गुरुवार 14 मार्च 1985

23 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 2, गुरुवार, 14 मार्च, 1985/23 फाल्गुन, 1906 (शक)

विषय	पृष्ठ
सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण	1
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	1—24
*तारांकित प्रश्न संख्या : 21 से 23, 25,26,40 और 28 से 30	
प्रश्नों के लिखित उत्तर	25—199
तारांकित प्रश्न संख्या : 1 से 20 (13-3-85) 24, 27 और 31 से 39 (14.3.85)	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 1 से 25, 27 से 52, 54 से 104, और 106 से 110 (13.3.85) 111, 113 से 149, 151 से 210 (14.3.85)	
हाल ही में पता लगी जासूसी गतिविधियों के संबंध में	199—203
सभा-पटल पर रखे गए पत्र	203—206
विधेयकों पर अनुमति	206
बजट (रेल), 1985-86-प्रस्तुत किया गया	207—223
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 1984-85-विवरण प्रस्तुत किया गया	223
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य),1984-85—विवरण प्रस्तुत किया गया	323—224
23.2.1985 को दक्षिण-पूर्व रेल के राजनंदगांव-डूंगरगढ़ सैक्शन पर 327 अप नागपुर पैसेंजर रेलगाड़ी में आग लगने की दुर्घटना के बारे में वक्तव्य	224—225
श्री बंसी लाल	

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

समितियों के लिये निर्वाचन

(1) भारतीय नर्सिंग परिषद 225

(2) राष्ट्रीय समुद्रीयात्री कल्याण बोर्ड 226—227

अविलंबनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण

कतिपय व्यक्तियों की जासूसी गतिविधियों का तथा कुछ संवेदनशील मंत्रालयों से सरकारी और गुप्त राष्ट्रीय रहस्यों के उद्घाटन के मामलों का हाल ही में पता लगना 227

श्री बृजमोहन महन्ती 227—232

श्री एस० बी० सिंह्हाण 232—233

श्री विजय कुमार यादव 233—236

श्रीमती गीता मुखर्जी 236 243

श्री हरीश रावत 243—246

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) केरल में श्याम-श्वेत रील फोटो फिल्मों की कमी

श्री वी० एस० विजयराघवन 247

(दो) उड़ीसा में भू-क्षरण को रोकने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा व्यापक उपाय करने तथा इन योजनाओं को क्रियान्वित करने के लिए राज्य सरकार को सहायता देने की आवश्यकता

श्रीमती जयन्ती पटनायक 248

(तीन) निजी मकानों में रहने वाले सरकारी कर्मचारियों को दिये जाने वाले मकान किराया भत्ते को आयकर से मुक्त करने की आवश्यकता

श्री मूल चन्द डागा 248-249

(चार) उत्तर प्रदेश के जिला मिर्जापुर में धान की खरीद के लिये उचित व्यवस्था करने की आवश्यकता ताकि कृषकों को उसका लाभप्रद मूल्य मिल सके ।

श्री राम प्यारे पनिका 249

(पांच) नंदगंज (उत्तर प्रदेश) में पी० वी० के० मद्य निर्माणशाला के अपशिष्ट पदार्थों से वातावरण के प्रदूषण को रोकने की आवश्यकता

श्री जैनुल बशर 249

पृष्ठ

(छः) पर्वतीय क्षेत्रों के विकास के लिए वन अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता

श्री हरीश रावत 250

(सात) सभी लोकप्रिय खेलों को प्रोत्साहित करने के लिये उपयुक्त खेल नीति तैयार करने की आवश्यकता

श्री सत्यगोपाल मिश्र 250-251

(आठ) विशाखापत्तनम बंदरगाह में एक मुक्त-व्यापार क्षेत्र बनाने के लिये तुरन्त कदम उठाने की आवश्यकता

श्री एस० एम० भट्टम 251

(नौ) स्वर्गीय शेख मोहम्मद अब्दुल्ला की स्मृति में एक स्मारक डाक टिकट जारी करने की आश्यकता

प्रो० सैफुद्दीन सोज 252

(दस) छोटे सिक्कों की भारी कमी तथा ग्रामीण क्षेत्रों में इन सिक्कों की पूर्ति की व्यवस्था करने की आवश्यकता

डा० ए० कलानिधि 252

(ग्यारह) सरसों के मूल्य में आई भारी गिरावट तथा सरसों का मूल्य 600 रु० प्रति क्विंटल निर्धारित करने की आवश्यकता

श्री बीरबल 253

राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा

प्रो० मधु दंडवते 253—264

श्री गिरधारी लाल डोगरा 263—267

श्री वी० सोभानेद्रीसवारा राव 267—269

श्री अमल दत्त 279—274

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही 274—276

पृष्ठ

श्री इन्द्रजीत गुप्त 276—282

श्री ललित माकन 282—286

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन् 286—387

श्री प्रिय रंजन दास मुन्शी 288—295

श्री ई० अय्यापु रेड्डी 295- 296

कार्य मंत्रणा समिति

दूसरा प्रतिवेदन 296

लोक सभा

गुरुवार, 14 मार्च 1985/23 फाल्गुन 1906 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[अनुवाद]

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण

श्री एन० बी० एन० सोम (मद्रास उत्तर)

अध्यक्ष महोदय : श्री मोहन लाल पटेल। प्रश्न संख्या 21।

श्री मोहन लाल पटेल प्रश्न संख्या 21।

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चंद्र पंत) : महोदय, प्रश्न के भाग (घ) के उत्तर में मैंने थोड़ा सा परिवर्तन कर दिया है क्योंकि मेरे पास अधिक जानकारी है। मैं संशोधित उत्तर पढ़ूंगा।

[अनुवाद]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

अधिक केन्द्रीय विद्यालय खोलना

*21 श्री मोहन लाल पटेल :

श्री अनंत प्रसाद सेठी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1 जनवरी, 1985 को प्रत्येक राज्य में कितने केन्द्रीय विद्यालय कार्य कर रहे थे;

(ख) क्या देश में केन्द्रीय विद्यालयों की संख्या बढ़ाने के संबंध में कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो विभिन्न राज्यों में वर्ष 1985 के दौरान इस प्रकार के कितने विद्यालय खोले जाने की संभावना है; और

(घ) क्या केन्द्रीय विद्यालयों में गरीब परिवारों के बच्चों को निःशुल्क शिक्षा उपलब्ध कराने का कोई प्रस्ताव है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) विवरण संलग्न है।

(ख) जी, हां।

(ग) शैक्षिक सत्र 1985-86 के दौरान देश में खोले जाने वाले केन्द्रीय विद्यालयों की संख्या रक्षा, गृह तथा अन्य सम्बन्धित मंत्रालयों के साथ परामर्श करके अभी निश्चित की जानी है।

(घ) केन्द्रीय विद्यालय अनिवार्य रूप से स्थानान्तरणीय केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए हैं। केन्द्रीय विद्यालयों में शिक्षा कक्ष—VIII तक निःशुल्क है। कक्षा IX से कक्षा XII तक शुल्क का ढांचा अभिभावकों की आय से सम्बन्धित होता है किन्तु इन कक्षाओं में योग्य निर्धन छात्रों को पूरी फीस माफी की 10% सीमा तक शिक्षा शुल्क-की अदायगी से छूट देने की व्यवस्था है।

विवरण

1.1.1985 की स्थिति के अनुसार केन्द्रीय विद्यालय का राज्य-वार ब्यौरा

क्रम संख्या	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	केन्द्रीय विद्यालयों की संख्या
1.	आन्ध्र प्रदेश	25
2.	असम	26
3.	बिहार	35
4.	गुजरात	25
5.	हरियाणा	15
6.	हिमाचल प्रदेश	8
7.	जम्मू और कश्मीर	15
8.	कर्नाटक	19

1	2	3
9.	केरल	14
10.	मध्य प्रदेश	42
11.	महाराष्ट्र	36
12.	मणिपुर	3
13.	मेघालय	4
14.	नागालैण्ड	3
15.	उड़ीसा	16
16.	पंजाब	21
17.	राजस्थान	27
18.	सिक्किम	1
19.	तमिलनाडु	22
20	त्रिपुरा	4
21.	उत्तर प्रदेश	66
22.	पश्चिम बंगाल	28
23.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	1
24.	अरुणाचल प्रदेश	6
25.	चण्डीगढ़	5
26.	दिल्ली	24
27.	गोआ, दमन और दीव	3
28.	मिजोरम	1
29.	पांडिचेरी	2
भारत से बाहर		
30.	भूटान	1
31.	नेपाल (काठमांडू)	1
32.	अफगानिस्तान (काबुल)	1
	कुल	499

श्री मोहन लाल पटेल : हाल ही में माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि प्रत्येक जिले में कम से कम एक केन्द्रीय विद्यालय होगा। इस बात को ध्यान में रखते हुए, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने देश के प्रत्येक जिले में कम से कम एक केन्द्रीय विद्यालय खोलने का कोई विशेष कार्यक्रम तैयार किया है। यदि हां, तो क्या वह तत्संबंधी ब्यौरा देंगे अर्थात् कब तक सभी जिलों में एक केन्द्रीय विद्यालय स्थापित हो जाएगा ?

श्री कृष्ण चंद्र पंत : मैंने जो तथ्य और आंकड़े दिये हैं वे वर्तमान केन्द्रीय विद्यालयों से संबंधित हैं। मेरे माननीय मित्र ने जिस प्रस्तावित योजना का उल्लेख किया है उसका संबंध केन्द्रीय विद्यालयों की स्थापना से है जिनमें न केवल स्थानान्तरण किये जाने वाले सरकारी कर्मचारियों के बच्चे ही पढ़ेंगे बल्कि विभिन्न राज्यों के बच्चे भी पढ़ेंगे। यही मूल भूत परिवर्तन होगा। जब तक वित्तीय परिव्यय आदि के बारे में विचार विमर्श हो रहा है और इस योजना की पूरी रूप रेखा तैयार की जाती है तब तक मैं व्यक्तिगत रूप से यह चाहता हूं कि सातवीं पंच-वर्षीय योजना के अन्तर्गत ही इस योजना को कार्यान्वित कर दिया जाय जिससे कि प्रत्येक जिले में एक विद्यालय स्थापित हो सके।

श्री मोहन लाल पटेल : माननीय मंत्री जी ने अपने वक्तव्य में बताया है कि इस समय देश में 499 केन्द्रीय विद्यालय चल रहे हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि देश में ऐसे कितने जिले हैं जिनमें एक भी केन्द्रीय विद्यालय नहीं है। क्या नये स्कूल खोलते समय उन जिलों को कोई प्राथमिकता दी जायेगी जहां कोई भी केन्द्रीय विद्यालय नहीं है ?

श्री कृष्ण चंद्र पंत : मेरे पास जिलेवार आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। इस योजना का मुख्य उद्देश्य यह है कि स्थानान्तरित किये जाने वाले सरकारी कर्मचारियों के बच्चों को शिक्षा प्राप्त हो सके और इसलिये यह बहुत तर्क संगत प्रश्न नहीं है कि किसी जिले में केन्द्रीय विद्यालय है अथवा नहीं। जिस जिले में रक्षा कार्मिकों अथवा सरकारी उपक्रमों अथवा उच्च शिक्षा की किसी संस्था के कर्मचारियों सहित पर्याप्त केन्द्रीय सरकारी कर्मचारी हों और यदि उस जिले में कोई केन्द्रीय विद्यालय न हो तो ऐसे जिलें को केन्द्रीय विद्यालय स्थापित किये जाने के योग्य समझे जाने पर विचार किया जाता है। ऐसे मामले में यह पूर्णतः तर्क संगत नहीं है कि उस जिले में कोई केन्द्रीय विद्यालय है अथवा नहीं।

श्री बसदेव आचार्य : देश भर के केन्द्रीय विद्यालयों के शिक्षक अपनी सात सूत्री मांगों यथा शासी बोर्ड (बोर्ड आफ गवर्नर्स) में उनका प्रतिनिधित्व, बेहतर वेतन मान, आन्तरिक पदोन्नति कोटा, समय-बद्ध चयन ग्रेड, पदोन्नति के अवसर, शारीरिक शिक्षा आदि के लिये लम्बे अर्से से आन्दोलन कर रहे हैं और वे यह भी मांग कर रहे हैं कि शिक्षक एसोसियेशन को मान्यता प्रदान की जाये। केन्द्रीय विद्यालय शिक्षक एसोसियेशन के प्रतिनिधि निकाय द्वारा लम्बे अर्से से की जा रही मांगों पर क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

श्री कृष्ण चंद्र पंत : शिक्षक एसोसियेशन द्वारा जो मांग उठाई गई है। उन पर केन्द्रीय

विद्यालय संगठन निश्चित रूप से विचार कर रहा होगा। यदि वह मेरी प्रतिक्रिया जानना चाहते हैं तो मैं चाहूंगा कि उसके लिये मुझे नोटिस दिया जाय।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन् क्या वह भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् अथवा वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान परिषद् जैसे सोसाइटियों में कार्यरत अभिभावकों के छात्रों के बारे में विचार करेंगे जिन्हें व्यावहारिक रूप से तो सोसाइटी समझा जाता है, किन्तु जो दूर-दराज के स्थानों में स्थित हैं ? ये परिषदें हमारे लिये और भारत सरकार के सम्बद्ध कार्यालयों के लिये महत्वपूर्ण कार्य करती हैं जो केन्द्रीय विद्यालयों की इन सुविधाओं से अब वंचित हैं।

श्री कृष्ण चन्द्र पंत : जी, हां। भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् और वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद् के बारे में भी अब विचार किया जा रहा है।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन् : उनका कहना है कि उन्हें इसके योग्य नहीं समझा गया है। आपके मंत्रालय तथा अन्य उनके प्रिंसीपलों ने यही व्याख्या प्रस्तुत की है।

श्री कृष्ण चन्द्र पंत : सच पूछिये तो, उस संस्था पर यह योजना पूरी तरह से लागू नहीं होती है जहां के कर्मचारियों का स्थानान्तरण न किया जाता हो अथवा जिसकी शाखायें संपूर्ण देश भर में न हों जहां वे जा सकें। किन्तु जब मेरे जैसे मित्र की ओर से दबाव डाला जाता है, तो उस पर हम सदा गौर करते हैं।

श्री डूगर लाल बैद्य : प्रश्न के भाग (ग) के उत्तर में यह कहा गया है कि और अधिक विद्यालय खोले जाने वाले हैं और उनके राज्य-वार आंकड़े भी दिये गये हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि इस प्रकार के विद्यालयों को खोलने का आधार क्या है ?

श्री कृष्ण चंद्र पंत : जैसा कि मैं कह चुका हूं मुख्य आधार केन्द्रीय सरकार के ऐसे कर्मचारियों का एक स्थान पर एकत्र होना है जिनकी सेवायें स्थानान्तरित हैं। मुख्य आधार यह है। अब केन्द्रीय विद्यालय खोलने का प्रस्ताव किसी भी सिविलियन मंत्रालय अथवा रक्षा मंत्रालय अथवा उच्च शिक्षा की संस्थाओं अथवा सरकारी उपक्रमों आदि की ओर से प्रायोजित करना होगा तथा निःशुल्क जमीन आदि की व्यवस्था जैसे कुछ शर्तों को पूरा करना होगा। इसलिये विचार करने के लिये मुख्य आधार स्थानान्तरित कर्मचारियों और ऐसे बच्चों की संख्या पर दिया जाता है जिन्हें ऐसी परिस्थिति में विभिन्न कक्षाओं में दाखिला देना पड़ेगा, जिसको मैं स्पष्ट कर सकता हूं यदि मेरे की इच्छा हो तो। इसके साथ कुछ शर्तें भी जुड़ी हैं।

श्री ए० ई० टी० बैरो : महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि प्रत्येक जिले में जिन स्कूलों के खोलने का प्रस्ताव है उनमें प्राथमिक स्तर की शिक्षा का माध्यम किस भाषा में होगा और यदि कोई परिवर्तन किया जाता है तो माध्यमिक और उच्च माध्यमिक स्तर की शिक्षा का माध्यम किस भाषा में होगा ?

श्री कृष्ण चंद्र पंत : प्रस्तावित स्कूलों की कक्षायें प्राथमिक स्तर से आरम्भ न होकर कक्षा VI से आरम्भ होगीं —प्राथमिक स्कूल पहले से ही मौजूद हैं—और शिक्षा का माध्यम अंग्रेजी और हिन्दी रखने का प्रस्ताव है ।

माल डिब्बा निर्माण परियोजना

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

(क) क्या रेलवे द्वारा आरम्भ की गई 42 करोड़ रुपये की माल डिब्बा निर्माण परियोजना त्याग दी गयी है क्योंकि प्रस्तावित एन-टाइप माल डिब्बे भारतीय रेलों के लिए उपयुक्त नहीं पाए गए हैं;

(ख) क्या इस परियोजना को आरम्भ करने से पहले रेलवे डिजाइन एंड स्टेन्डर्डस आर्गनाइजेशन से परामर्श किया गया था;

(ग) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र के अनेक इंजीनियरिंग एकक, जिन्हें माल डिब्बों के विभिन्न हिस्सों के लिए आर्डर दिए गए थे, भारी वित्तीय हानि होने के कारण बन्द होने की स्थिति में हैं; और

(घ) यदि हां, तो सरकार उनकी क्षतिपूर्ति किस प्रकार करेगी ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, नहीं । रेलों ने माल डिब्बों के निर्माण के लिए न तो 42 करोड़ रुपये की लागत वाली कोई परियोजना शुरू की है और न ही भारतीय रेलों के लिए बी० ओ० एक्स "एन" किस्म के माल डिब्बे अनुपयुक्त पाये गए हैं ।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते ।

श्री के० राममूर्ति : अध्यक्ष महोदय, इस प्रश्न को पूछने में मेरा इरादा माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने देश में, विशेषकर भारतीय रेलवे में माल डिब्बों की कमी की ओर ध्यान आकर्षित करने का है । आज की तारीख तक अर्थात् मार्च, 1984 को, पूरे देश में माल की ढुलाई के लिये अपने पास कुल मिलाकर 3,92,000 माल डिब्बे थे और हमारा अनुमान है कि छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान हमें भारतीय रेलवे में माल की ढुलाई के लिए एक लाख माल डिब्बे अर्जित करने पड़ेंगे । बाद में इसे 80,000 माल डिब्बों तक सीमित कर दिया गया । और तदन्तर, जैसा कि छठी पंचवर्षीय योजना में प्रस्तावित था, रेल विभाग ने बताया कि केवल 60,000 माल डिब्बे बदले जाने हैं और इसका मतलब है कि रेल विभाग इस देश में माल ढुलाई के लिए और अतिरिक्त डिब्बे चलाने वाला नहीं है । इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि माल डिब्बों की कमी को दूर करने के लिए छठी पंचवर्षीय योजना में एक लाख माल डिब्बे अर्जित किए जायेंगे अथवा नहीं—उस लक्ष्य को पूरा किया जाएगा अथवा नहीं ।

श्री बंसी लाल : हम लोग उपलब्ध संसाधनों के अनुसार ही माल डिब्बे खरीद सकते हैं। जहां तक हमारे पास उपलब्ध माल डिब्बों का प्रश्न है; 31.3.1984 को हमारे पास चार-पहियों वाले बड़ी लाइन के 4,27,197 मीटर गेज लाइन के 1,04,673 और छोटी लाइन के 8,238 माल डिब्बे उपलब्ध थे।

श्री के० राममूर्ति : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या इतने माल डिब्बे पर्याप्त हैं? मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या छठी पंचवर्षीय योजना में भारतीय रेलवे का निर्धारित किया गया लक्ष्य पूरा हो गया है अथवा नहीं ?

श्री बंसी लाल : छठी पंचवर्षीय योजना में एक लाख डिब्बे अर्जित करने का कोई अंतिम लक्ष्य नहीं था।

श्री वसुदेव आचार्य : रेलवे की निगमित (कारपोरेट) योजना में एक लाख माल डिब्बों का लक्ष्य था।

श्री के० राममूर्ति : भारतीय रेल विभाग में माल डिब्बों का आवंटन प्रत्येक वर्ष घटता जा रहा है। और माल भाड़े की आय में 3,000 करोड़ रुपये से अधिक की वृद्धि हो गई है। इस आय में से माल डिब्बों के लिये 2 प्रतिशत भी निर्धारित नहीं किया गया है और केवल माल गाड़ी के डिब्बों की कमी के कारण—मैं ऐसा महसूस करता हूं कि वर्ष 1984-85 में माल की ढुलाई, जिसका 309 मिलियन टन होने का अनुमान लगाया गया था, घटकर 245 मिलियन टन रह जाएगा। क्या इससे यह नहीं प्रतीत होता कि इसका कारण केवल माल डिब्बों की कमी है। और माल डिब्बों की इस कमी के साथ रेलवे विभाग 1984-85 में माल ढुलाई का 245 मिलियन टन का निर्धारित लक्ष्य किस प्रकार पूरा कर सकेगा ?

श्री बंसी लाल : माल डिब्बों की कमी के कारण यह गिरावट नहीं आई है अपितु वास्तविकता यह है कि प्रमुख क्षेत्र ढुलाई के लिए रेलवे विभाग को अपेक्षित माल नहीं दे सका।

श्री इन्द्र जीत गुप्त : सरकारी क्षेत्र में रेलवे के माल डिब्बों के कुछ प्रमुख निर्माता यथा टिथवारे, बर्न एण्ड कम्पनी, जेसोप एण्ड कम्पनी इत्यादि पश्चिम बंगाल में स्थित है। वस्तुतः उन्होंने यह विवाद उठाया है कि क्या वास्तव में माल डिब्बों की कमी है अथवा नहीं। किन्तु मैं उनसे यह जानना चाहता हूं कि क्या यह सच है कि इन प्रमुख माल डिब्बा निर्माताओं को रेलवे बोर्ड से पिछले वर्षों की अपेक्षा आगामी वर्षों के लिए कम माल डिब्बे बनाने के आर्डर प्राप्त हो रहे हैं। इस प्रश्न के भाग (ग) में यह उल्लिखित है कि इनमें से अनेक उद्योगों को कारीगरों को बेकार बिठाये रखने, मशीनों को बंद रखने की समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है और इससे कुछ कर्मचारियों के बेरोजगार हो जाने की समस्या का भी सामना करना पड़ रहा है। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या वह इस बात पर ध्यान देंगे कि इन कम्पनियों को पर्याप्त

संख्या में माल डिब्बा बनाने के आर्डर दिये जायें जिससे कि उन्हें बेरोजगारी और अप्रयुक्त क्षमता की समस्याओं का सामना न करना पड़े ?

श्री बंसी लाल : धनराशि की उपलब्धता के आधार पर ही हम उन्हें आर्डर दे सकेंगे ।

डा० दत्ता सामंत : बम्बई में सरकारी उपक्रम, रिचर्डसन एण्ड क्रूदास, रेलवे के इन माल डिब्बों का निर्माण कर रहा है । किन्तु रेलवे विभाग इस उपक्रम को आर्डर नहीं दे रहा है और वहां पर इसके कर्मचारी बेकार बैठे हैं । क्या सरकार इसकी ओर ध्यान देगी ?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह तो वही जवाब है ..... (व्यवधान)

श्री बी० के० गढवी : क्या यह सच है कि देश का वैगन-निर्माण उद्योग इस कारण से अत्यधिक प्रभावित हुआ कि बंगलौर के "व्हील एण्ड एक्सल" प्लांट में समय से काम नहीं हो रहा है ?

श्री बंसी लाल : संसाधनों की कमी के कारण अधिक वैगन नहीं खरीदे गए हैं ।

(व्यवधान)

श्री बी० के० गढवी : मेरा प्रश्न दूसरा था ।

मैंने पूछा था कि बंगलौर के "व्हील एण्ड एक्सल" प्लांट में समय से काम न होने के कारण वैगनों की कमी है क्योंकि वे पहिये और धुरे उपलब्ध नहीं कर पाते ।

श्री बंसी लाल : इसका कारण यह नहीं है ।

रेल मार्गों का विद्युतीकरण

*21. **श्री चिन्तामणि जेना** :

श्रीमती माधुरी सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल मार्गों के विद्युतीकरण के सम्बन्ध में छठी पंचवर्षीय योजना में सरकार की क्या योजना थी;

(ख) योजना अवधि के दौरान कितने क्षेत्र को इनके अंतर्गत लाया गया;

(ग) क्या योजना अवधि के दौरान रेल मार्गों के विद्युतीकरण का कार्य प्रभावित हुआ;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और इसके मुख्य कारण क्या हैं; और

(ङ) सातवीं योजना के दौरान रेल मार्गों के विद्युतीकरण की सरकार की नीति क्या है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे लाइन के लगभग 2750 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण पूरा किये जाने का प्रस्ताव था।

(ख) से (घ) वस्तुतः छठी योजना अवधि में लगभग 1600 मार्ग किलोमीटर के विद्युतीकरण का काम पूरा हो जायेगा। काम कम होने का मुख्य कारण संसाधनों की तंगी है।

(ङ) सातवीं योजना के दौरान नीति यह है कि दिल्ली-बम्बई, दिल्ली-मद्रास और बम्बई-कलकत्ता ट्रंक मार्गों पर विद्युतीकरण के काम की प्रगति की जाये। इसके अलावा महत्वपूर्ण वस्तुओं का बेहतर संचलन सुनिश्चित करने के लिए परिचालनिक दृष्टि से कुछ अन्य महत्वपूर्ण खंडों का भी विद्युतीकरण किये जाने का प्रस्ताव है।

श्री चिंता मणि जेना : मैं जानना चाहता हूं कि छठी पंचवर्षीय योजना में रेलवे लाइन के 2750 किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण किए जाने की अनुमानित लागत क्या है ? इसके लिए वास्तव में कितनी राशि उपलब्ध थी तथा छठी योजना के दौरान रेलवे लाइन के 1600 कि० मीटर मार्ग का विद्युतीकरण किए जाने पर कितना व्यय हुआ ? क्या यह सच है कि 1150 कि० मीटर रेलवे मार्ग का विद्युतीकरण न किए जाने का कारण संसाधनों की कमी नहीं बल्कि राज्य विद्युत बोर्डों द्वारा विद्युतीकरण के लिए ऊर्जा उपलब्ध नहीं कराया जाना था ? यदि हां, तो भविष्य में इस कठिनाई को दूर करने के लिए, जबकि विद्युतीकरण कार्य के लिए सम्बन्धित राज्य विद्युत बोर्ड पर्याप्त ऊर्जा सप्लाई करने के लिए तैयार नहीं होते, सरकार की क्या योजना है ?

श्री बंसी लाल : महोदय, मेरे पास छठी पंचवर्षीय योजना के परिकलित आंकड़े नहीं है परन्तु एक किलोमीटर मार्ग पर 21 लाख रु० से 25 लाख रु० तक व्यय होता है।

श्री चिंता मणि जेना : अध्यक्ष महोदय, मैंने प्रश्न दो भागों में पूछा है परन्तु उनका उत्तर नहीं दिया गया है। मेरे प्रश्न का पहला भाग था कि रेलवे लाइन के इस 2,750 किलो मीटर मार्ग की अनुमानित लागत क्या थी .....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : उनके पास परिकलित आंकड़े नहीं हैं। उन्होंने आपको एक किलोमीटर के आंकड़े बता दिए हैं।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णनन् : उन्होंने सम्पूर्ण योजनावधि के बारे में पूछा है।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने जो उत्तर दिया है वह यह है कि उनके पास परिकलित आंकड़े नहीं है; उन्होंने एक किलोमीटर के आंकड़े बता दिए हैं। बाकी आंकड़े वे भेज देंगे।

श्री चिन्ता मणि जेना : मेरे अनुपूरक प्रश्न का दूसरा भाग यह था कि क्या 'कमी' का एकमात्र कारण संसाधनों की कमी है अथवा कुछ अन्य कारण भी हैं, जैसे कि ऊर्जा का उपलब्ध न होना आदि। यदि हां, तो इससे निपटने के लिए सरकार की क्या योजना है ? यह मेरे पहले अनुपूरक प्रश्न का आखिरी भाग था।

अध्यक्ष महोदय : आप केवल एक ही प्रश्न पूछ सकते हैं।

एक माननीय सदस्य : यह पहले प्रश्न का ही अन्तिम भाग है।

श्री चिन्ता मणि जेना : उत्तर के अन्तिम भाग में माननीय मंत्री जी ने सातवीं योजना अवधि में कुछ ट्रंक-मार्गों के विद्युतीकरण किए जाने का उल्लेख किया है। मैं कह सकता हूं कि इस प्रकार की कमी का राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था पर निश्चित रूप से बुरा असर पड़ता है क्योंकि पूरे मार्ग का विद्युतीकरण किए जाने की कोई योजना नहीं है .....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब आप अपना प्रश्न पूछिए।

श्री चिन्ता मणि जेना : मार्ग के कुछ भाग का विद्युतीकरण कर दिया गया और कुछ भाग संसाधनों की कमी के कारण छोड़ दिया गया। मैं आपको एक उदाहरण दे रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय : आप केवल बात का विस्तार कर रहे हैं।

श्री चिंतामणि जेना : 'हावड़ा-मद्रास' मार्ग का केवल खड़कपुर तक ही विद्युतीकरण किया गया है। विजयवाड़ा से मद्रास तक का भी विद्युतीकरण कर दिया गया है। परन्तु बीच का भाग छोड़ दिया गया है। अत: मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मंत्री महोदय इस पर ध्यान देंगे ताकि जब इसे एक बार हाथ में लिया गया है तो पूरे मार्ग का विद्युतीकरण हो सके ? केवल एक भाग ही .....

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप केवल भाषणबाजी कर रहे हैं। यह कोई प्रश्न नहीं, बल्कि एक खाका (डायग्राम) है।

श्री चिन्तामणि जेना : इसका असर बुरा होगा। अत: मैं इस कमी के कारण जानना चाहता हूं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : यदि आपको कुछ पता लगा हो तो बता दीजिए।

श्री बंसी लाल : पता तो मुझे भी कुछ नहीं लगा है, सर।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे इस प्रश्न से कुछ भी मालूम नहीं हो सका; यदि आपको कुछ मालूम हुआ हो तो मुझे बताइए। वे पूछ रहे हैं कि यह कमी क्यों है और आप क्या कदम उठाने जा रहे हैं। मैं केवल इतना ही जान पाया हूं।

श्री बंसी लाल : यह कमी धनराशि की कमी के कारण से है। उन्होंने सातवीं पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य के बारे में पूछा है। सातवीं पंचवर्षीय योजना में लक्ष्य 3500 किलोमीटर मार्ग है।

[हिन्दी]

श्रीमती माधुरी सिंह : अध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या सरकार ने उत्तर बिहार के रेलमार्गों के विद्युतीकरण के सम्बन्ध में कोई योजना बनाई है। अभी तक उत्तर बिहार में किसी रेल-मार्ग का विद्युतीकरण नहीं हुआ है, खासकर पटना से बरौनी होते हुए कटिहार तक के रेल मार्ग को यातायात की दृष्टि से विद्युतीकरण करना बहुत आवश्यक है।

[अनुवाद]

श्री बंसी लाल : जिन मार्गों का हम विद्युतीकरण करे रहे हैं वे हैं :—

बयाना-गंगापुर; कोटा-रतलाम, झांसी-बीना-इटारसी, वर्धा-बलहारशाह, इटारसी-नागपुर, बलहारशाह-विजयवाड़ा, भुसावल-नागपुर, इटारसी-भुसावल, नागपुर दुर्ग, चम्पा-गेवर रोड तथा टुण्डला-आगरा-बयाना।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय उनका कहना है कि केवल यही मार्ग हैं। इसके अलावा चालू योजना में कोई अन्य मार्ग नहीं है।

प्रो० मधु दंडवते : मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं.....

अध्यक्ष महोदय : भूतपूर्व मंत्री से इन मंत्री महोदय को।

प्रो० मधु दण्डवते : किसी ने कहा था, "स्वर्गीय मंत्री महोदय"।

अध्यक्ष महोदय : मैं ऐसा क्यों करू ?

प्रो० मधु दण्डवते : क्या यह सच नहीं है कि जहां तक ईंधन की खपत का प्रश्न है, भाप इंजन और डीजल इंजन की तुलना में विद्युत इंजन सबसे सस्ता पड़ता है जिसमें प्रति किलोमीटर लागत लगभग एक-चौथाई आएगी। ऐसा होने पर क्या अधिक मात्रा में विद्युतीकरण किया जाना सुसंगत नहीं है ? क्या यह सच नहीं है कि इस बारे में मात्र एक बाधा यह है कि प्रति किलोमीटर विद्युतीकरण का खर्चा अत्यधिक है और इसलिए

प्रति किलोमीटर मार्ग का विद्युतीकरण-व्यय कम करने के तरीके खोजने के लिए राज समिति की नियुक्ति की गई थी ? क्या यह सच नहीं है कि उसकी सिफरिशें आ चुकी हैं। यदि वे आ चुकी हैं। तो क्या माननीय मंत्री महोदय इस सदन को यह आश्वासन देंगे कि राज समिति के प्रतिवेदन को लागू किया जाएगा तथा विद्युतीकरण की गति में सुधार किया जाएगा ?

श्री बंसी लाल : जहां तक विद्युतीकरण का प्रश्न है यह सच है कि पहले विद्युतीकरण अपेक्षाकृत सस्ता था । परन्तु अब इन सभी मार्गों पर यह सस्ता नहीं है क्योंकि राज्य विद्युत बोर्डों ने अपनी मर्जी से शुल्क दरें बढ़ा दी हैं। केरल सघन क्षेत्रों में ही विद्युतीकरण किया जाना किफायती है ।

प्रो० मधु दण्डवते : महोदय, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे आंकड़ों की जांच करें । अभी भी, जहां तक विद्युत इंजन का प्रश्न है कोयला और डीजल की तुलना में इसकी ऊर्जा खपत कहीं बहुत कम है। वे आंकड़ों की जांच कर सकते हैं । यदि पन-बिजली उपलब्ध हो सके तो यह और भी सस्ता पड़ेगा ।

श्री बंसी लाल : कर्म सघन क्षेत्रों के मामले में यह सच नहीं है ।

दिल्ली रिंग रेलवे की लोकप्रियता

*25. **श्री रेणुपद दास** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में रिंग रेलवे बम्बई, कलकत्ता और मद्रास में बिजली से चलने वाली कम दूरी की रेल गाड़ियों की तरह लोक प्रिय है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) दिल्ली में रिंग रेलवे लोकप्रिय नहीं हुई है जिसका मुख्य कारण इसकी घनी आबादी वाले क्षेत्रों अथवा औद्योगिक काम्पलेक्सों से होकर न गुजरना है, जबकि दिल्ली परिवहन निगम की बसें यथा मुद्रिका, लघु मुद्रिका और मिनी बसें ऐसे क्षेत्रों को सीधे सेवित करती हैं और इनका किराया भी कम है ।

श्री रेणु पद दास : यद्यपि रिंग रेलवे दो वर्ष से अधिक समय से चल रही है परन्तु न तो यह लोगों की आवश्यकताओं को ही पूरा कर सकी है और न ही वृहत परिवहन की पुरानी समस्या को हल कर सकी है। कहानी का दूसरा पहलू यह है कि सरकार इस पर 30 करोड़ रुपये से अधिक खर्च चुकी है। इस सबके बावजूद कलकत्ता, बम्बई और मद्रास में चलने वाली विद्युत रेलगाड़ियों की तुलना में यह अत्यधिक असफल और वाणिज्यिक तौर पर विफल सिद्ध हुई है । इसको देखते हुए मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या ई० एम० यू० रेल-सेवा न्यूनतम स्तर पर ही चलाई जाएगी, जैसा कि अभी है अथवा इसकी आवृत्ति दस मिनट तक कर दी जाएगी जो कि उपनगरीय सेवा के हिसाब से अधिक है ।

यदि हां, तो इसके क्या कारण है और यदि नहीं तो ऐसा न करने के कारण क्या हैं ?

श्री बंसी लाल : इस समय सांयकाल छः और प्रातः काल छः रेलगाड़ियां उपलब्ध हैं तथा प्रति दस मिनट पर रेल सेवा प्रारम्भ करने की अर्थात अधिक रेलगाड़ियां चलाने की हमारी कोई योजना नहीं है क्योंकि इन रेलगाड़ियों में बहुत कम यात्री सफर करते हैं । परन्तु अब हम इन्हें पलवल और गाजियाबाद तक बढ़ाने की सोच रहें हैं। यात्रियों की संख्या में वृद्धि होने पर हम और अधिक गाड़ियां चलाएंगे ।

श्री रेणु पद दास : मेरा दूसरा प्रश्न है :

चूंकि दिल्ली रिंग रेलवे किसी भी निर्धारित परिवहन मार्ग से नहीं गुजरती है और यह एक वृहद वाणिज्यिक असफलता सिद्ध हुई है तथा क्योंकि रिंग रेलवे को अधिकांश भाग अनिवार्य तौर पर माल की ढुलाई के लिए अभिप्रेत लाइनों से होकर नहीं गुजरती है अतः मैं उनसे जानना चाहता हूं कि उनका मंत्रालय राजधानी में आवास सम्बन्धी दबाव को कम करने के लिए इसे एक सक्षम वैकल्पिक वृहत यातायात व्यवस्था बनाने की योजना कैसे बनाएगा ?

श्री बंसी लाल : रिंग रेलवे के निजामुद्दीन से बारास्ता सफदरजंग होकर दयाबस्ती तक के पथ का प्रयोग प्रतिदिन प्रत्येक रास्ते पर 20 मालगाड़ियां चलाने के लिए भी किया जाता है। निजामुद्दीन से आगे के पथ का प्रयोग व्यापक तौर पर मुख्य लाइन की यात्री गाड़ियों के लिए किया जाता है जिसमें रिंग रेलवे सेवा भी सम्मलित हैं।

श्री प्रियरंजन दास मुंशी : चूंकि माननीय मंत्री महोदय ने यह स्वीकार किया है कि दिल्ली रेलवे कलकत्ता अथवा बम्बई रेलवे जितनी लोकप्रिय नहीं है तथा कलकत्ता और बम्बई में उपनगरीय रेलवे लोकप्रिय हो रही हैं, अतः मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या वे कलकत्ता सर्कुलर रेलवे के क्षेत्राधिकार का और विस्तार करने की स्थिति में हैं; जिसने हाल ही में दैनिक यात्रियों के बीच लोकप्रियता प्राप्त की है ।

श्री बंसी लाल : मैं उनके इस प्रश्न को नहीं समझ पाया हूं ।

[हिन्दी]

श्री जवप्रकाश अग्रवाल : दिल्ली की रिंग रेल सेवा इसलिए पापुलर नहीं है क्योंकि इसके स्टेशन कालोनियां जहां लोग रहते हैं, उससे बहुत दूर हैं, इस कारण लोग वहां नहीं पहुच सकते हैं। मेरा सुझाव है कि स्टेशन कालोनियों के नजदीक बनायें जिससे उसे पापुलर बनाया जाए ।

अध्यक्ष महोदय : जहां रेलवे लाइन है, उसके नजदीक बनाये जायेंगे ।

श्री बंसी लाल : पापुलेटिड एरिया में स्टेशन नहीं हैं, यह बात दुरुस्त है ।

अध्यक्ष महोदय : श्री बाला साहेब विखे पाटिल ।

[अनुवाद]

श्री बाला साहेब विखे पाटिल : प्रश्न संख्या 26।

श्री जी० जी० स्वैंस : क्या मैं यह सुझाव दे सकता हूं कि प्रश्न संख्या 40 को भी इस प्रश्न के साथ ही ले लिया जाए ? ये समान प्रश्न हैं।

अध्यक्ष महोदय : यदि सभी सहमत हों तो मैं ऐसा कर सकता हूं। श्री माधव रेड्डी क्या हम आपके प्रश्न को भी इस प्रश्न के साथ संयुक्त कर दें ?

श्री सी० माधव रेड्डी : जी, हां महोदय।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : महोदय, मेरे प्रश्न संख्या 37 को भी इन प्रश्नों के साथ ही ले लिया जाए।

अध्यक्ष महोदय : क्या सभी एक साथ ही ?

भोपाल में गैस त्रासदी के पीड़ितों के उपचार के लिए सोडियम थिओसल्फेट का प्रयोग किया जाना

*26. **श्री बालासाहेब विखे पाटिल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भोपाल में गैस त्रासदी के पीड़ितों का अभी तक कोई इलाज पता नहीं चल सका है;

(ख) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान ने सोडियम थिओसल्फेट का प्रयोग करने का सुझाव दिया था;

(ग) क्या समाचार पत्रों की खबरों के अनुसार सोडियम थिओसल्फेट के प्रयोग से कई मरीजों की जल्दी मृत्यु हो गई;

(घ) क्या सरकार का विचार इस बारे में अग्रणी विशेषज्ञों से परामर्श करके कोई हल खोजने का है क्योंकि बहुत से लोग मन्द दृष्टि, गला अवरोध और श्वांस न आने और पीड़ा से से पीड़ित हैं; और

(ङ) यदि इस प्रकार का कोई प्रयास किया गया है तो उसमें क्या प्रगति हुई है ?

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) जी नहीं।

(ख) जी नहीं।

(ग) सरकार ने समाचार पत्रों में ऐसी रिपोर्टें देखी हैं।

(घ) और (ङ) सोडियम थिओसल्फेट के प्रयोग पर भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने जो अध्ययन किया है उसके परिणाम समाचार पत्रों में दिये गये विचारों से मेल नहीं खाते। मध्य प्रदेश सरकार ने विशेषज्ञों से परामर्श करते हुए व्यापक क्लीनिकी और महामारी सम्बन्धी अनुवर्ती कार्य करने पहले ही शुरू कर दिये हैं। राज्य सरकार के साथ मिलकर काम करने के अतिरिक्त भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने इस समस्या के विभिन्न पहलुओं पर अनेक बहुविषयक अध्ययन शुरू कर दिये हैं। विशेषज्ञ इस बात में एक-मत हैं कि इन प्रभावित लोगों द्वारा अनुभव की जा रही सभी चिकित्सीय समस्याओं का कोई अल्पकालिक इलाज नहीं है और इसके लिए केवल एक ही संभव रास्ता है और वह है ऐसे सभी मामलों की सावधानी से दीर्घकालिक देख-रेख।

भोपाल गैस त्रासदी के पीड़ितों का उपचार

*40. **श्री सी० माधव रेड्डी** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भोपाल गैस त्रासदी के पीड़ितों के उपचार में गलत औषधि प्रयोग में लाई गई थी और यदि हां, तो क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है,

(ख) क्या यह सच है कि भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा सुझाये गये उपचार को गलत माना गया है; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस प्रकार की दुर्घटनाओं और स्थितियों से तेजी से और प्रभावपूर्ण ढंग से निपटने के लिए प्रभावी तंत्र स्थापित करने का है ?

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) जी नहीं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) सरकार के पास उपलब्ध सूचना के अनुसार ऐसी औद्योगिक दुर्घटनाओं और विपत्तियों के बाद अपेक्षित चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों के पास जो मशीनरी उपलब्ध है, वह पर्याप्त है। इस तंत्र को संबंधित राज्य सरकारें अपनी-अपनी जरूरतों के अनुसार समय-समय पर सुदृढ़ करती रहती हैं और इसमें वृद्धि करती रहती हैं। जब कभी आवश्यक हो, केन्द्रीय सरकार संबंधित राज्य सरकारों के प्रयासों में अपनी ओर से भी योगदान करती रहती है।

[हिन्दी]

श्री बालासाहेब विखे पाटिल : अध्यक्ष महोदय, यह जो सवाल का उत्तर है वह संतोषजनक नहीं है क्योंकि कई लोगों की जानें गई हैं और कई खतरे में हैं। मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूं कि यह जो कहा गया है "नो क्योर कुड बी फाउन्ड" तो इसका क्योर कब तक

मिलेगा ? अभी दिल्ली में जो एक सेमिनार हुआ था, लायर्ज ऐंड मेडिकल एसोसिएशन का, उसमें उन्होंने सुझाव दिया था उसके बारे में भी मैं जानना चाहूंगा ।

[अनुवाद]

क्योंकि अभी भी बहुत से व्यक्ति गैस के बाद के असर से पीड़ित हैं और हमारे अपने वैज्ञानिकों, जैसे डा० पेंटल तथा एक ब्रिटिश वैज्ञानिक, जो हाल ही में भारत में आये थे, के अनुसार आक्सीजन का अधिक प्रयोग ज्यादा लाभप्रद होगा अतः मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार भोपाल में तथा देश के सभी मुख्य अस्पतालों में अधिक केन्द्र बनाएगी जिनमें आक्सीजन से इलाज मुफ्त हो सकें क्योंकि प्रभावित हुए बहुत से व्यक्ति इस महंगे इलाज को नहीं करा सकते हैं । इसके बिना जो बहुत से व्यक्ति इस समय पीड़ित हैं वे पागलपन, पक्ष घात तथा गैला अवरोध का शिकार बन जाएंगे । इसके प्रति क्या प्रतिक्रिया है ?

श्री योगेन्द्र मकवाना : महोदय, जैसा मैंने कहा, माननीय रसायन और उर्वरक मन्त्री ने पहले अपने 18 जनवरी, 1985 के वक्तव्य में कहा था कि सरकार ने सभी संभव उपाय किए हैं और दूसरे अन्य स्थानों से भी कई डाक्टर तथा अन्य सुविधाएं जो उपलब्ध थी पीड़ितों की सहायतार्थ भोपाल में भेजी गई हैं ।

श्री बालासाहेब विखे पाटिल : मैं यह नहीं समझ पाया हूं कि कौन से संभव उपाय सरकार ने पहले किए हैं ।

अध्यक्ष महोदय : चिकित्सा उपाय ।

श्री बाला साहेब विखे पाटिल : मैं इसे नहीं समझ पाया हूं । मैंने खास तौर से पूछा था कि क्या आक्सीजन उपलब्ध होगी और सरकार इसके केन्द्र खोलेगी या नहीं ।

श्री योगेन्द्र मकवाना : महोदय, पहले आक्सीजन के सिलिन्डरों की कमी थी अतः वे दिल्ली तथा अन्य स्थानों से विमान द्वारा भेजे गये थे । वे कानपुर से लाए गए थे···· इन्डियन आक्सीजन फैक्ट्री से भी । हमने उनसे इनको तुरन्त भेजने के लिए कहा था ।

[हिन्दी]

श्री बालासाहेब विखे पाटिल : अध्यक्ष महोदय, पार्ट (बी) में इन्होंने कहा है कि हमने प्रेस में कुछ पढ़ा है, उसके पहले कुछ पता नहीं था । मैं जानना चाहूंगा कि इंडियन कौंसिल आफ मेडिकल रिसर्च ने इसके लिए कौन सी रेमेडी का सुझाव दिया था और गवर्नमेंट ने उसका क्या अमल किया ? इसके साथ ही मैं यह भी जानना चाहता हूं कि सोडियम थियोसल्फेट का सुझाव किसने दिया था, उस पर किस हिसाब से ट्रीटमेंट हुआ और क्या उस पर पाबन्दी लगा दी है या नहीं, यदि नहीं लगाई है तो क्या कारण है ?

[अनुवाद]

श्री योगेन्द्र मकवाना : महोदय, सोडियम थियोसल्फेट के लिए हमने विश्व स्वास्थ्य संगठन तथा अन्य सभी उपलब्ध साधनों से भी डाक्टरों और वैज्ञानिकों के साथ इस विषय में

मदद मांगी थी। अतः एक जर्मन टौक्सीकोलोजिस्ट, डा० डान्डर, ने सुझाव दिया था कि सोडियम थियोसल्फेट लाभप्रद हो सकता है और जैसा कि माननीय सदस्य तथा पूरा सदन जानता है कि जर्मन विशेषज्ञों को इस उपचार का कुछ अनुभव है। इसलिए उसने सोडियम थियोसल्फेट का सुझाव दिया और इससे कुछ हद तक फायदा हुआ क्योंकि जब इसे दिया गया तो सोडियम थियोसल्फेट के प्रभाव से मूत्र में थियोसाइनेड के निकलने की मात्रा बढ़ गई। अतः इससे सहायता मिली है। मैंने अपने उत्तर में कहा है कि जो कुछ प्रेस में छपा है वह सही नहीं है। मैंने विशेष तौर पर इससे इन्कार किया है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : महोदय, मैं यह जानना चाहती हूं कि क्या मंत्री जी को यह जानकारी है कि ऐसी गंभीर शंका व्यक्त की गई थी कि साइनेड विष पीड़ितों में होने की संभावना है। अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान में एक सैनिक कर्मचारी दाखिल किया गया था। यह विदित हुआ है कि शव परीक्षा की रिपोर्ट में साइनेड विष पाया गया जबकि यूनियन कार्बाईड ने इस बात से इन्कार किया है। मैं मंत्री महोदय, से यह जानना चाहती हूं कि क्या उन्हें उस शव-परीक्षा रिपोर्ट की जानकारी है; और यदि है, तो क्या वह साइनेड विष है और यदि नहीं, तो क्या वह इस प्रश्न पर विचार करेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि इसकाविपरीतप्रभाव न हो।

श्री योगेन्द्र मकवाना : महोदय, माननीय सदस्यों जिस शव-परीक्षा रिपोर्ट का जिक्र कर रही हैं मुझे उसकी जानकारी नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : आप सदस्यों से सूचना लेकर इसकी अनुवर्ती कार्यवाही करें।

श्री योगेन्द्र मकवाना : लेकिन जैसा मैंने पहले बताया, दोनों नेत्र खो चुके अंधे व्यक्तियों के मामले में किये गये अध्ययन से पता चला है कि सोडियम थियोसल्फेट के प्रयोग करने पर मूत्र त्याग बढ़ गया। इसलिए, महोदय, शव-परीक्षा रिपोर्ट में साइनेड आ सकता है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : महोदय मैं आशा करती हूं, जैसा कि आपने प्रस्ताव किया, मंत्री द्वारा इस मामले पर अनुवर्ती कार्यवाही की जाएगी।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : महोदय, क्या आप मंत्री महोदय से प्रश्न संख्या 37, जो इसी तरह का है, का उत्तर देने के लिए कहेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : नहीं, हम इसको अब नहीं लेंगे।

मेनिनजाइटिस बीमारी फैलना

28. प्रो० पी० जे० कुरियन :

श्री चित्त महाटा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में हाल में फैली मेनिनजाइटिस बीमारी के कारण कितने लोगों की मृत्यु हुई है;

(ख) क्या यह सच है कि यह बीमारी पड़ोस के राज्यों में भी फैल गयी है;

(ग) इस बीमारी पर नियंत्रण पाने और इसे फैलने से रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए जा रहे हैं; और

(घ) क्या विशेषज्ञों की राय भी मांगी गयी है और यदि हां, तो विशेषज्ञों ने क्या सुझाव दिए हैं ?

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री श्री योगेन्द्र मकवाना : (क) दिल्ली में जनवरी, के शुरू से 10 मार्च, 1985 तक मेनिनगोकोकल मेनिनजाइटिस से 225 मौतें हुई, बताई गई हैं ।

(ख) इसके बारे में सभी राज्यों को सचेत कर दिया गया है । अब तक मिली रिपोर्टों

(ख) इसके बारे में सभी राज्यों को सचेत कर दिया गया है । अब तक मिली रिपोर्टों से पता चलता है कि राजस्थान और उत्तर प्रदेश के कुछेक भागों में इसकी केवल छुटपुट घटनाएं हुई हैं ।

(ग) इस रोग को फैलने से रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

(i) विशेष रूप से प्रभावित क्षेत्रों और घनी बस्तियों में निरन्तर निगरानी की जा रही है ।

(ii) अनुमानित क्लीनिकी निदान के आधार पर ही प्रारम्भिक निदान और इलाज किया जा रहा है ।

(iii) इस रोग को रोकने के लिए औषधियों की पर्याप्त सप्लाई के प्रबन्ध कर दिये गये हैं । सभी अस्पतालों और औषधालयों में अपेक्षित एंटीबायोटिक्स और सहायक औषधियों का काफी स्टाक रख दिया गया है ।

(iv) लोगों में इसके बारे में आम जागरुकता पैदा करने और उन पर यह जोर देने के लिए कि इसका शुरू में ही निदान और इलाज जरूरी है, आकाशवाणी, दूरदर्शन तथा समाचारपत्रों की सेवाओं का उपयोग किया गया है ।

(v) भारतीय चिकित्सा संघ ने रोगियों के उचित इलाज के बारे में अपने सदस्यों को अनुदेश जारी करने की कार्यवाही शुरू कर दी है ।

(vi) उन जीवियों के समुचित टाइपिंग के लिए, जिनके कारण यह रोग होता है, विश्व स्वास्थ्य संगठन ने हमारे अनुरोध पर उचित प्रकार का सीरा हवाई जहाज से पहुंचाया ।

(vii) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने इसके रोग वाहकों और उनकी मैनेजमेंट पर अध्ययन आरम्भ किया है ताकि इस पर कारगर नियंत्रण पाने के लिये रोग की महामारिता (एपिडेमियोलाजी) के बारे में जानकारी प्रदान की जा सके।

(viii) यह निर्णय किया गया है कि जिन लोगों के अधिक जोखिम वाला होने की पहिचान कर ली गई है, उन्हें टीके लगाने के प्रबंध कर लिए गए हैं।

(घ) विशेषज्ञों के साथ नियमित रूप से परामर्श किया जा रहा है। उन्होंने सूक्ष्म निगरानी रखने रोग निवारक और स्वास्थ्य शिक्षा के उपायों को तेज करने तथा पता लगाये गये अधिक जोखिम वाले रोगियो को सीमित मात्रा में टीके लगाने का सुझाव दिया है। तदनुसार आवश्यक कार्यवाही की जा रही है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : इतना लम्बा जवाब था तो स्टेटमेंट दे देना था।

[अनुवाद]

प्रो० पी० जे० कुरियन : महोदय, मंत्री महोदय ने बताया है कि मेनिनजाइटिस से अब तक 225 मौतें हो चुकी हैं। उन्होंने यह भी स्वीकार किया है कि यह रोग उत्तर प्रदेश और राजस्थान में भी फैल गया है। लेकिन महोदय, सूचना अधूरी है। आज के समाचार पत्र में यह खबर दी गई हैं कि यह रोग पंजाब में भी फैल गया है। चंडीगढ़ में 5 मौतें होने की खबर है। मैंने इसके बारे में आज के समाचार पत्र में पढ़ा है। क्या यह सच है कि गत वर्ष की तुलना में इस वर्ष मेनिनजाइटिस द्वारा हुई मौतों का प्रतिशत बहुत ज्यादा है? क्या यह भी सच है कि इस वर्ष मौतों का अधिक प्रतिशत होने के कारण बहुत से अस्पतालों में इस रोग के इलाज के लिए आवश्यक औषधियां उपलब्ध न होना था?

श्री योगेन्द्र मकवाना : जी, नहीं माननीय सदस्य का यह कहना ठीक नहीं है कि मौतों की संख्या इस वर्ष बढ़ गई है। मेरे पास 3 अस्पतालों के आंकड़े हैं जो यह दर्शाते हैं। कि हॉलांकि रोगियों की संख्या बढ़ी है लेकिन मौतों की संख्या कम हुई है। नवम्बर, 1982 से जनवरी, 1983 के दौरान रोगियों की संख्या 193 थी लेकिन मोतों की संख्या 81 थी; नवम्बर, 1983 से जनवरी, 1984 के दौरान, रोगियों की संख्या 193 से बढ़कर 203 हो गई लेकिन मौतों की संख्या 81 से घटकर 77 हो गई और फिर नवम्बर, 1984 से जनवरी, 1985 तक रोगियों की संख्या गत वर्ष की संख्या 203 से बढ़कर 328 हो गई लेकिन मौतों की संख्या गत वर्ष की संख्या 77 से घटकर 75 रह गई। अतः मौतों की संख्या कम हुई हैं बढ़ी नहीं है।

प्रो० पी० जे० कुरियन : माननीय मंत्री ने लिखित उत्तर में स्वयं स्वीकार किया है कि इस वर्ष मौतों की संख्या 225 हैं। अब वह कह रहे हैं कि संख्या केवल 75 है।

श्री योगेन्द्र मकवाना : अगर माननीय सदस्य ने ध्यान से मुझे सुना हो तो मैंने यह आंकड़े एक नवम्बर, 1984 से जनवरी, 1985 तक की तिमाही के लिए दिए हैं।

प्रो० पी० जे कुरियन : स्वयं माननीय मंत्री के अनुसार इस वर्ष नवम्बर से मार्च, 1985 तक कुल मौतों की संख्या 225 है। मेरा तर्क यह है कि माननीय मंत्री के स्वयं के आंकड़ों के अनुसार, मौतों का प्रतिशत पिछले वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष अधिक है। यही मेरा मुद्दा है।

श्री योगेन्द्र मकवाना : माननीय सदस्य मेरी बात को समझ नहीं रहे हैं। मैंने 225 की संख्या 1 जनवरी से 10 मार्च, 1985 तक दी है जबकि जो आंकड़े मैं यहां दे रहा हूं। वह नवम्बर, 1984 से जनवरी, 1995 तक हैं। यह जनवरी से बाद के हैं न कि जनवरी से पहले के।

प्रो० पी० जे० कुरियन : मेरा प्रश्न सिर्फ इसी अवधि के लिए था। 1 जनवरी से मार्च, 1985 तक मौतों की कुल संख्या 225 है न कि 75। अतः निश्चित रूप से मौतों का प्रतिशत बढ़ा है। अगर उनके पास आंकड़े नहीं हैं तो वह इसकी जांच करें। मैं अपने दूसरे अनुपूरक प्रश्न पर आता हूं।

एक माननीय सदस्य : पहले अनुपूरक प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है।

प्रो० पी० जे कुरियन : वह दोनों प्रश्नों का एक साथ उत्तर दे सकते हैं। महोदय, अगर आप मुझे दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछने का आश्वासन दें तो उन्हें पहले अनुपूरक प्रश्न का उत्तर देने दें।

श्री योगेन्द्र मकवाना : मैंने बार बार कहा है कि माननीय सदस्य के दिमाग में भ्रम है। यह उस अवधि से संबंधित है जिसके मैंने आंकड़े दिए हैं। दूसरी बात यह है कि जो आंकड़े मैंने यहां दिए हैं, अर्थात 225, वह 7 अस्पतालों के हैं जबकि जिन आंकड़ों का मैं यहां हवाला दे रहा हूं वह 3 अस्पतालों के हैं।

एक माननीय सदस्य : यह कन्फ्यूजन और बढ़ा रहे हैं।

श्री नारायण चौबे : स्वास्थ्य मंत्री का स्वास्थ्य ठीक नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप इसका प्रमाण दे सकते हैं।

प्रो० पी० जे० कुरियन : एक प्रसिद्ध कहावत है कि इलाज से परहेज ज्यादा अच्छा होता है। क्या यह सच है कि हमारे पास रोगों को रोकने की औषधियां पर्याप्त मात्रा में नहीं है।

प्रो० मधु दंडवते : यह मत कहिए। अन्यथा यहां पर प्रिवेंटिव डिटेंशन हो जाएगा।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : उत्तर न देने से प्रश्न न पूछना अधिक अच्छा होगा।

प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या यह सच है कि हमारे पास पर्याप्त निवारक उपाय नहीं है? क्या यह सच है कि हमने अभी तक असुरक्षित क्षेत्रों में कम से कम लोगों को टीके लगाकर उन्हें असंक्रमीकरण करने का कार्य भी शुरू नहीं किया है?

श्री योगेन्द्र मकवाना : अभी तक हम ऐसी स्थिति में नहीं पहुंचे हैं जहां हमें सब लोगों को टीका लगाना पड़े। महामारी या रोग के अधिक फैलने की स्थिति में हम उस क्षेत्र को

घेरकर आसपास की जनता को टीके लगा सकते है। लेकिन यहां पर यह स्थिति नहीं है। यह छुट-पुट मामले हैं जो शहर के विभिन्न क्षेत्रों तथा स्थानों पर हो रहे हैं। अतः अभी सब लोगों को टीके लगाने की स्थिति नहीं है।

श्री चित्त महाता : मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या यह रोग वाइरस या जीवाणु से फैलने वाला पाया गया है तथा देश का कौन सा हिस्सा इससे अधिक प्रभावित है ?

श्री योगेन्द्र मकवाना : यह जीवाणु से फैलने वाला रोग है।

श्री चित्त महाता : कौनसा जीवाणु (बैक्टीरिया) ?

श्री नारायण चौबे : कांग्रेस बैक्टीरिया।

श्री योगेन्द्र मकवाना : मेंनिनगो कोकल बैक्टीरिया हैं।

श्री सी० पी० ठाकुर : यह रोग पूरे देश में सारे वर्ष छिटपुट रूप में होता रहता है। कभी-कभी यह महामारी का रूप भी धारण कर लेता है और यह इनफैक्शन मेनिनगो कोकल बैक्टीरिया द्वारा होता है। यह वाइरस द्वारा नहीं होता है। अभी-अभी माननीय मंत्री ने बताया कि यह रोग मेनिनगो कोकल द्वारा होता है। उस स्थिति में इस रोग के उपचार के लिए सभी औषधियां मौजूद है जैसे कि सल्फा डाईजीन, क्लोरोफैनिकाल, पैनिसिलन और जेनटामाइसीन। यह रोग इन औषधियों के प्रति अतिसंवेदनशील है। रोगी केवल उस दशा में मरता है अगर इनफैक्शन बहुत ज्यादा हो जाए या बैक्टीरिया दवाई प्रतिरोधक हों, जो बहुत कम होता है।

अध्यक्ष महोदय : मेरे पास बहुत डाक्टर है। क्यों न हम उनकी एक समिति बना दें।

श्री सी० पी० ठाकुर : रोगी तभी मरता है अगर दवाई रोग के शुरू की अवस्था में न दी जाए। मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि रोगी इनफैक्शन के बहुत अधिक बढ़ जाने से मरता है या मेनिनगो कोकल दवाई प्रतिरोधक होने की वजह से। क्या इस पर कोई रिपोर्ट है ?

श्री योगेन्द्र मकवाना : मेरे पास बैक्टीरिया की सूचना है। यह बैक्टीरिया ए० और सी० टाईप का नहीं है।

श्री सी० पी० ठाकुर : मैं यह जानना चाहता हूं कि यह रोग दवाई का प्रतिरोधक है या नहीं ?

श्री योगेन्द्र मकवाना : अगर इलाज तुरंत कर दिया जाए तो मरीज अच्छा हो जाता है और यदि उपचार में देरी हो जाए तब यह रोग घातक सिद्ध हो सकता है। अब तक जितने रोगियों का इलाज किया गया है उसमें से किसी भी मामले में दवाइयों को बेअसर नहीं होते देखा गया।

जहां तक निवारक औषधियों का संबंध है हमारे पास काफी निवारक औषधियां हैं जैसे कि सल्फा डाइजीन।

खारसिया में ताप विद्युत संयंत्र की स्थापना

*29. **कुमारी पुष्पा देवी** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री : यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का मध्य प्रदेश में खारसिया में एक ताप विद्युत संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (बी० शंकरानंद) : (क) खारसिया में एक ताप विद्युत संयंत्र प्रतिष्ठापित करने का प्रस्ताव केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को मध्य प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड से प्राप्त हुआ है।

(ख) प्रस्ताव राज्य के क्षेत्राधिकार में है और मध्य प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड से अनुरोध किया गया है कि वह पहले राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड, राज्य राजस्व प्राधिकारियों और कृषि मंत्रालय की स्वीकृति प्राप्त करें।

कुमारी पुष्पा देवी : मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में बताया है कि मध्य प्रदेश सरकार ने केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को खारसिया में एक ताप विद्युत संयंत्र प्रतिष्ठापित करने का प्रस्ताव भेजा है। मैं जानना चाहती हूं कि केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को उक्त प्रस्ताव कब प्राप्त हुआ था तथा मूल प्रस्ताव में अनुमानित लागत कितनी थी ?

श्री बी० शंकरानंद : सदस्य महोदया ने एक पत्र ऊर्जा मंत्री को लिखा था तथा उत्तर में उन्हें बताया गया था कि मंत्रालय में प्रस्ताव जून, 1983 को प्राप्त हुआ था।

प्रो० मधु दंडवते : उन्हें महिलाओं द्वारा अन्य व्यक्तियों को लिखे गये पत्र नहीं पढ़ने चाहिएं।

श्री बी० शंकरानंद : कभी-कभी वे रोचक होते हैं।

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : कभी-कभी नहीं; सदा ही।

श्री बी० शंकरानन्द : प्रस्ताव जुलाई, 1983 में प्राप्त हुआ; पहले चरण में माननीय सदस्या के जिले रायगढ़ में 2×210 मैगावाट का ताप विद्युत संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है। परियोजना के पहले चरण में अनुमानतः लगभग 371 करोड़ रुपए लागत आयेगी। तकनिकी-आर्थिक दृष्टि से इसकी उपयोगिता पर विचार किया जा रहा है।

कुमारी पुष्पा देवी : मैं जानना चाहती हूं कि क्या खारसिया में ताप विद्युत संयंत्र सातवीं योजना अवधि की समाप्ति से पर्व चालू हो जायेगा और चूंकि यह परियोजना मध्य-प्रदेश के पिछड़े क्षेत्र में स्थापित की जा रही है इसे शीघ्र क्रियान्वित करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

श्री बी० शंकरानन्द : रायगढ़ नगर से लगभग 30 किलोमीटर कूटकेट नदी के किनारे जो कि मंद नदी की सहायक नदी है, के किनारे ताप विद्युत संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है। यह मध्य प्रदेशतथा गुजरात की संयुक्त परियोजना होगी। जैसा कि मैंने पहले बताया है प्रथम चरण की लागत लगभग 371 करोड़ रुपए होगी। कोयला पास की मंद-रायगढ़ कोयला क्षेत्रों से प्राप्त होगा तथा कुटकेट नदी पर बांध का निर्माण करके वहां बनाये गये जलाशय से पानी प्राप्त किया जायेगा। फिर भी कोयला तथा अन्य आदान की व्यवस्था अभी की जानी है। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को परियोजना के पहले चरण से सुविधायें आठवीं योजना में प्राप्त होने की संभावना है।

मचेरला-गुंटूर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना

*30. **श्री बी० सोमानेद्रीश्वारा राव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने मचेरला-गुंटूर मीटर गेज खंड को बड़ी लाइन में बदलने के प्रस्ताव को मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो योजना में क्या प्रगति हुई है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) यह कार्य कब तक पूरा हो जाने की संभावना है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, हां।

(ख) दो पुलों पर निर्माण-कार्य शुरू कर दिया गया है। इन दो पुलों पर कार्य की प्रगति 98 प्रतिशत है।

(ग) इस परियोजना का पूरा होना आगामी वर्षों में संसाधनों की सुलभता पर निर्भर करेगा।

श्री सोमानेद्रीश्वारा राव : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि मंचेरला क्षेत्र में चूना-पत्थर तथा कुड्डापह पत्थर का प्रचुर भंडार उपलब्ध है, जिन्हें अन्य स्थानों पर ले जाने की अत्यन्त आवश्यकता है तथा इस बात को देखते हुए कि कुछ वर्ष पूर्व वहां सिंचाई सुविधा उपलब्ध करायी गई है, जिससे वहां पर यात्री तथा माल परिवहन की कई गुणा वृद्धि हुई है। क्या मंत्री महोदय इस क्षेत्र की जनता की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अधिक धनराशि उपलब्ध कराने के लिये आवश्यक कार्यवाही करेंगे और यह सुनिश्चित करेंगे कि यह परियोजना यथासंभव शीघ्र पूरी हो ?

श्री बंसी लाल : मैं योजना आयोग से इस परियोजना के लिए अधिक धनराशि आवंटित करने के लिए आग्रह कर रहा हूं ।

श्री वी० सोभानेद्रीसवादा राव : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि परियोजना के प्रारम्भ से कितनी राशि आवंटित की गई तथा कितनी राशि कम की गई तथा चालू वर्ष के लिए कितनी राशि आवंटित की गई है ।

श्री बंसी लाल : अभी तक आवंटित की गई तथा व्यय की गई राशि 2.02 करोड़ रुपए हैं ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : जब मूलत: योजना स्वीकृत की गई, थी तब उसके लिए अनुमानित लागत कितनी थी तथा कितना समय उसके पूरा किया जाने के लिए निर्धारित किया गया था ?

श्री बंसी लाल : परियोजना मूलत: 1974-75 में स्वीकृत हुई तथा इसकी कुल लम्बाई 130 किलोमीटर थी । कुल लागत मूल्य वृद्धि तथा अन्य बातों पर भी निर्भर करती है ।

(व्यवधान)

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यह उत्तर कैसे हो सकता है । परियोजना को मंजूरी 1974 में मिली तथा अब तक 10 वर्ष हो गये हैं ।

श्री बंसी लाल : कुल अनुमानित लागत 32.26 करोड़ रुपए है ।

एक माननीय सदस्य : निर्धारित समय कितना था ?

श्री एस० जयपाल रेड्डी : पिछले 10 वर्षों में उन्होंने केवल 2 करोड़ रुपए व्यय किये हैं । क्या इसका अभिप्राय है कि परियोजना को पूरा करने के लिए मंत्री महोदय को 50 वर्ष और चाहिएं ।.....महोदय, हम इसका उत्तर चाहते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : क्या किया जाये ?.....अब उस बारे में क्या किया जा सकता है ?

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : ये पूछ रहे हैं कि इतना टाइम कैसे लग गया ।

[अनुवाद]

श्री बंसी लाल : धन की अनुपलब्धता के कारण ।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

प्रश्नों के लिखित उत्तर

लाटरियां चलाने के लिए दिशा-निर्देश

*1. श्री विजय कुमार यादव : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने लाटरियां चलाने के लिए कुछ दिशा-निर्देश जारी किये थे और इस पत्र की प्रतियां जून, 1984 में सभी राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों के वित्त सचिवों और लाटरी-निदेशकों को भेजी गयी थी;

(ख) यदि हां, तो क्या इन-दिशा निर्देशों के बावजूद लाटरी चलाने में कदाचार जारी है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) जी हां, श्रीमान ।

(ख) और (ग) राज्य लाटरियों के संदर्भ में, जो संविधान की अनुसूची 7 की संघ सूची की प्रविष्टि 40 के अधीन आती है, मार्गदर्शी निर्देश जारी किये गये थे । प्राइवेट लाटरियां, जो राज्य सरकारों द्वारा प्राधिकृत की जाती हैं, अनुसूची 7 की राज्य सूची की प्रविष्टि 34 के अधीन आती हैं और राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में हैं । राज्यों से यह अनुरोध किया गया था कि प्राइवेट लाटरियां प्राधिकृत करते समय राज्य लाटरियों के लिए मार्गदर्शी निर्देशों को ध्यान में रखें । राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों ने राज्य लाटरियों के सम्बन्ध में प्राय: मार्गदर्शी निर्देशों का पालन किया है । मार्गदर्शी निर्देशों से जो विचलन ध्यान में आये हैं वे प्राइवेट लाटरियों से सम्बन्धित हैं, जो राज्य सरकारों द्वारा प्राधिकृत की जाती हैं । राज्य सरकारों से हाल में पुन: आग्रह किया गया है कि वे मार्गदर्शी निर्देशों का सख्ती से अनुपालन करें और सम्पूर्ण प्रक्रिया ऐसी बनाने के लिए अन्य उपाय करें जिससे कि वह अचूक बन जाय ।

[हिन्दी]

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयुक्त द्वारा प्रस्तुत प्रतिवेदन

*2. श्रीमती सुन्दरवती नवल प्रभाकर : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सन् 1979-80 व सन् 1980-81 की 27वीं रिपोर्ट में अनुसूचित जाति एवं जनजातियों के आयुक्त ने उन सभी यूनियनों/एसोसिएशनों तथा फैडरेशनों को मान्यता

देने की सरकार से सिफारिश की है जो आरक्षण पदों के हित में सरकारी कार्यालयों में बनाई हुई है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने आयुक्त की सिफारिश पर अभी तक क्या कार्यवाही की है;

(ग) क्या सन् 1980 से पूर्व अनुसूचित जाति एवं जनजातियों की यूनियनों एवं एसोसिएशनों को वे सभी सुविधायें मिलती थीं जो अन्य यूनियनों को सरकार देती है, यदि हां, तो अब ये सुविधाएं न देने के क्या कारण हैं; और

(घ) सरकार की अनुसूचित जाति एवं जनजाति सम्बन्धी लिस्ट में कितनी अनुसूचित जातियां एवं जनजातियां शामिल हैं ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) और (ग) सरकार नीति के तौर पर किसी प्रयोजन के लिए जाति, सिद्धान्त, कबीले, धर्म आदि पर आधारित सरकारी कर्मचारियों की एसोसिएशन को मान्यता नहीं देती । सरकार का यह विचार है कि एक बार सेवा में आने के बाद सभी कर्मचारियों के हित समान हैं और उनको अपनी शिकायतें सामान्य सेवा यूनियनों द्वारा भेजनी चाहिए । जाति और जन-जाति के आधार पर बनाई गई सरकारी कर्मचारियों की एसोसिएशनों को मान्यता देने से सरकारी कर्मचारी जाति और जनजाति सम्बन्धी वर्गों में विभाजित हो जाएंगे और धार्मिक अथवा उप-जातियों के आधार पर एसोसिएशनों को मान्यता देने की मांगे की जा सकती हैं ।

आरक्षित रिक्तियों का विस्तृत प्रचार करने के उद्देश्य के लिए अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की केवल बाहरी स्वयंसेवी एसोसिएशन सूचीबद्ध की गई हैं ताकि अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के भावी उम्मीदवारों में रिक्तियां परिचालित की जा सकें ।

(घ) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों को विनिर्दिष्ट करने के लिए अब तक जारी किए गए राष्ट्रपति के 15 आदेशों के अनुसार अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन-जातियों की सूचियों में शामिल की गई अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की संख्या क्रमशः 471 और 532 है ।

[अनुवाद]

पाकिस्तान के साथ बातचीत

3. श्री महेन्द्र सिंह : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत छः महीनों के दौरान मैत्री और शांति संधि के प्रस्ताव के आधार पर

पाकिस्तान के साथ सम्बन्धों में सुधार करने के उद्देश्य से उस देश के साथ अधिकारी, मंत्री अथवा राजनयिक स्तर पर कोई बातचीत हुई है; और

(ख) यदि हां, तो किन मामलों पर चर्चा हुई है और उसके क्या परिणाम निकले ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) और (ख) जी, नहीं। लेकिन दोनों देशों के बीच सौहार्दपूर्ण तथा सहयोगी संबंध स्थापित करने की सरकार की वचनबद्धता को ध्यान में रखते हुए विभिन्न स्तरों पर सम्पर्क बनाए रखे गए हैं।

[हिन्दी]

श्रीलंका के नाविकों और नौसेना द्वारा भारतीय मछुआरों पर गोलीबारी

4. **डा० ए० के० पटेल :**

श्री चंदुपाटला जंगा रेड्डी : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत तथा श्रीलंका के प्रादेशिक जल क्षेत्र के बीच श्रीलंका के नाविकों तथा नौसेना द्वारा कितने भारतीय मछुआरे मारे गये, कितने घायल हुए तथा कितने मछुआरों को कैद किया गया।

(ख) क्या समुद्र तट पर उनकी सुरक्षा की व्यवस्था है और यदि हां, तो उनकी सुरक्षा में विफलता के क्या कारण हैं तथा ऐसी कितनी घटनायें हुई तथा वे घटनायें किन-किन तारीखों को हुई;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में श्रीलंका की सरकार से कोई विरोध प्रकट किया गया था, यदि हां, तो वह विरोध किस प्रकार का था तथा वह कब-कब प्रकट किया गया था;

(घ) क्या श्रीलंका सरकार से किसी प्रकार की क्षतिपूर्ति की मांग की गई है; अथवा उसके द्वारा क्षतिपूर्ति की गई है;

(ङ) सरकार द्वारा श्रीलंका के नौसेना पोतों द्वारा हमारे जल क्षेत्र में अतिक्रमण किये जाने को रोकने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं; और

(च) इस मामले पर तमिलनाडु सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) और (ख) श्रीलंका की नौसेना ने दिसम्बर, 1984 से फरवरी, 1985 तक नीचे लिखी तारीखों को पांच भारतीय मछेरों को मारा :—

10 दिसम्बर, 1984 को 1 व्यक्ति मारा गया।

7 जनवरी, 1985 को 2 व्यक्ति मारे गए।

और 13 फरवरी, 1985 को 2 व्यक्ति मारे गए।

पिछले महीने अनेक मछेरे जख्मी हुए तथा गत वर्ष 175 मछेरों को जेल में डाला गया।

तट रक्षक हमारे तटवर्ती क्षेत्र में हमारे मछेरों के बचाव और सुरक्षा को सुनिश्चित कर सकते हैं। हमारे मछेरों को ये स्थायी आदेश दे दिए गए हैं कि वे श्रीलंका के समुद्री क्षेत्र में न जाएं।

(ग) और (घ) भारत सरकार ने इन घटनाओं पर श्रीलंका सरकार से कड़ा विरोध प्रकट किया है तथा उनसे अपील की है कि वे संयम से काम लें। सरकार ने श्रीलंका सरकार से यह भी कहा है कि वे मछेरों को जीवन बसर करने के लिए मुआवजा दें। प्रधान मंत्री सहायता कोष से प्रत्येक परिवार को 10,000 रु० की अनुग्रह राशि का भुगतान किया जा रहा है।

(ङ) सरकार ने भारतीय समुद्र में अपनी तट रक्षक उपस्थिति को और सुदृढ़ कर दिया है तथा क्षेत्र में नियमित गश्त लगाई जा रही है ताकि इस प्रकार की घटनाएं फिर से न हों।

(च) इन घटनाओं से तमिलनाडु में काफी रोष तथा चिन्ता उत्पन्न हुई हैं।

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर क्षेत्र के नगर-निगम क्षेत्रों के विकास के लिए पूर्वोत्तर परिषद निधि का आवंटन

*5. **श्री अजय बिश्वास** : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर क्षेत्र के नगर-निगम क्षेत्रों के विकास के लिए कोई पूर्वोत्तर परिषद् निधि है;

(ख) यदि हां, तो निधि का राज्यवार कितना-कितना आवंटन किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या पूर्वोत्तर परिषद् का विचार पूर्वोत्तर क्षेत्र के कम नागरिक सुविधाओं वाले नगर-निगम क्षेत्रों के विकास के लिए कोई योजना तैयार करने का है ?

गृह मन्त्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) जी नहीं, श्रीमान्।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) 29 सितम्बर, 1984 को हुई उत्तर-पूर्वी परिषद की 24वीं बैठक में अनुमोदित सातवीं योजना प्रस्ताव में नगर पालिका क्षेत्रों के विकास के लिए कोई योजना नहीं है।

कम्प्यूटरों द्वारा सरकारी क्षेत्र के कारखानों की प्रगति पर निगरानी रखना

*6. श्री जी० जी० स्वैल : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की प्रगति पर निगरानी रखने के लिए 100 करोड़ रु० से भी अधिक के निवेश के साथ कम्प्यूटर लगाए जाएंगे/लगाए गए हैं और क्या उनके आंकड़े प्रत्येक माह के प्रथम तीन दिनों में प्रधान मंत्री के पास भेज दिए जाएंगे;

(ख) उनके हार्डवेयर की कुल लागत कितनी होगी;

(ग) क्या हार्डवेयर की लागत के अतिरिक्त सोफ्ट वेयर की आवश्यकताओं की लागत का भी आंकलन किया गया है; और

(घ) इसका कार्य संचालन किस तारीख से शुरू होने की संभावना है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) केन्द्रीय सरकारी क्षेत्रक की परियोजनाओं की प्रगति का प्रबोधन करने के लिए योजना आयोग में ऐसे कोई नए कम्प्यूटर नहीं लगाए गए हैं जिनमें से प्रत्येक की स्वीकृत लागत 100 करोड़ रु० से अधिक हो। तथापि, राष्ट्रीय सूचना केन्द्र की मौजूदा कम्प्यूटर सुविधाओं का इस प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किया जाएगा। इस कम्प्यूटर के टर्मिनल योजना आयोग और प्रधान मन्त्री जी के कार्यालय में पहले से ही मौजूद हैं। संक्षिप्त उत्पादन (आउटपुट) रिपोर्ट के इस कम्प्यूटर पर सृजित होने और महीने के समाप्त होने के बाद एक सप्ताह के भीतर प्रधान मंत्री जी के कार्यालय में टर्मिनल पर उपलब्ध होने की आशा की जाती है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) सोफ्ट वेयर राष्ट्रीय सूचना केन्द्र के पास पहले से ही उपलब्ध है।

(घ) मार्च, 1985

विदेशी मुद्रा अर्जित करने तथा रोजगार पैदा करने के लिए पर्यटन उद्योग को बढ़ावा देने के लिए कदम

*7 श्री आर० अन्नानाम्बी : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने अधिक विदेशी मुद्रा कमाने और अधिक उत्पादक रोजगार पैदा करने के लिए पर्यटन को पर्याप्त महत्व दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या उपयुक्त भूमि की कमी और होटलों की ऊंची निर्माण लागत के कारण यह उद्योग अक्षम रहा है;

(ग) क्या सरकार का होटल उद्योग को प्रोत्साहन देने का विचार है; और

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

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) जी, हां ।

(ख) कुछ महानगरीय केन्द्रों में, विशेष रूप से बम्बई और कलकत्ता में उपयुक्त भूमि के दुर्लभ होने से, और निर्माण-सामग्री की लागत ऊंची होने से भी होटलों के निर्माण पर असर पड़ा है ।

(ग) और (घ) होटल उद्योग के लिए रियायतें/प्रोत्साहन देने हेतु विविध प्रस्तावों की जांच की जा रही है ।

[हिन्दी]

वाहनों से प्रदूषण

*8. **श्री शीतू भाई गामित** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी वाहनों की बढ़ती संख्या और डीजल और पैट्रोल बचाने के तरीकों पर विचार करते समय, सरकार का इन वाहनों से होने वाले प्रदूषण को कम करने के प्रश्न पर विचार करने का प्रस्ताव है, और

(ख) यदि हां, तो प्रदूषण को कम करने अथवा इसे पूरी तरह से रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं ?

प्रधान मन्त्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां ।

(ख) प्रदूषण को कम करने के लिए उठाए गए कदमों में निम्नलिखित शामिल हैं:

(i) यानीय निकास उत्सर्जनों में क्रमिक कमी लाने के लिए मानक तैयार किए गए हैं ।

(ii) राज्य सरकारों से मानकों के सांविधिक प्रवर्तन के लिए दिसम्बर, 1985 के अन्त तक मोटर गाड़ी नियमों में प्रावधान बनाने के लिए कहा गया है ।

(iii) पैट्रोलियम उद्योग से पैट्रोल में सीसे के प्रयोग को कम करने के लिए कहा गया है ।

(iv) जन-जागरूकता के लिए अभियान चलाए जा रहे हैं, ऐसा एक अभियान नवम्बर,

1984 से बम्बई में पहले ही आरम्भ किया गया है।

श्रीलंका को हथियार ले जाने वाला परिवहन विमान

*9. **श्री विलास मुत्तेमवार :**

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

(क) क्या फरवरी, 1985 में श्रीलंका को हथियार ले जाने वाला एक परिवहन विमान त्रिवेन्द्रम में उतरा था;

(ख) यदि हां, तो इसमें लदे सामान का ब्यौरा क्या है और इसे किस आधार पर उतरने की अनुमति दी गई; और

(ग) इस विमान को कितना पैट्रोल दिया गया और इसकी अदायगी किसने की और किस प्रकार की ?

प्रधान मन्त्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां।

(ख) विमान को 9 फरवरी को संकटकालीन स्थिति में उतरने की अनुमति दी गई थी क्योंकि इसमें ईंधन खत्म हो गया था। यह विमान हथियार और गोला बारूद ले जा रहा था जिन पर पुर्तगाली चिन्ह अंकित थे।

(ग) विमान को 8000 लिटर ऐविएशन टरबाइन ईंधन दिया गया था जिसके लिए विमान चालक ने नकद भुगतान कर दिया था।

[अनुवाद]

उद्योगों का वार्षिक सर्वेक्षण

10. **प्रो० मधु दंडवते** : क्या **योजना** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार उद्योगों के वार्षिक सर्वेक्षण को औद्योगिक उत्पादन को तेज करने और बढ़ाने की दृष्टि से उपयोगी समझती है;

(ख) उद्योगों का वार्षिक सर्वेक्षण किस अन्तिम वर्ष तक उपलब्ध है; और

(ग) किसी वर्ष विशेष में उद्योगों के अद्यतन (छः माह) सर्वेक्षण की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां।

(ख) 1981-82

(ग) अन्तराल को कम करने और क्षेत्र कार्य की समाप्ति के एक वर्ष के भीतर परिणाम उपलब्ध कराने के किए कदम उठाए गए हैं। इन उपायों में आधुनिक समक विधायन उपकरण की संस्थापना तथा कर्मचारियों की संख्या बढ़ाना शामिल है।

नुआपल्ली सिंचाई परियोजना को सातवीं योजना में शामिल करना

*11. **श्री सोमनाथ रथ** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने राज्य के गंजाम जिले में नुआपल्ली की वृहद सिंचाई परियोजना को सातवीं योजना में शामिल करने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कदम उठाए हैं ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता।

पाक-जलडमरूमध्य में संयुक्त नौसेना गश्त के लिए श्रीलंका का प्रस्ताव

*12 **श्री एन० डेनिस** :

श्री अमर राय प्रधान : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीलंका सरकार ने हथियारों की तस्करी तथा हिंसक गतिविधियों को रोकने के लिए जिनके बारे में उनके अधिकारी यह आरोप लगाते हैं कि वे तमिलनाडु से की जाती हैं पाक जलडमरूमध्य में संयुक्त नौसेना गश्त का प्रस्ताव किया है; और

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

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां।

(ख) इस प्रस्ताव को श्रीलंका की मौजूदा स्थिति तथा हमारे ऊपर इसके प्रभाव की समग्रता में देखना होगा।

होटलों की आय और व्यय

*13. **श्री राम भगत पासवान** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के अधीन कार्यरत सार्वजनिक क्षेत्र के उन उपक्रमों के नाम क्या हैं, जो लाभ कमा रहे हैं; और

(ख) सरकारी होटलों के नाम क्या है तथा वर्ष 1983-84 और 1984-85 के लिए उनमें से प्रत्येक की आय और व्यय का ब्यौरा क्या है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय के अंतर्गत निम्नलिखित सरकारी उपक्रमों ने वर्ष 1983-84 में लाभ अर्जित किया :—

(1) एयर इंडिया

(2) इंडियन एयरलाइन्स

(3) भारत अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण

(4) वायुदूत

(5) एयर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड

(6) भारत पर्यटन विकास निगम

भारतीय होटल निगम को, जिसे 1983-84 में हानि हुई थी, 1977-78 से लेकर पिछले वर्षों में लाभ हुआ था।

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

———

विवरण

(लाख रुपए)

क्र० सं०	होटल का नाम	1683-84 (वास्तविक आंकड़े)		1984-85 (अनुमानित आंकड़े)	
		आय	व्यय	आय	व्यय
1	2	3	4	5	9
	भारतीय पर्यटन विकास निगम के होटल				
1.	अशोक, नई दिल्ली	877.16	874.06	960.00	905.95
2.	जनपथ, नई दिल्ली	333.19	265.19	328.30	69.60
3.	लोदी, नई दिल्ली	175.12	151.96	179.90	157.50
4.	रणजीत, नई दिल्ली	103.22	111.84	108.30	114.70
5.	अशोक, बंगलौर	246.70	252.19	200.45	250.60
6.	अकबर, नई दिल्ली	298.12	316.13	241.90	306.90
7.	हासन अशोक	18.93	20.61	20.60	12.55
8.	जम्मू अशोक	25.56	27.88	20.05	26.40
9.	औरंगाबाद अशोक	37.94	39.00	41.90	41.10
10.	खजुराहो अशोक	19.01	21.95	19.85	21.70
11.	कोव्वलम अशोक बीच रिसोर्ट	112.86	111.51	137.35	127.35
12.	लक्ष्मी विलास पैलेस होटल, उदयपुर	42.55	30.90	44.30	35.10
13.	टेम्पल बे अशोक बीच रिसोर्ट, महाबलीपुरम्	14 63	17.85	16.20	18.95
14.	वाराणसी अशोक	63.05	62.71	67.75	65.35

1	2	3	4	5	6
15.	कुतुब, नई दिल्ली	114.14	116.29	124.30	120.15
16.	ललिता महल पैलेस होटल, मैसूर	50.28	51.37	61.55	57.10
17.	एयरपोर्ट अशोक, कलकत्ता	304.96	266.43	379.80	309.35
18.	पाटलीपुत्र अशोक, पटना	31.34	40.80	34.05	40.70
19.	जयपुर अशोक	44.66	53.41	55.50	55.05
20.	कलिंग अशोक, भुवनेश्वर	44.83	41.42	32.00	40.85
21.	मदुरै अशोक	20.97	27.64	26.50	31.55
22.	सम्राट, नई दिल्ली	182.10	388.17	280.15	412.10
23.	कनिष्क, नई दिल्ली	394.81	343.71	413.20	366.25
24.	अशोक यात्री निवास, नई दिल्ली	147.78	161.96	193.05	178.65
	भारतीय होटल निगम के होटल				
1.	सेंटोर होटल, बम्बई	1058.10	879.89	1192.95	941.75
2.	सेंटोर होटल, दिल्ली	347.31	652.53	364.89	699.10
3.	सेंटोर लेक व्यू होटल, श्रीनगर	3.60	111.53	72.20	356.08

विदेशी और स्वदेशी पर्यटकों द्वारा बिहार के धार्मिक स्थानों की यात्रा

*14. **श्रीमती माधुरी सिंह** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बतानें की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने विदेशी तथा स्वदेशी पर्यटकों द्वारा बिहार के धार्मिक स्थानों की यात्रा की गई;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान देशवार, कितने विदेशी पर्यटकों ने बिहार की यात्रा की तथा उन पर्यटकों द्वारा किस सर्वाधिक लोकप्रिय स्थान की यात्रा की गई; और

(ग) क्या सरकार का विचार विश्व के सभी स्थानों से अधिक संख्या में पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए कुछ नई और प्रभावी योजनायें कार्यान्वित करने का है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) और (ख) विदेशी पर्यटक आगमनों के आंकड़े अवरोहण (डिस्एम्बारकेशन) कार्डों से एकत्र किए जा रहे हैं जो पर्यटकों द्वारा भारत में उनकी प्रविष्टि के समय भरे जाते हैं। अत: इन आंकड़ों में उन स्थानों के ब्यौरों का उल्लेख नहीं होता जिनकी कि वे भारत में प्रवेश करने के बाद यात्रा करते हैं। तथापि, पर्यटन विभाग की ओर से भारतीय सांख्यिकीय संस्थान द्वारा 1982-83 के दौरान कराए गए विदेशी-पर्यटक सर्वेक्षण के अनुसार लगभग 3.29 प्रतिशत विदेशी पर्यटकों ने उस वर्ष के दौरान बिहार में कम से कम एक रात्रि बिताई। बिहार में सर्वाधिक लोकप्रिय गंतव्य स्थल पटना था जहां 2.13 प्रतिशत पर्यटकों ने उस शहर में कम-से-कम एक रात बिताई। धार्मिक स्थानों में लगभग 0.54 प्रतिशत पर्यटक गया, बौद्धगया में रात्रि के समय ठहरे।

इस समय स्वदेशी पर्यटक आगमन के आंकड़े संकलित नहीं किए जा रहे हैं और इसलिए बिहार की यात्रा करने वाले स्वदेशी पर्यटकों की संख्या का अनुमान लगाना कठिन है।

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा बिहार में पर्यटन के संवर्धन के लिए जो स्कीमें प्रारंभ की गई हैं, उनमें आधार-संरचनात्मक सुविधाओं का विकास और बौद्धगया, बक्सर, बेतला, राजगीर, नालंदा, पटना और रांची जैसे स्थानों का सौंदर्यीकरण, बौद्ध-तीर्थ-स्थलों और अन्य आकर्षणों का विदेशों में प्रचार तथा विदेशों के बौद्ध तीर्थ यात्रियों को बिहार और उत्तर प्रदेश में बौद्ध-तीर्थयात्रा-केन्द्रों पर ले जाने के लिए 'ग्रेट इंडियन रोवर' नामक एक विशेष रेलगाड़ी चलाने की शुरूआत शामिल है।

ईंधन और उद्योग के लिए लकड़ी की मांग को पूरा करने हेतु वनरोपण कार्यक्रम

*15. **प्रो० राम कृष्ण मोरे** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ईंधन और उद्योग के लिए लकड़ी की मांग को पूरा करने हेतु सरकार का विचार व्यापक वनरोपण कार्यक्रम आरम्भ करने का है; और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : (क) तथा (ख) जी, हां। ईंधन तथा चारा फसलों के अन्तर्गत प्रत्येक वर्ष 50 लाख हैक्टार भूमि लाने के उद्देश्य से वनरोपण संबंधी प्रयासों को तेज किया जा रहा है। ब्यौरे तैयार किए जा रहे हैं।

भूटान के साथ भारत के संबंध

*16. **डा० कृपा सिन्धु भोई** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भूटान के साथ भारत के सम्बन्ध सुधारने के लिए गत एक वर्ष के दौरान क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ख) भविष्य में इन सम्बन्धों को और सुधारने के लिए क्या और कदम उठाये जाने का विचार है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) इस अवधि में यात्राओं का आदान-प्रदान करके, भूटान की विकास योजना तथा विशिष्ट परियोजनाओं के लिए भारत की सहायता से तथा सभी क्षेत्रों में घनिष्ठ परामर्शों के जरिए भूटान के साथ भारत के संबंध और मजबूत हुए हैं। महामान्य भूटान नरेश ने जनवरी 1984 से फरवरी 1985 तक तीन बार भारत की यात्रा की तथा महा-महिम रानी मां पिछले वर्ष भारत में हमारी अतिथि रहीं। एक नया व्यापार करार लागू हुआ, एक दूर संचार करार पर हस्ताक्षर किए गए तथा भूटान और बाहरी विश्व के बीच एक माइक्रोवेव संचार लिंक चालू किया गया।

(ख) महामान्य भूटान नरेश की हाल ही की यात्रा के दौरान, प्रधान मंत्री ने इसी वर्ष भूटान की यात्रा करने की अपनी इच्छा व्यक्त की तथा भारत ने भूटान को आश्वासन दिया है कि वह उस देश के विकास में उसे बराबर सहयोग देता रहेगा। 1987 में शुरू होने वाली भूटान की छठी विकास योजना के प्रतिपादन में घनिष्ठ परामर्श की व्यवस्था है। इस बीच सीमेंट, विद्युत शक्ति, प्रेषण तथा वितरण, नदी प्रशिक्षण, प्रसारण, इत्यादि में भारत-भूटान परियोज-नाओं पर विचार किया जा रहा है।

भूमिगत नागा विद्रोहियों द्वारा सुरक्षा कर्मियों की हत्या

*17. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक** :

श्री बाला साहिब विखे पाटिल : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भूमिगत नागा विद्रोहियों द्वारा मणिपुर के उखरूल जिले में मिचिंग में फरवरी, 1985 के दूसरे सप्ताह में 15 सुरक्षा कर्मियों की हत्या की गई है;

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

(ग) सरकार द्वारा इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) और (ख) 18 फरवरी, 1985 को उखरूल जिले में कंगपाट से कामजोंग गांव को जा रहे सुरक्षा बलों के एक वाहन पर छासाद के दक्षिण में लगभग 10 कि० मीटर नामपिशा गांव के निकट नागालैण्ड राष्ट्रीय समाजवादी परिषद के भूमिगत नागाओं के एक दल द्वारा घात लगाकर हमला किया गया। 13 सुरक्षा बल कर्मी (एक जे० सी० ओ० समेत) और ग्राम स्वयंसेवी बल का एक सर्कल अधिकारी मारे गये और वाहन में यात्रा कर रहे ग्राम स्वयंसेवी बल के दो कर्मियों में से एक जख्मी हुआ जबकि दूसरा बच कर भाग गया। नागालैण्ड राष्ट्रीय समाजवादी परिषद् के भूमिगत नागा घात लगा कर हमला किये गये कर्मियों के सामान के अतिरिक्त कुछ हथियार तथा गोलाबारूद भी ले गये।

(ग) सुरक्षा उपाय कड़े कर दिये गये हैं। क्षेत्र में खोजबीन का कार्य शुरू कर दिया गया है और कड़ी निगरानी रखी जा रही है।

"सीसा के कारण वायु प्रदूषण"

*18. **श्री मानिक रेड्डी** : क्या **प्रधान मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि वायु प्रदूषण का मुख्य कारण सीसे का प्रयोग है; और

(ख) क्या सरकार का विचार अमेरिका का अनुसरण करके सीसे का प्रयोग बन्द करने और पावर एल्कोहल का प्रयोग करने का है ?

प्रधान मंत्री (श्री राजीव गांधी) : (क) जी, हां। पैट्रोल में एक निश्चित मात्रा से अधिक सीसे की बढ़ोत्तरी वायु प्रदूषण के कारणों में से एक है।

(ख) जी, नहीं। निकट भविष्य में पावर अल्कोहल को अपनाया जाना, विचाराधीन नहीं है।

दिल्ली और रायपुर के बीच विमान सेवा

*19. **कुमारी पुष्पा देवी** : क्या **पर्यटन और नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली और अन्य स्थानों के बीच बेहतर विमान सेवा उपलब्ध कराने का सरकार का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो दिल्ली और मध्य प्रदेश में रायपुर के बीच इस समय उपलब्ध और निकट भविष्य में उपलब्ध कराई जाने वाली विमान सेवाओं का ब्यौरा क्या है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) एयर लाइन की ऐसे उपाय करके अपनी सेवाओं में सुधार करने की लगातार कोशिश रहती है जिनमें अन्य बातों के साथ-साथ नई सेवाएं शुरू करना, मौजूदा मार्गों पर क्षमता को बढ़ाना, अधिक अच्छे विमानों को सेवा में लगाना तथा और अधिक सुदक्ष भू और उड़ानगत सेवाओं की व्यवस्था करना शामिल है।

(ख) रायपुर भोपाल से एक दैनिक एवरो उड़ान से जुड़ा हुआ है जो भोपाल/जबलपुर/रायपुर और वापसी मार्ग पर प्रचालन करती है। दिल्ली/ग्वालियर/भोपाल/इन्दौर/बम्बई मार्ग पर दैनिक बोइंग 737 सेवा से दिल्ली/रायपुर जाने वाले यात्रियों के लिए बहुत सुविधाजनक सेवा उपलब्ध है। इसके अलावा इंडियन एयरलाइन्स दिल्ली/वाराणसी/रायपुर तथा वापसी मार्ग पर सप्ताह में दो बार बोइंग 737 सेवाएं प्रचालित कर रही है। रायपुर से तथा रायपुर को मौजूदा क्षमता से यातायात मांग की पर्याप्त रूप से पूर्ति होती है और इस समय इन सेवाओं में कोई परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विदेशी पर्यटकों को अशोक ग्रुप के होटलों की ओर आकर्षित करने की योजनाएं और सुविधाएं

*20. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार भारत पर्यटन विकास निगम के अशोका ग्रुप के होटलों में ठहरने के लिए अधिक विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए कुछ नई सुविधाओं के साथ एक नई योजना बनाने का है; और

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

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) और (ख) विदेशों से अशोक ग्रुप के होटलों में ठहराने के लिए अधिकाधिक पर्यटकों को आकर्षित करने की दृष्टि से भारत पर्यटन विकास निगम ने हाल ही में हांगकांग के आर्डनर होटल रेप्रैजेंटेटिव (ओ० एच० आर०) के साथ एक विपणन और आरक्षण करार किया है। इस करार में भारत पर्यटन विकास निगम को 11 देशों में स्थित ओ० एच० आर० के 15 कार्यालयों की सहायता से विपणन और आरक्षण सुविधाओं का लाभ मिलेगा। इस करार के अधीन, ओ० एच० आर० जो कि स्वयं विश्व-व्यापी प्रमुख होटल श्रृंखलाओं का प्रतिनिधित्व करती है, भारत पर्यटन विकास निगम की ओर से सैल्स कॉल करेगी और भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों को बिजनेस दिलाने के लिए आरक्षण आधार-संरचना प्रदान करेगी।

भारत पर्यटन विकास निगम ने अपने होटलों में विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए निम्नलिखित स्कीमें भी शुरू की हैं :—

I. अशोक यंग एक्सप्लोरर्स ट्रेवल प्लान :

इस स्कीम के अधीन विदेशी छात्रों/युवाओं को अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष (1985) के दौरान 10 यू० एस० डालर प्रतिदिन प्रति व्यक्ति के हिसाब से, जिसमें आवास और ब्रेक-फास्ट शामिल है, भारत आने के लिए एक पैकेज की ऑफर की गई है। यह पैकेज 15 व्यक्तियों और उससे अधिक के समूहों के लिए है, जिसमें यात्रा दल के नेता (टअर लीडर) और उसकी पत्नी/पति (स्पाउस) को कम्पलीमेंटरी सुविधाएं देने की व्यवस्था होगी। यह ऑफर इस शर्त पर निर्भर होगी कि समूह अपनी न्यूनतम निर्धारित संख्या को बनाए रखे।

II. स्टॉप ओवर पैकेजिज इन इंडिया :

इस स्कीम के अधीन भारत पर्यटन विकास निगम दिल्ली और कलकत्ता होते हुए सुदूर पूर्व से यूरोप और वापसी की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए प्रति दिन प्रति व्यक्ति 19 यू० एस० डालर की दर पर आवास प्रदान करती है। इस पैकेज में युगल-भागीदारी (ट्विन शेयरिंग) आधार पर आवास, ग्राउंड ट्रांसफर और आधे दिन का दृश्यावलोकन भी शामिल है।

III. अन्तर्राष्ट्रीय विपणन के प्रयास :

भारत पर्यटन विकास निगम ने विश्व यात्रा व्यापार मंचों (फोरम्स) यथा-इन्टरनेशनल टूरिज्म बोरशे आई० टी० बी०) बर्लिन, फिरेरे इन्टरनेशनल डी टूरिज्मो (मैंडरिड), पैसिफिक एरिया ट्रेवल एसोसिएशन (पी० ए० टी० ए०), आदि में सक्रिय भागीदारी द्वारा अपने अन्तर्राष्ट्रीय विपणन प्रयास को भी तेज किया है।

IV. खाद्य-एवं सांस्कृतिक उत्सव :

एक पर्यटक गंतव्य के रूप में भारत की छवि को उजागर करने के लिए भारत पर्यटन विकास निगम ने भी विदेशों में विविध खाद्य व-सांस्कृतिक उत्सवों का आयोजन किया हैं। पिछले वर्ष के दौरान ये उत्सव रोम, बर्लिन, मारीशस, एथेन्स, कुआलालामपुर, दुबई और आबुधाबी में आयोजित किए गए।

जोग स्थित महात्मा गांधी पन-बिजली केन्द्र मे विस्फोट

*24. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 19.2.1985 को जोग स्थित महात्मा गांधी पन बिजली केन्द्र में 15 मेगावाट के ट्रांसफार्मर में आग लग गई और उसमें विस्फोट हुआ जिसके परिणामस्वरूप केन्द्र से बिजली की सप्लाई में बाधा आयी;

(ख) यदि हां, तो क्या दुर्घटना के कारणों की जांच करने के लिए कर्नाटक बिजली बोर्ड के विशेषज्ञों का एक दल दुर्घटना स्थल पर भेजा गया है;

(ग) क्या तोड़-फोड़ के कारण कई पन-बिजली केन्द्रों को नुकसान पहुंचा है;

(घ) क्या देश में पन-बिजली और ताप विद्युत केन्द्रों में आग लगने की ऐसी सभी घटनाओं की केन्द्रीय जांच के आदेश दिए गए हैं;

(ङ) यदि हां, तो उसके परिणाम क्या हैं; और

(च) ताप तथा पन-बिजली केन्द्रों में इस प्रकार की तोड़-फोड़ को रोकने के लिए क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) 19.2.1985 को जोग में महात्मा गांधी विद्युत केन्द्र में आग लग गई थी, परन्तु कोई विस्फोट नहीं हुआ था। कर्नाटक राज्य बिजली बोर्ड का एक विशेषज्ञ दल आग लगने के कारणों की जांच कर रहा है, परन्तु तोड़-फोड़ का संदेह नहीं है ।

(ग) से (च) कुछ विद्युत केन्द्रों में आग लगने के फलस्वरूप नुकसान हुआ है परन्तु तोड़-फोड़ का कोई प्रमाण नहीं है। कोयना जल विद्युत केन्द्र और सिंगरौली सुपर ताप विद्युत केन्द्र के मामले में केन्द्रीय जांच के आदेश दिए गए हैं। सुरक्षा उपायों को सुदृढ़ करने तथा सुरक्षा व्यवस्था में सुधार लाने के लिए परियोजना प्राधिकारियों को अनुदेश दिए गए हैं।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का मूल्यांकन अध्ययन

*27. **श्री एस० एम० गुरुडी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का उसके लक्ष्यों को ध्यान में रखकर कोई गहन मूल्यांकन अध्ययन किया है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के अध्ययन के प्रतिवेदन क्या है; और

(ग) उसकी सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है;

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) (ख) और (ग) केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना की कार्य प्रणाली के सभी पहलुओं का गहराई से मूल्यांकन करने तथा उपयुक्त स्तर पर उसमें सुधार करने के उपायों को शुरू करने की दृष्टि से इस योजना के कार्यान्वयन में पाई जाने वाली कमियों का पता लगाने के लिए कोई मैकेनिज्म सुझाव का काम सरकार ने राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान को सौंप दिया है।

राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान का इस अध्ययन को तीन चरणों में करने का विचार है। प्रथम चरण संबंधी रिपोर्ट मिल गई है जिसका संबंध योजना के उद्देश्यों, अपेक्षित

संगठनात्मक अवलम्बन और आधारभूत ढांचे में वृद्धि से है। राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान से सभी रिपोर्ट मिलने के बाद ही सरकार इसके बारे में विस्तृत रूप से विचार करेगी ।

पुरानी रेल-पटरियों को बदलना

*31. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक** : क्या रेल-मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलों में बहुत पुरानी रेल-पटरियों के परिणामस्वरूप अनेक रेलगाड़ियों की गति कम हो जाती है, सुरक्षा संबंधी खतरे पैदा हो जाते हैं और ईंधन की खपत बढ़ जाती है;

(ख) यदि हां, तो इससे प्रति मालगाड़ी और यात्री/मेल गाड़ी पर अलग-अलग कितना अतिरिक्त व्यय हुआ है; और

(ग) पुरानी रेल पटरियों को बदलने के लिए सरकार का क्या उपाय करने का विचार है और उसके वित्तीय परिणाम क्या होंगे ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) यह सही है कि बहुत पुराने रेल-पथों के मामले में संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए हालत के आधार पर कभी-कभी रफ्तार प्रतिबन्ध लगाना जरूरी हो जाता है । रफ्तार प्रतिबन्ध के कारण ईंधन की खपत पर भी मामूली सा प्रभाव पड़ता है । तथापि, संरक्षा को जोखिम में नहीं डाला जाता है ।

(ख) उपर्युक्त कारण से माल अथवा पैसेंजर/डाक गाड़ियों पर होने वाले अतिरिक्त व्यय का कोई मूल्यांकन नहीं किया गया है क्योंकि अलग-अलग मार्गों पर रफ्तार प्रतिबन्ध भिन्न-भिन्न होते हैं । अतः किसी गाड़ी के समग्र चालन समय तथा ईंधन की खपत पर रफ्तार प्रतिबन्ध के सुनिश्चित प्रभाव को पृथक् करना कठिन है ।

(ग) 1984-85 में लगभग 300 करोड़ रुपये की शुद्ध लागत पर लगभग 2500 किलो-मीटर रेलपथ का नवीकरण करने का प्रस्ताव है । सातवीं योजना (1985-90) के प्रारूप में लगभग 2500 करोड़ रुपये की लागत से लगभग 21000 किलोमीटर रेलपथ का नवीकरण करने का प्रस्ताव है ।

राष्ट्रीय राजपथों के विकास के लिए भावी योजना

*32. **श्री अमर राय प्रधान** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के राष्ट्रीय राजपथों के विकास के लिए कोई भावी योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) शायद माननीय सदस्य का आशय इंडियन रोड कांग्रेस की परिषद् द्वारा जो राजमार्ग इंजीनियरों का एक व्यावसायिक निकाय है और जिसे केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारों का समर्थन प्राप्त प्राप्त है, तैयार की गई सड़क विकास योजना से है। इस मंत्रालय ने इस प्रलेख की प्रति सभी राज्य सरकारों को परिचालित की है और यह सिफारिश की गई है कि इस प्रलेख को अपने-अपने राज्य के लिए ऐसा मास्टर प्लान बनावे और विभिन्न पंचवर्षीय योजनाएं तैयार करने में जो धन की उपलब्धता पर निर्भर होगी, मार्गदर्शी सिद्धान्त के रूप में प्रयोग में लाया जाना चाहिए।

(ख) उक्त योजना का यह उद्देश्य है कि वर्ष 2001 तक देश में एक गांव से दूसरे गांव तक सड़क बना दी जाय। इस प्रकार सड़कों की कुल लम्बाई जो 1981 में 15.03 लाख कि० मी० थी, वह 2001 में बढ़कर 27 लाख कि० मी० हो जाए। इसमें लगभग 64,250 करोड़ रुपए मूल्य की पूंजी लगेगी। इस योजना का यह उद्देश्य है कि देश में सड़कों का संतुलित विकास हो जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्य की सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं। इसके अलावा इस योजना में अन्य महत्वपूर्ण मदें भी शामिल हैं जैसे सड़कों में सुधार के द्वारा ऊर्जा की बचत, पर्यावरण की सुरक्षा, निर्माण टेकनोलोजी का आधुनिकीकरण और अनुसंधान कार्यकलाप।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

[हिन्दी]

जनवरी-फरवरी, 1985 के दौरान रेल दुर्घटनाएं

*33. **डा० ए० के० पटेल** :

श्री कमल नाथ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1983 और 1984 के जनवरी-फरवरी महीनों में हुई रेल दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 1985 में इन्हीं महीनो में कितनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं और इनमें कितने व्यक्ति मारे गये तथा कितने व्यक्ति घायल हुए; और

(ख) उक्त अवधि में मारे गए और घायल हुए कितने व्यक्तियों को मुआवजे की पूरी राशि नहीं दी गई है और इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जनवरी और फरवरी, 1985 के दौरान, 1983 और 1984 के इन्हीं महीनों में हुई गाड़ी दुर्घटनाओं और उनमें हताहतों की संख्या इस प्रकार है :—

	गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या		
	1985	1984	1983
जनवरी	64	66	56
फरवरी	85	61	45

	हताहतों की संख्या					
	1985		1984		1983	
	मारे गये	घायल	मारे गये	घायल	मारे गये	घायल
जनवरी	17	50	34	126	9	30
फरवरी	48	120	44	87	12	32

(ख) जनवरी और फरवरी, 1985 के दौरान हुई गाड़ी दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में अभी तक कोई दावा प्रस्तुत नहीं किया गया है। जहां तक वर्ष 1984 का सम्बन्ध है, जनवरी और फरवरी, 1984 के महीनों से सम्बन्धित केवल 23 दुर्घटना-क्षतिपूर्ति के दावे बकाया हैं। जनवरी और फरवरी 1983 में हुई दुर्घटना से सम्बन्धित कोई दावा बकाया नहीं है :

[अनुवाद]

देश व्यापी विद्युत संकट का सामना करने के उपाय

*34. **श्री गदाधर साहा :**

श्री हन्नान मोल्लाह : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में गम्भीर विद्युत संकट को देखते हुए, सरकार सभी विचाराधीन विद्युत परियोजनाओं को स्वीकृति देने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इन्हें कब तक स्वीकृति दे दी जाएगी;

(ग) क्या सरकार पश्चिम बंगाल में बीरभूमि जिले में बकरेश्वर में एक विद्युत परियोजना स्थापित करने के सम्बन्ध में पश्चिम बंगाल सरकार के प्रस्ताव को स्वीकृति देने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) विद्युत परियोजनाएं जो तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य हैं साधनों की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए स्वीकृत तथा अनुमोदित की जाती हैं, विद्युत की कमी को पूरा करने के लिए कुल मिलाकर 36,000 मेगावाट से अधिक क्षमता की परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं और वे क्रियान्वयन की विभिन्न अवस्थाओं में हैं।

(ग) से (ङ) कोयला और जल समेत आवश्यक निवेश सुनिश्चित कर लिए जाने के बाद ही प्रस्ताव पर तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन करने के लिए विचार किया जा सकता है।

राज्य सरकारों का विद्युत परियोजनाओं के लिए विदेशी सरकारों से सीधा सहयोग

*35. **श्री थम्पन थामस :** क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोई राज्य सरकार विद्युत परियोजनाओं के लिए सीधे विदेशी सहयोग प्राप्त कर सकती है;

(ख) क्या केरल सरकार ने राज्य में एक पन-बिजली परियोजना के निर्माण के लिए किसी देश के साथ कोई समझौता किया है;

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

(घ) क्या भारत सरकार ने इस सम्बन्ध में परियोजना के लिए किन्हीं योजनाओं को मंजूरी दे दी है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

डी० वी० सी० विद्युत प्रणाली का खराब हो जानी

*36. **श्री सनत कुमार मंडल :** क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 14 फरवरी, 1985 को डी० वी० सी० विद्युत प्रणाली के 150 मिनट तक पूर्णतया खराब हो जाने से पूरे पश्चिम बंगाल में इस्पात संयंत्रों और कोयला खानों के सभी कार्य ठप्प पड़ गए थे और रेलें भी प्रभावित हुई थीं;

(ख) यदि हां, तो क्या डी० वी० सी० विद्युत प्रणाली के पूर्णतया खराब हो जाने के बारे में जांच करने के लिए कोई समिति गठित की गई थी;

(ग) यदि हां, तो समिति के निष्कर्ष क्या हैं; और

(घ) भविष्य में डी० वी० सी० विद्युत प्रणाली को खराब होने से रोकने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) दामोदर घाटी निगम प्रणाली में ताप विद्युत केन्द्र 14 तारीख को सुबह ट्रिप कर गए थे। यद्यपि पुनः सामान्य स्थिति

लाने में कुछ समय लग गया था, फिर भी समूची प्रणाली 55 मिनट तक फेल रही। दामोदर घाटी निगम प्रणाली पर निर्भर रहने वाली कोयला खानों, इस्पात संयंत्रों और रेलवे पर प्रभाव पड़ा था। विभिन्न निकास स्थलों (ग्रॉफ टेक प्वाइंट्स) पर क्रमशः विद्युत सप्लाई पुनः चालू की गई थी। फेल होने के कारणों की जांच करने के लिए दामोदर घाटी निगम ने एक समिति गठित की है। भारत सरकार ने भी मामले की जांच करने तथा सुधारात्मक उपायों का सुझाव देने के लिए एक तकनीकी समिति का गठन किया है। इन समितियों की रिपोर्टें अभी प्राप्त नहीं हुई हैं। इस बीच, दामोदर घाटी निगम ने भविष्य में इस प्रकार के फेल होने की घटना को रोकने के लिए अनुरक्षण प्रक्रियाओं के सम्बन्ध में अपने कर्मचारियों को नए सिरे से अनुदेश जारी किए हैं।

मनोविकृति तथा उसकी चिकित्सा

*37. **प्रो० मैफुद्दीन सोज :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पीड़ित और चिकित्सा पा रहे 10 से 12 प्रतिशत लोगों में मनोविकृति समस्या के लक्षण दिखाई देते हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस स्थिति से निपटने के लिए सरकार का कोई कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्रीमती मोहसिना किदवई) : (क) ऐसे कोई भी अनुभवसिद्ध आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं जिनसे यह पता चल सके कि चिकित्सीय इलाज किए जा रहे रोगियों में से लगभग 10 से 12 प्रतिशत में मानसिक विकारों के लक्षण दिखाई देते हों।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

बालिकाओं के लिए निःशुल्क शिक्षा

*38. **श्रीमती जयन्ती पटनायक :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का 10+2 पद्धति तक बालिकाओं को निःशुल्क शिक्षा प्रदान करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को किस वर्ष से क्रियान्वित करने की संभावना है ?

शिक्षा मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हां। देश के अधिकांश सरकारी, स्थानीय निकाय तथा सहायता-प्राप्त स्कूलों में कक्षा I/III तक लड़कियों के लिए शिक्षा पहले ही निःशुल्क है। सरकार का एक प्रस्तावित योजना के अन्तर्गत देश में सभी ऐसी संस्थाओं में कक्षा XII तक लड़कियों के लिए शिक्षा निःशुल्क करने का प्रस्ताव है।

(ख) वर्ष 1975-86 से राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों को कक्षा IX से कक्षा XII तक लड़कियों के लिए शिक्षा शुल्क की प्रतिपूर्ति करने की योजना तैयार की जा रही है।

[अनुवाद]

गौरी गंगा नदी (उ० प्र०) की जल-विद्युत क्षमता

*39. **श्री हरीश रावत** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या गौरी गंगा (उत्तर प्रदेश) में जल विद्युत उत्पादन के लिए इस वर्ष सर्वेक्षण अनुसंधान शुरू करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो इस नदी की जल-विद्युत क्षमता का उपयोग करने के लिए उनके मंत्रालय द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (वी० वी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) गौरी गंगा जल विद्युत परियोजना चरण-एक पर अन्वेषण कार्य 1985-86 के दौरान शुरू किए जाने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

भारत में वैध यात्रा दस्तावेजों के बिना पाकिस्तानी नागरिक

1. **श्री चिन्तामणि जेना** :

श्री मोहन लाल पटेल : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1984 के दौरान वैध यात्रा दस्तावेजों के बिना भारत में भ्रमण करते हुए कितने पाकिस्तानी नागरिक पकड़े गये;

(ख) उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई;

(ग) क्या उनकी यात्रा के कारणों का पता लगाने हेतु कोई जांच कराई गई है;

(घ) क्या उनमें से किसी पाकिस्तानी नागरिक को जासूसी कांड के सिलसिले में गिरफ्तार किया गया है; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

राज्य विधेयकों को सहमति

2. **श्री गदाधर शाहा** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन विधेयक की राज्य-वार संख्या क्या है जिनको राज्य विधान सभाओं द्वारा पारित किया गया है और उन पर अभी राष्ट्रपति की सहमति दी जानी है;

(ख) ये विधेयक कब प्राप्त हुए थे; और

(ग) ये विधेयक इस समय किस स्थिति में हैं ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) (क) से (ग) जिन 52 विधेयकों को अभी राष्ट्रपति की सहमति दी जानी है, उनकी 10-3-85 को राज्यवार स्थिति का ब्यौरा सभा-पटल पर रखा जाता है। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 459/85]

संग्रहालयों का अनुरक्षण और सुधार

3. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में संग्रहालयों के उचित अनुरक्षण और सुधार के उपाय करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1985-86 में केन्द्रीय सरकार द्वारा विभिन्न राज्यों में अनुरक्षण और सुधार के लिए कितने संग्रहालयों का चयन किया गया है; और

(ग) यह संग्रहालय कौन-कौन से हैं ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के पी० सिंह देव) : (क) से (ग) संग्रहालय "एक राज्य विषय" होने के नाते राज्य सरकारें मुख्य रूप से उनके संरक्षण तथा सुधार के लिये उनको सहायता देती हैं। संस्कृति विभाग, विश्वविद्यालयों और स्वैच्छिक संगठनों द्वारा संचालित संग्रहालयों को वित्तीय सहायता की एक योजना चलाता है। वर्ष 1985-86 के लिए इस प्रयोजन हेतु आवेदन पत्र अभी आमंत्रित किए जाने हैं।

दिल्ली में जेब कतरों के गिरोह

4. **श्री जी० बी० रामाराव** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिल्ली में काम कर रहे जेबकतरों के बड़े गिरोहों के कारण नागरिकों की व्यापक और गम्भीर समस्या की ओर दिलाया गया है और यदि हां, तो इस बुराई को समाप्त करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने का विचार है;

(ख) क्या यह सच है कि बेतरतीब नमूना सर्वेक्षण से यह पता चला है कि प्रत्येक नियमित बस यात्री एक या एक से अधिक बार प्रभावित हुआ है;

(ग) क्या यह सच है कि जेबकतरे बस कंडक्टरों और पुलिस की जानकारी और समर्थन से अपना काम कर रहे हैं;

(घ) क्या यह सच है कि इनमें से अनेक अपराधी अपने पास शस्त्र और घातक हथियार रखते हैं; और

(ङ) क्या यह सच है कि पुलिस स्टेशन ऐसे मामले दर्ज करने में अनिच्छा प्रकट करते हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमेती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमान। जेब काटने की बुराई से निपटने के मुकाबले के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

(1) दिल्ली परिवहन निगम की चलती बसों में और बस स्टापों पर वर्दी और सादे कपड़ों में पुलिस कर्मचारी तैनात किए जाते हैं।

(2) जेब कतरों के विरुद्ध समय-समय पर विशेष अभियान चलाए जाते हैं।

(3) ज्ञात जेबकतरों की गतिविधियों पर कड़ी निगरानी रखी जा रही है।

(4) क्षेत्रीय अधिकारियों को अपने-अपने डिविजनों में गश्त के दौरान जेबकतरों की गतिविधियों के संबंध में सतर्क रहने के लिए विशेष निर्देश दिए गए हैं।

(ख) जी, नहीं श्रीमान।

(ग) जी, नहीं श्रीमान।

(घ) जी, हां श्रीमान।

(ङ) जी, नहीं श्रीमान।

बड़े औद्योगिक गृहों द्वारा सम्पर्क अधिकारियों की नियुक्ति

5. **श्री सनत कुमार मण्डल** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 11 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में "बिजनेस डाकूमेंट्स" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित "बिहाइंड दी सीन" लेख की ओर दिलाया गया है;

(ख) क्या सरकार ने इस तथ्य की ओर ध्यान दिया है कि बड़े औद्योगिक गृहों द्वारा नियुक्त सम्पर्क अधिकारी उन विभिन्न मंत्रालयों में सरकारी कर्मचारियों की कर्त्तव्यनिष्ठता के साथ खिलवाड़ कर रहे हैं जिनका संबंध जनता से है और अपने मालिकों को महत्वपूर्ण सूचनाएं दे रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इन व्यक्तियों की गतिविधियों पर किस प्रकार की निगरानी रखी जा रही है या रखने का विचार है ?

सुधार कार्मिक तथा प्रशासनिक और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) और (ख) जी, हां।

(ग) इस आशय के अनुदेश मौजूद है कि सम्पर्क अधिकारियों की अवांछनीय गतिविधियों पर निगरानी रखी जाये और साथ ही संबंधित अधिकारियों से यह अपेक्षा की जाती है कि वे

उनके साथ व्यवहार में सतर्कता बरतेंगे । तथापि ऐसे व्यक्तियों पर जो निगरानी रखी जाती है, उसकी प्रकृति और ब्यौरे बताना लोक हित में नहीं होगा ।

कलकत्ता में इंडियन एयरलाइन्स के बोइंग विमान के इंजन में आग लग जाना

6. **श्री लक्ष्मण मलिक** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 8 फरवरी, 1985 को इंडियन एयरलाइन्स के एक बोइंग विमान के हवाई अड्डे पर उतरने के बाद उसके इंजन में आग लगने और धावन पथ से बाहर निकल जाने पर कुछ यात्री जख्मी हो गये; और

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

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) जी, हां ।

(ख) इंडियन एयरलाइन्स का बोइंग-737 विमान, जो काठमांडू से कलकत्ता तक उड़ान संख्या आई० सी०-248 के रूप में प्रचालन कर रहा था, 8 फरवरी, 1985 को कलकत्ता हवाई अड्डे पर उतरते समय दुर्घटनाग्रस्त हो गया । अब तक की गई जांच से पता चला है कि विमान का इंजन धावनपथ की सतह से छू गया और धावनपथ के अंतिम भाग से आगे 250 फुट की दूरी तक खिसकता चला गया । इस दुर्घटना में विमान के दो इंजनों में आग लग गई । भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण की आपात सेवाओं ने आग बुझा दी और सभी यात्रियों को एस्केप स्लाइड्स से विमान से निकाला गया । यात्रियों को विमान से निकालने की प्रक्रिया में 2 केबिन कर्मियों सहित 14 व्यक्तियों को चोट आई ।

राष्ट्रीय पर्यटक मानचित्र में शामिल किए गए स्थान

7. **श्री अजीत कुमार साहा** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय पर्यटक मानचित्र में शामिल किए गए स्थानों के नाम क्या हैं;

(ख) क्या दार्जिलिंग को भी उक्त मानचित्र में शामिल किया गया है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार का दार्जिलिंग को इसमें शामिल करने का विचार है; और

(ङ) यदि हां, तो कब ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) "दि राइट प्लेस" शीर्षक, राष्ट्रीय पर्यटक मानचित्र में 300 से अधिक स्थान शामिल किए गए हैं जिनमें दार्जिलिंग, सिलीगुड़ी, कलिमपोंग, शिलांग और अगरतला शामिल हैं।

(ख) जी, हां।

(ग) से (ङ) उपर्युक्त भाग (ख) में दिए गए उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

विशेष बानिकी परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक सहायता

8. श्री अमर सिंह राठवा : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने देश में विशेष बानिकी परियोजनाओं के लिए सहायता प्रदान की है;

(ख) यदि हां, तो भारत को ऐसी कितनी सहायता प्राप्त हुई है;

(ग) इस उद्देश्य के लिए गुजरात को कितनी धनराशि आवंटित की गई है; और

(घ) गुजरात में उक्त परियोजना के अन्तर्गत किस क्षेत्र को लिया गया है और इसकी अब तक की उपलब्धि क्या है ?

पर्यावरण तथा वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बीर सेन) : (क) जी, हां।

(ख) सितम्बर, 1984 को समाप्त होने वाली छमाही तक 631 लाख अमरीकी डालर का वितरण किया गया है। 2028 लाख अमरीकी डालर की कुल रकम का वायदा किया गया है।

(ग) गुजरात को 370 लाख अमरीकी डालर की रकम आवंटित की गई है।

(घ) 1,05, 725 हैक्टार क्षेत्र कवर किया गया है और लोगों को 2210 लाख पौधे वितरित किए गए हैं, जबकि परियोजना लक्ष्य 1,05,440 हैक्टार भूमि कवर करने तथा 1500 लाख पौधे वितरित करने का था।

हेलीकाप्टर निगम की स्थापना

9. कुमारी पुष्पा देवी : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हेलीकॉप्टर निगम स्थापित करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार का निगम स्थापित करने का क्या प्रयोजन है;

(ग) कब तक यह निगम स्थापित करने की संभावना है; और

(घ) इस मामले में क्या कदम उठाए गए हैं ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) जी, हां।

(ख) कठिन-भू-भागों में पाइप लाइनों के अन्वेषण तथा निरीक्षण सहित पैट्रोलियम क्षेत्रक में विमान परिवहन की सहायता करने के प्राथमिक उद्देश्य से हेलीकाप्टर निगम की स्थापना का विचार किया गया है। इसके साथ-साथ अन्य उद्देश्य पहाड़ी भू-भागों में प्रचालन, पर्यटक चार्टर, विमान क्षेत्रों से शहरों के मध्य भागों के लिए यात्री परिवहन तथा राष्ट्रीय विपत्तियों में राहत कार्य करना है।

(ग) और (घ) विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए सरकार ने एक समिति बनाई है। इस समिति को अपनी रिपोर्ट 15 मार्च, 1985 तक देने के लिए कहा गया है।

अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष मनाने के लिए दिल्ली पर्वतारोहण संघ से सहायता की मांग

10. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी** :

श्री अनिल बसु : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय की, अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष समारोह के अंग के रूप में वर्ष के दौरान कार्यक्रम आयोजित करने और भारत तथा विदेशों से युवकों को आमंत्रित करने की योजना है;

(ख) क्या सिक्किम में ट्रैकिंग कार्यक्रमों को भी सरकार की योजना में शामिल किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो क्या उनके मंत्रालय ने दिल्ली पर्वतारोहण संघ से मार्ग दर्शकों की मांग की है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) विभाग द्वारा एक राष्ट्रीय युवा उत्सव और 4 क्षेत्रीय युवा उत्सवों के आयोजन के प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है। इनका आयोजन राज्य/संघशासित क्षेत्रों की सरकारों के सहयोग से किया जाएगा और देश भर के युवा उपर्युक्त उत्सवों में भाग लेने के लिए आमंत्रित किए जाएंगे।

(ख) और (ग) : सिक्किम राज्य ने मार्च/अप्रैल और मई/जून 1985 के दौरान दो मार्गों पर पैदल भ्रमण (ट्रैकिंग) का आयोजन किया है। पर्यटन विभाग भारत और विदेशों में इन पैदल भ्रमणों (ट्रैक्स) का प्रचार करने के लिए उनकी सहायता कर रहा है। सिक्किम राज्य द्वारा दिल्ली पर्वतारोहण संघ (दिल्ली माउंटनियनिरंग एसोसिएशन) से कोई सहायता नहीं मांगी जा रही है, चूंकि उनके पास अपने सुप्रशिक्षित गाइड हैं जो उस क्षेत्र की अधिक जानकारी रखते हैं।

जेलों में सुधार के लिए योजनाएं

11. श्री धीरूभाई शिरकी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश में जेलों में सुधार के लिए योजनाएं बनाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो कब तक;

(ग) क्या इस प्रयोजन के लिए उच्चस्तरीय जेल सुधार समिति अथवा संसदीय समिति गठित की जाएगी;

(घ) यदि हां, तो कब तक; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामदुलारी सिन्हा) : (क) से (ङ) चूंकि सरकार जेल प्रशासन में सुधारों के प्रश्न पर विचार कर रही थी, इसलिए इस मामले की जांच करने और आवश्यक सिफारिशें देने के लिए जुलाई, 1980 में न्यायमूर्ति श्री ए० एन० मुल्ला (सेवा निवृत्त) की अध्यक्षता में अखिल भारतीय जेल सुधार समिति का गठन किया गया था। समिति ने अपनी रिपोर्ट मार्च, 1983 में प्रस्तुत की। रिपोर्ट का अध्ययन करने के बाद महिलाओं तथा युवा अपराधियों के विशेष संदर्भ में जेल प्रशासन के आधुनिकीकरण के लिए केन्द्रीय सहायता की एक योजना सातवीं पंचवर्षीय योजना के प्रसंग में तैयार की गई है और योजना आयोग इसकी संवीक्षा कर रहा है।

स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन के लिए आवेदन करने वाले भगोड़ों के दावे

12 श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन के लिए आवेदन करने वाले भगोड़ों के दावों को प्रमाणित करने के लिए वर्तमान दिशा निर्देश क्या है;

(ख) क्या ईस प्रकार की पेंशन के लिए आवेदन करने वाले व्यक्ति का पेंशन की स्वीकृति से पहले निधन हो जाने की स्थिति में पति के मामले को ही सही पाए जाने पर उसकी विधवा को पेंशन मिल सकती है; और

(ग) यदि उपरोक्त (ख) का उत्तर नकारात्मक है तो क्या सरकार का विचार इस बात को ध्यान में रखते हुए कि बड़ी संख्या में आवेदन काफी समय तक लम्बित रहते हैं, दिशा-निर्देशों में कोई संशोधन करने का है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामदुलारी सिन्हा) : (क) स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन योजना, 1972 के अधीन गिरफ्तारी के वारन्ट पर भूमिगत यातना का दावा करने वाले स्वतंत्रता सेनानी के लिए न्यायालय दस्तावेज अथवा उसे अपराधी घोषित करने वाले अधिशासी आदेश,

आदि जैसे सरकारी रिकार्डों से दस्तावेज साक्ष्य प्रस्तुत करना जरूरी है । 1-8-80 से लागू स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन योजना के अधीन इस संबंध में यह छूट दी गई कि यदि सरकारी रिकार्ड उपलब्ध नहीं हैं, तो स्वतंत्रता सेनानी किसी प्रमुख स्वतंत्रता सेनानी, जिसने स्वयं कम से कम 5 वर्ष की सजा काटी है, कि व्यक्तिगत जानकारी से एक प्रमाण पत्र प्रस्तुत कर सकता है। भारत सरकार को प्राप्त विभिन्न अभ्यावेदनों को ध्यान में रखते हुए "प्रमाणकर्ता स्वतंत्रता सेनानी" की सजा की न्यूनतम अवधि को पांच वर्ष से घटाकर 2 वर्ष करने का निर्णय किया गया है। परन्तु सक्षम प्रमाणकर्त्ताओं द्वारा जारी किए गये प्रमाण पत्र केवल तब ही स्वीकार्य होते हैं जब प्रमाणकर्त्ता और आवेदक का कार्य क्षेत्र अर्थात जिला एक हो।

(ख) जी हां, श्रीमान ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

क्रिकेट में भारत का प्रदर्शन

13. **श्री कमल नाथ** : क्या युवा कार्य और खेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंग्लैंड के विरुद्ध पिछली क्रिकेट शृंखला में भारत के प्रदर्शन से बेहतर चयन, बेहतर प्रशिक्षण और इन सबसे अधिक खेलों के दौरान बेहतर टीम भावना को सुनिश्चित करने की आवश्यकता सामने आई है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने क्रिकेट नियंत्रण बोर्ड के साथ इस मामले पर विचार किया है; और

(ग) इस मामले में सरकार का अन्य क्या कारगर कदम उठाने का विचार है ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के जयचन्द्र सिंह) : (क) भारतीय क्रिकेट टीम जिसमें मुख्यत: वही खिलाड़ी हैं जिन्होंने 1984-85 के शरदकाल में इंगलिश क्रिकेट टीम के विरुद्ध एक दिवसीय अन्तर्राष्ट्रीय और विभिन्न टैस्ट मैचों में खेला था इंगलिश, आस्ट्रेलियाई, न्यूजीलैंड और पाकिस्तान की टीमों को हरा कर क्रिकेट की विश्व चैम्पियनशिप जीती है । अत: यह उपयुक्त नहीं होगा कि 1984-85 के शरदकाल में इंग्लैण्ड के विरुद्ध टैस्ट तथा एक दिवसीय अन्तर्राष्ट्रीय शृंखला की हार चयन, प्रशिक्षण अथवा टीम भावना में कमी के कारण हुई है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ।

बंगला देशवासियों द्वारा सीमा नियमों का उल्लंघन

14. **श्री प्रियरंजन दास मुंशी :**

श्री अमर राय प्रधान :

श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी बंगाल में भारत बंगलादेश सीमा पर बंगला देश-वासियों द्वारा सीमा नियमों के बार-बार उल्लंघन करने की घटनाएं बार-बार होती है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान पश्चिम बंगाल और बंगलादेश की सीमा पर सीमा सुरक्षा बल द्वारा कितने विदेशी नागरिक पकड़े गए हैं; और

(ग) सरकार का निगरानी कड़ी करने के लि क्या उपाय करने का विचार है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी नहीं, श्रीमान ।

(ख) सीमा सुरक्षा बल द्वारा पश्चिम बंगाल-बंगलादेश सीमा पर पता लगाए गए विदेशी राष्ट्रिकों की संख्या, 1982 से 4,120, 1983 में 9,548 और 1984 में 9,864 थी ।

(ग) सीमा सुरक्षा बल द्वारा सीमा पर सतत निगरानी रखी जाती है ; सीमा सुरक्षा बल की अतिरिक्त बटालियनों को लगाया गया है और अधिक सीमा वाह्य चौकियां स्थापित की गयी हैं । और अधिक निगरानी बुर्जों को खड़ा किया जा रहा है और भूमि और नदी तटीय रास्तों पर स्थल को गहन किया गया है ।

राज्यों में आरक्षण नीति के विरुद्ध आन्दोलन

*15. **श्री गोडे रमैया** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान गुजरात और मध्यप्रदेश में आरक्षण के विरोध में हाल ही में किए गए आन्दोलन की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस मामले में सरकार का क्या मत है; और

(ग) इस मामले में हस्तक्षेप करने और इसे सुलझाने के लिए यदि संघ सरकार द्वारा कोई कदम उठाये गये हैं तो क्या हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क), (ख) और (ग) ऐसी सूचनाएं प्राप्त हुई हैं कि गुजरात और मध्य प्रदेश में व्यवसायिक कालेजों में आरक्षित सीटों के कोटे को बढ़ाने के राज्य सरकारों के निर्णय के विरुद्ध दोनों राज्यों में छात्रों ने अन्दोलन आरम्भ किया । आन्दोलन कक्षाओं और परीक्षाओं के बहिष्कार, जुलूस/रैलियां करने, बंद आयोजित करने, बल पूर्वक दुकाने बंद करने आदि के रूप में किया गया है ।

इस विषय पर केन्द्रीय सरकार/विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वर्तमान दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जन जातियों के समुदायों के छात्रों के लिए कुल 22.5% सीटे आरक्षित की जानी अपेक्षित हैं (अनुसूचित जातियों के लिए 15% और अनुसूचित जन जातियों के लिए 7.5%%) यद्यपि केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से अनुसूचित जातियों/अनुसूचित

जन जातियों के लिए आरक्षण के बारे में केन्द्रीय सरकार/विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के दिशा-निर्देशों का अनुशरण किए जाने की आशा है तथापि राज्य विधान मण्डलों के अधिनियमों के अन्तर्गत स्थापित किए गए विश्वविद्यालय सामान्यतः संबंधित राज्य सरकारें जो आरक्षण नीति को कार्यान्वित करने के लिए प्राथमिक रूप से उत्तरदायी हैं, द्वारा जारी की गई आरक्षण नीति और अनुदेशों का अनुसरण करते हैं।

जम्मू और कश्मीर में पृथकतावादियों की राष्ट्रविरोधी गतिविधियां

16. **श्री एम० महफूज अली खां** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जम्मू और कश्मीर राज्य में तथाकथित कश्मीर मुक्ति मोर्चे से संबंद्ध पृथकतावादी तत्वों की बढ़ती हुई राष्ट्रविरोधी गतिविधियों और उनके हिंसक प्रदर्शनों, जिसमें श्रीनगर में पुलिस की गोली से कुछ लोग मारे गये थे, की जानकारी है; और

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

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) और (ख) सरकार को इसकी जानकारी है कि कुछ तत्व जम्मू और कश्मीर में पृथकतावादी और राष्ट्र विरोधी गतिविधियों में अन्तर्ग्रस्त हैं। सरकार उनकी गतिविधियों को चिन्ता की दृष्टि से देखती है और कानून के अन्तर्गत उपयुक्त कार्रवाई करने के लिए उन्हें राज्य सरकार के ध्यान में लाती है।

पाकिस्तान में विमान अपहर्त्ताओं पर मुकदमा

17. **श्री मोहन लाल पटेल** :

श्री चिन्तामणि जेना : क्या विदेश मन्त्री पाकिस्तान में विमान अपहर्त्ताओं पर तुरन्त मुकदमा चलाए जाने के बारे में 8 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित समाचार के संदर्भ में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय विमानों के कितने अपहर्त्ता पाकिस्तान में बंदी है और वे कब से बंदी हैं;

(ख) क्या भारत सरकार ने उन अपहर्त्ताओं को लौटने के लिए पाकिस्तान सरकार से अनुरोध किया है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में पाकिस्तान सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) 29 सितम्बर, 1981 को इंडियन एयरलाइन्स के एक विमान को अपहरण करके लाहौर ले जाने वाले पांच अपहरणकर्त्ता

तथा 5 जुलाई, 1984 को एक अन्य विमान को अपहरण करके लाहौर ले जाने वाले नौ अपहरण-कर्त्ता भी क्रमश: 30 सितम्बर, 1981 तथा 6 जुलाई, 1984 से पाकिस्तान प्राधिकारियों की हिरासत में हैं।

(ख) और (ग) सरकार ने विभिन्न अवसरों पर मौखिक तथा लिखित रूप से पाकिस्तान सरकार से कहा है कि वे अपहरणकर्त्ताओं को लौटा दें या उन पर पाकिस्तान में मुकदमा चलाएं। अपहरणकर्त्ताओं पर मुकदमा 9 मार्च, 1985 को लाहौर में शुरू हो गया है।

विदेश सचिव द्वारा पाकिस्तान के विदेश सचिव से विचार-विमर्श

18. **श्री आनन्द सिंह** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेश सचिव द्वारा फरवरी, 1985 में माले की अपनी यात्रा के दौरान पाकिस्तान के विदेश सचिव के साथ भारत-पाक सम्बन्धों के विभिन्न मामलों पर गंभीरता से विचार-विमर्श किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो किन विशिष्ट मामलों पर चर्चा की गई तथा उसके क्या परिणाम निकले ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) और (ख) दक्षिण एशियाई क्षेत्रीय सहयोग की स्थायी समिति की फरवरी, 1985 में हुई बैठक में भाग लेने के लिए माले की अपनी यात्रा के दौरान विदेश सचिव ने हमारे द्विपक्षीय संबंधों के विभिन्न पहलुओं के बारे में पाकिस्तान के विदेश सचिव के साथ अनौपचारिक बातचीत की तथा पाकिस्तान के साथ सौहार्दपूर्ण तथा सहयोगी संबंध स्थापित करने की भारत की इच्छा को दोहराया। दोनों ही विदेश सचिवों ने इस बातचीत को उपयोगी पाया।

उपभोक्ता खर्च सर्वेक्षण का प्रकाशन

19. **श्री थम्पन थामस** : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार उपभोक्ता खर्च सर्वेक्षण प्रकाशित करती रही है;

(ख) कब से इसको प्रकाशित किया जा रहा है;

(ग) किस अन्तिम वर्ष के उपभोक्ता खर्च सर्वेक्षण उपलब्ध हैं;

(घ) सर्वेक्षण से क्या मुख्य प्रवृत्तियां उद्घाटित हुई हैं; और

(ङ) इन प्रवृत्तियों पर सरकार का रुख क्या है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हां।

(ख) दिसम्बर, 1952.

(ग) 1977-78.

(घ) मुख्य प्रवृत्तियां निम्न प्रकार हैं :—

सर्वेक्षण दौर संख्या	सर्वेक्षण की अवधि	प्रति व्यक्ति मासिक व्यय (प्रचलित भावों के आधार पर रुपयों में)	
		ग्रामीण	शहरी
16 वां	जुलाई, 60—अगस्त, 61	21.44	29.62
20 वां	जुलाई, 65—जून, 66	28.40	36.65
28 वां	अक्तूबर, 73—जून,74	53.01	70.77
32 वां	जुलाई, 77—जून, 78	68.89	96.15

(ङ) प्रति व्यक्ति उपभोग तथा लोगों का जीवन स्तर बढ़ाने के लिए सरकार सतत प्रयत्नशील है।

आंध्र प्रदेश के येलेरू जलाशय को ऋण सहायता

20. **श्री वी० सोभानेद्रीसवारा राव :** क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार को आंध्र प्रदेश सरकार से पचास करोड़ रु० की ऋण सहायता संबंधी अनुरोध प्राप्त हुआ है जिससे कि विशाखापत्तनम इस्पात संयंत्र को अपेक्षित मात्रा में जल सप्लाई करने हेतु येलेरू जलाशय परियोजना को पहले पूरा किया जा सके; और

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

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) जी, हां। आंध्र प्रदेश सरकार विशाखापत्तनम में निर्माणाधीन इस्पात संयंत्र को जल पूर्ति करने के लिए राज्य सरकार की येलेरू परियोजना को पूरा करने के लिए 50 करोड़ रु० का ऋण देने के लिए आग्रह करती रही है।

आंध्र प्रदेश सरकार ने अपनी लागत पर संयंत्र सीमा पर जल पूर्ति करने के लिए 1978 में आश्वासन दिया था। परिणामस्वरूप, विजाग इस्पात संयंत्र के लिए केन्द्रीय निवेश में इस

प्रयोजन के लिए कोई प्रावधान शामिल नहीं किया गया और इस्पात विभाग द्वारा आंध्र प्रदेश सरकार को सूचित किया गया है कि इस ऋण की व्यवस्था करना सम्भव नहीं होगा।

हरियाणा, पंजाब, चण्डीगढ़ और हिमाचल प्रदेश को मिलाकर एक राज्य बनाना

21. **श्री सत्य गोपाल मिश्र** : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ लोग हरियाणा, पंजाब, चण्डीगढ़ और हिमाचल प्रदेश को मिलाकर एक राज्य बनाने की वकालत कर रहे हैं;

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

(ग) इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती रामदुलारी सिन्हा) : (क) जी हां श्रीमान।

(ख) और (ग) इस समय कोई ऐसा प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

पालघाट, केरल में एक पर्यटक समूह की स्थापना

22. **श्री वी० एस० विजयराघवन** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में पालघाट में मलमपुजा, नेलिमपेथी और पारम्बीकुलम आदि को जोड़ने वाला एक पर्यटक समूह स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) और (ख) केरल के अन्तर्गत पालघाट में मलमपुजा, नेलिमपेथी और पारम्बीकुलम आदि को जोड़ने वाले एक पर्यटन परिसर (काम्पलैक्स) की स्थापना करने के बारे में पर्यटन विभाग के विचाराधीन फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, केन्द्र राज्य और प्राइवेट सेक्टरों के संसाधनों के माध्यम से पर्यटक सुविधाओं के विकास के लिए पर्यटन विभाग द्वारा राज्य सरकार से परामर्श करते हुए निर्धारित यात्रा परिपथों में से एक यात्रा परिपथ के अन्तर्गत मलमपुजा को अभिनिर्धारित किया गया है।

"संयुक्त राष्ट्र पर्यावरण कार्यक्रम की बैठक में गरीबी, जनसंख्या और पर्यावरण सम्बन्धी प्रस्ताव"

23. **श्री एम० सुब्बारेड्डी** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने नैरोबी में 28 मई, 1984 को संयुक्त राष्ट्र पर्यावरण कार्यक्रम की

बैठक में गरीबी, जनसंख्या और पर्यावरण के सम्बन्ध में एक प्रस्ताव पेश किया था जिसे सर्व-सम्मति से स्वीकार किया गया था;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में देश में कार्यान्वयन सम्बन्धी क्या उपाय किए गये और उसके क्या परिणाम रहे;

(ग) क्या सरकार नालियों (सीवरेज व्यवस्था) को नियमित करने उद्योगों के प्रदूषित पानी को नदियों में छोड़ने और वायु प्रदूषण दूर करने के अपने प्रयासों में सफल हुई है; और

(घ) यदि हां, तो इन प्रयासों के क्या परिणाम रहे हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : (क) जी, हां। भारत में जनसंख्या एवं पर्यावरण पर एक प्रस्ताव पेश किया था जिसको स्वीकार कर लिया गया है।

(ख) प्रस्ताव में पर्यावरण की तुलना में जनसंख्या के मुद्दे को वर्ष 1985 की पर्यावरण की स्थिति की रिपोर्ट में एक विषय के रूप में शामिल किए जाने की परिकल्पना की गई हैं। अभी, इस स्थिति में प्रस्ताव के अनुवर्तन के लिए, भारत सरकार द्वारा कोई कदम नहीं उठाये जाने की संभावना है।

(ग) तथा (घ) 12 महानगरीय शहरों में मल-व्यवस्था विनियम बना लिए गये हैं। ये विभिन्न चरणों में है जिससे नियमों का प्रवर्तन होगा। 12 प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों के लिए, न्यूनतम राष्ट्रीय मानक नियत कर लिए गये हैं। दूसरों के लिए, मानक बनाये जा रहे हैं। 4109 बड़े एवं मझोले उद्योगों में से, 1966 इकाइयों ने प्रदूषण नियन्त्रण उपकरण स्थापित कर लिए हैं। दूसरों को आवश्यक उपाय करने के लिए, समझाया जा रहा है। सरकार अपने प्रयत्नों में काफी हद तक सफल रही हैं।

रंगीन टी० वी० सेटों का आयात

24. **श्रीमती किशोरी सिंह** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 2 मार्च, 1985 के "इकानामिक्स टाइम्स" में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि रंगीन टी० वी० सेटों की कमी को देखते हुए उनका आयात किए जाने पर विचार किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या स्वदेशी रंगीन टी० वी० निर्माताओं ने इसका विरोध किया है; और

(ग) क्या सरकार की लगभग 5500 रुपये में रंगीन टी० वी० सेट उपलब्ध कराने की नीति असफल हो गई है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास परमाणु ऊर्जा अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिकी विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) रंगीन दूरदर्शन सेटों को लगभग 5500 रुपये के मूल्य पर उपलब्ध कराने की सरकार की कोई नीति नहीं थी। किन्तु, दिनांक 18 अगस्त, 1983 को सरकार द्वारा घोषित "इलेक्ट्रॉनिक उद्योग के विकास में और गति लाने के लिए किए गए उपायों" से सम्बन्धित नीति के भाग के रूप में सीमा शुल्क तथा उत्पाद शुल्क में की गई कटौती के आधार पर, सरकार ने यह महसूस किया था कि 51 से० मी० पर्दे के आकार वाले रंगीन दूरदर्शन सेट लगभग 5,000/रुपये + स्थानीय कर पर उपलब्ध होने चाहिए।

सातवीं योजना में उत्तर प्रदेश के लिए परिव्यय

25. **श्री हरीश रावत** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना में उत्तर प्रदेश के लिये कितने परिव्यय का प्रस्ताव है;

(ख) प्रस्तावित परिव्यय में उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है; और

(ग) उत्तर प्रदेश सरकार और योजना आयोग के बीच कब तक बातचीत होने तथा प्रस्ताव को कब तक मंजूरी दिये जाने की संभावना है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के०आर० नारायणन) : (क) और (ख) राज्य सरकार ने सातवीं योजना के लिए 16842.60 करोड़ रु० के परिव्यय का प्रस्ताव किया है जिसमें पहाड़ी क्षेत्रों के लिए 1723.31 करोड़ रु० शामिल हैं।

(ग) राज्यों की सातवीं योजना को अंतिम रूप देने के लिए योजना आयोग और मुख्य मंत्रियों के बीच बैठकें किसी समय अप्रैल, 1985 में होने की संभावना है।

प्रत्येक पंचवर्षीय योजना का परिव्यय तथा व्यय

27. **श्री चित्त महाटा** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक पंचवर्षीय योजना का अनुमोदित परिव्यय कितना था और कुल व्यय कितना हुआ;

(ख) क्या प्रत्येक योजना में अतिरिक्त व्यय किया गया; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उसके क्या कारण हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) अनुमोदित योजना परिव्यय और कुल व्यय से सम्बंधित विवरण संलग्न है। अनुमोदित परिव्ययों के आंकड़े

यद्यपि सतत आधार अवधि कीमतों पर हैं, वास्तविक व्यय के आंकड़े वर्तमान कीमतों पर वर्षानुवर्ष योजना व्यय का जोड़ हैं।

(ग) पिछली योजनाओं की व्यापक समीक्षा प्रत्यक पंचवर्षीय योजना के दस्तावेजों में दी जाती है। वार्षिक योजना दस्तावेजों में पिछले वर्ष की योजना की समीक्षा की जाती है। ये प्रकाशित दस्तावेज संसद् के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

विवरण

योजना परिव्यय की प्रगति

(करोड़ रु० में)

	सतत (आधार अवधि) कीमतों पर अनुमोदित परिव्यय	वर्तमान कीमतों पर व्यय
पहली योजना (1951-56)	2378.00	1960.00
दूसरी योजना (1956-61)	4500.00	4672.00
तीसरी योजना (1961-66)	7500.00	8576.50
वार्षिक योजना (1966-69)	6625.40	6605.00
चौथी योजना (1969-74)	15902.20	15778.80
पांचवीं योजना (1974-79)	39322.00	39426.20
वार्षिक योजना (1970-80)	12600.70	12176.50
छठी योजना (1980-85)	97500.00	109950.10 (अनंतिम)

सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए लक्ष्य

28. **श्री बी० वी० देसाई : क्या योजना मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नए पुनर्गठित योजना आयोग की पूर्ण बैठक, जिसकी अध्यक्षता प्रधान मंत्री ने की थी, 7 फरवरी, 1985 को हुई थी;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रधान मंत्री ने योजनाविदों को कुछ दिशा निर्देश जारी किये थे;

(ग) यदि हां, तो वे दिशा निर्देश क्या थे और क्या इन सभी दिशा निर्देशों का पुनः परिस्थितिनुकूल बनाया गया है; और

(घ) सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए क्या मुख्य लक्ष्य रखे गए हैं और यह योजना कब तक शुरू होने की सम्भावना है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) बैठक में सातवीं पंचवर्षीय योजना तैयार करने के स्तर और वार्षिक योजना 1985-86 के परिव्ययों पर विचार-विमर्श किया गया। इस सम्बन्ध में जारी किए गए प्रेस नोट की प्रति सभापटल पर रख दी गई है जिसमें प्रधान मंत्री जी की टिप्पणियां संक्षिप्त में दी गई हैं। [**ग्रन्थालय रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 460/85**]

(घ) योजना आयोग इस समय सातवीं पंचवर्षीय योजना 1985-90 का प्रारूप तैयार करने में लगा हुआ है। सातवीं योजना के लिए व्यापक लक्ष्यों को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। सातवीं योजना को अंतिम रूप देने के लिए निश्चित तारीख देना इस समय संभव नहीं है।

भ्रष्टाचार उन्मूलन के लिएस म्मेलन

29. **श्री सी० माधव रेड्डी** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में हुये मुख्य सचिवों के दो दिवसीय सम्मेलन में भ्रष्टाचार को समाप्त करने का कोई कार्यक्रम तैयार किया गया था;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन में कौन-कौन से प्रमुख मुद्दे सामने आये; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) से (ग) मुख्य सचिवों के सम्मेलन ने भ्रष्टाचार की रोकथाम के उपायों पर विचार किया था। एक ऐसी त्रि-सूत्री कार्यविधि सुझाई गई है जिसमें नियमों और कार्य पद्धतियों को सुगम बनाना, पर्यवेक्षण और निगरानी को सुदृढ़ बनाना तथा दोषी पाये गए लोगों के खिलाफ निवारक दण्डात्मक कार्रवाई करना शामिल है।

देश में नये परमाणु ऊर्जा केन्द्रों की स्थापना

30. **श्री एन० वेंकटरत्नम** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश में नए परमाणु ऊर्जा केन्द्रों को स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है और यदि हां, तो उस दिशा में क्या कदम उठाये गये हैं;

(ख) क्या नागार्जुन सागर बांध के निकट कोई सर्वेक्षण किया गया था और उसे कोई सबसे उपयुक्त स्थान पाया गया था; और

(ग) यदि हां, तो उस स्थान पर परमाणु ऊर्जा केन्द्र स्थापित करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग में राज्य मन्त्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, हां। परमाणु बिजलीघरों की स्थापित क्षमता को बढ़ाकर सन् 2000 तक 10,000 मेगावाट करने के लिए पन्द्रह वर्षीय कार्यक्रम की एक रूपरेखा तैयार की गई है।

(ख) तथा (ग) परमाणु ऊर्जा विभाग की स्थल-चयन-समिति ने दक्षिणी, उत्तरी और पश्चिमी विद्युत क्षेत्रों के बारे में उन स्थलों से सम्बन्धित अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है जहां परमाणु बिजलीघर लगाना (सन् 2000 तक) संभव है। इस निर्णय को छोड़कर, कि राजस्थान में रावत भाटा में लगे मौजूदा बिजलीघर का विस्तार ऐसे दो यूनिट लगाकर किया जाए, जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 235 मेगावाट हो, और कर्नाटक में कैगा नामक स्थल पर एक नया बिजलीघर लगाया जाए, जो ऐसे दो यूनिटों से युक्त हो जिनमें से प्रत्येक की क्षमता 235 मेगावाट हो, अन्य स्थलों के बारे में निर्णय अभी लिया जाना है।

माल-भाड़ा समानीकरण नीति

31. **श्री संफुद्दीन चौधरी** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि देश के कुछ क्षेत्रों में उपलब्ध कुछ विशिष्ट मदों पर लागू की गई माल भाड़ा समानीकरण नीति से नए उद्योगों की स्थापना के सम्बन्ध में क्षेत्रीय असन्तुलन पैदा हो गया है;

(ख) क्या सरकार क्षेत्रीय असन्तुलन दूर करने के लिए अन्य आवश्यक तथा राष्ट्रीय महत्व की वस्तुओं पर समानीकरण नीति लागू करने की योजना बना रही है;

(ग) यदि हां, तो, सरकार इसे कब तक लागू करेगी; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (घ) राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति ने, जिसने अपनी रिपोर्ट 1980 में प्रस्तुत की थी, माल-भाड़ा समानीकरण के मामले की जांच की और इस मत का समर्थन किया कि औद्योगिक वस्तुओं में माल-भाड़ा समानीकरण से आर्थिक कार्यकलाप के प्रकीर्णन के वांछित उद्देश्य की पूर्ति नहीं हुई। समिति ने इसलिए यह सिफारिश की कि माल-भाड़ा समानीकरण स्कीम को धीरे-धीरे प्रावस्थाबद्ध किया जाए। सरकार ने सुदूरवर्ती, अगम्य और अलग-अलग क्षेत्रों के लिए राज सहायता से परिवहन की शर्त पर, सिफारिश को सिद्धान्त-रूप में स्वीकार कर लिया है।

दक्षिण दिल्ली में डकैतियां और हत्याएं

32. **श्री ललित माकन** : क्या गृह मन्त्री यह बताने की की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण दिल्ली में जनवरी, 1985 से अब तक कितनी डकैतियां और हत्यायें हुई हैं; और

(ख) क्या सरकार दक्षिण दिल्ली में और अधिक पुलिस स्टेशन खोलने तथा और अधिक मोबाइल वैन तैनात करने की योजना बना रही है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) तथा (ख) दक्षिण दिल्ली में वर्ष 1985 में डकैती के 3 मामलों और हत्या के 13 मामलों की सूचना दी गई है। दक्षिणी जिले में इस समय 14 थाने हैं और नियंत्रण कक्ष की 7 मोबाइल पुलिस वैन-जो क्षेत्रों की गश्त लगाती हैं, इस क्षेत्र की भी गश्त करती हैं। इसके अतिरिक्त अपराध रोकने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं : –

1. पुलिस की अधिक उपस्थिति सुनिश्चित की गई है।
2. बाकी सैटों और वायरलैस युक्त मोटर साइकिलों के साथ सशस्त्र गश्त समेत गहन पैदल तथा मोबाइल गश्त।
3. बदमाशों और अपराधियों के विरुद्ध दण्ड प्रक्रिया संहिता की सामान्य निवारक धारा के अधीन कार्यवाही।
4. डाकुओं और अपराधियों का पता लगाने के लिए विशेष दस्तों द्वारा लगातार अभियान।
5. वाहनों की औकस्मिक जांच।
6. गश्ती पुलिस के साथ स्थानीय निवासियों और निजी चौकीदारों द्वारा गश्त।
7. ज्ञात अपराधियों पर निगरानी कड़ी करना।

औद्योगिक महत्व के गुप्त दस्तावेजों का लीक होना

33. श्री सी० एन० श्रीहरि राव : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में "लीक" हुये गुप्त दस्तावेज अधिकांशतः औद्योगिक महत्व के हैं, जैसा कि दिनांक 21 फरवरी, 1985 के "टाइम्स आफ इण्डिया" में प्रकाशित हुआ है; और

(ख) क्या सरकार गत 25 वर्षों में कुमार नारायण एण्ड कम्पनी द्वारा तथा सरकार की जानकारी के अनुसार अन्य स्रोतों से "लीक" हुये गुप्त दस्तावेजों की सूची प्रकाशित करेंगी ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) वर्गीकृत दस्तावेजों के प्रकटीकरण से संबंधित मामले की अभी जांच-पड़ताल की जा रही है, जिसमें सरकारी कर्मचारियों सहित कुछ व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है। मामले से सम्बन्धित कोई सूचना प्रकट करना अथवा देना उचित जांच-पड़ताल के हित में नहीं होगा।

स्वतंत्रता सेनानियों की पेंशन की पात्रता निर्धारित करने के लिए कानून

34. **प्रो० सैफुद्दीन सोज** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वतंत्रता सेनानियों की पेंशन की पात्रता निर्धारित करने के लिए कोई कानून है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस कानून को जम्मू और कश्मीर राज्य में भी लागू किया जा रहा था ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) तथा (ख) केन्द्रीय राजस्व से स्वतंत्रता सेनानियों और उनके आश्रितों को पेंशन स्वतंत्रता सेनानी पेंशन योजना 1972, जिसका नाम बदलकर अब स्वतंत्रता सैनिक सम्मान पेंशन योजना, 1980 कर दिया गया है जो, जम्मू तथा कश्मीर राज्य सहित सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों में समान रूप से लागू है, के अधीन दी जाती है। योजना गैर-सावधिक है और इस योजना के अधीन दी गई पेंशन केवल अनुग्रह के रूप में अदायगी है।

राजस्थान परमाणु ऊर्जा केन्द्र में कर्मचारियों पर विकिरण के प्रभाव का खतरा

35. **श्री के० राम मूर्ति** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोटा में राजस्थान परमाणु ऊर्जा केन्द्र में कर्मचारी बार-बार विकिरण से प्रभावित होते हैं;

(ख) क्या परमाणु ऊर्जा विनियमन बोर्ड, जो कि देश में प्रमुख परमाणु ऊर्जा नियंत्रण निकाय है, उसने सभी विकिरण नियंत्रण उपायों का कठोरता से पालन सुनिश्चित नहीं किया है;

(ग) क्या सावधिक स्वास्थ्य सर्वेक्षण बिल्कुल भी नहीं किये जा रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो कोटा में राजस्थान परमाणु ऊर्जा केन्द्र में कर्मचारियों के जीवन के संरक्षण के लिए क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रानिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, नहीं। कर्मचारियों पर पड़े विकिरण के प्रभाव की मात्रा परमाणु ऊर्जा विनियामक बोर्ड द्वारा निर्धारित सीमाओं के भीतर ही है।

(ख) परमाणु ऊर्जा विनियामक बोर्ड इस बात का खूब ध्यान रख रहा है कि विकिरण को नियंत्रित रखने के सभी उपायों का पालन सख्ती से किया जाए।

(ग) स्वास्थ्य संबंधी आवधिक सर्वेक्षण नियमित रूप से किए जाते हैं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

डाकुओं के साथ विधायकों के संबंध

36. **श्री के० रामचन्द्र रेड्डी** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजनीतिक दलों के कुछ विधायक डाकुओं के साथ संबंध रखने के कारण पकड़े गये हैं; (टाइम्स आफ इंडिया, 15 फरवरी, 85) और यदि हां, तो तत्संबंधी पूरा ब्यौरा क्या है; और

(ख) क्या इस प्रकार के संकटों का सामना करने और हमारी संसदीय प्रणाली में अवांछित तत्वों के प्रवेश को रोकने के लिए प्रस्तावित चुनाव-सुधारों में संशोधन लाने का कोई प्रस्ताव है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

कोटा परमाणु बिजलीघर का खराब होना

37. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रावत भाटा परमाणु बिजलीघर (कोटा) के 4 मार्च, 1982 को मरम्मत के लिए बन्द कर दिया गया था और इसने 1 फरवरी, 1985 को कार्य करना आरंभ कर दिया था, लेकिन 3 फरवरी, 1985 को यह फिर खराब हो गया; यदि हां, तो उसके कारण कितनी वित्तीय हानि हुई;

(ख) इसके फालतू पुर्जों और कर्मचारियों पर इस अवधि के दौरान मरम्मत के लिए कुल कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) क्या इस असफलता के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित किया गया है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलैक्ट्रानिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) राजस्थान परमाणु बिजलीघर के पहले यूनिट को उसकी एक एंड शील्ड की मरम्मत स्थायी रूप से करने के लिए 4 मार्च, 1982 को बंद किया गया था। मरम्मत का काम सफलतापूर्वक पूरा करने के बाद इस यूनिट को 1 फरवरी, 1985 को फिर से चालू कर दिया। 3 फरवरी, 1985 को यूनिट को पहले से बनाई गई योजना के अनुसार बन्द किया गया था तथा ऐसा करने का प्रयोजन यूनिट के आरंभिक प्रचालन के दौरान पाई गई कुछ कमियों को दूर करना था। अब यह यूनिट लगभग 110 मेगावाट के स्तर पर काम कर रहा है।

(ख) एंड शील्ड की मरम्मत पर कुल मिला कर लगभग 60 लाख रुपए खर्च किए गए हैं।

(ग) एंड शील्ड की खराबी के कई मिले-जुले कारण थे। इन कारणों में निम्नलिखित भी शामिल हैं:— सामग्री के चुनाव की अनुकूलता, निर्माण के समय संरचना तथा निरीक्षण की प्रचालित विधियां तथा प्रचालन-प्रणाली, जिसके अंतर्गत यूनिट को अनियमित रूप से बहुत ज्यादा बार चालू और बंद किया गया।

राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण का प्रतिवेदन

38. **श्री एस० एम० गुरड्डी** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेशनल सैम्पल डाटा प्रोसेसिंग को तेज करने और पूरा होने के 12 महीने के भीतर परिणाम प्राप्त करने के तरीकों का सुझाव देने के लिए एक तकनीकी कार्य दल का गठन किया गया था;

(ख) यदि हां, तो क्या दल ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है;

(ग) दल की सिफारिशों की मुख्य बातें क्या हैं;

(घ) क्या दल की सिफारिशों पर कोई अनुवर्ती कार्यवाही की गई है; और

(ङ) पिछले पांच वर्षों में किए गए राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण और क्षेत्र कार्य पूरा करने के बाद 12 महीने के भीतर प्राप्त सर्वेक्षण परिणाम का ब्यौरा क्या है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी हां। कार्यकारी दल को क्षेत्र कार्य की समाप्ति के पश्चात 12 से 15 महीनों के भीतर परिणाम प्राप्त करने के तरीकों का सुझाव देने के लिए कहा गया था।

(ख) जी, हां।

(ग) सिफारिशों की मुख्य बातों में राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण में समंक विधायन का प्रभावकारी संगणकीकरण था जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ 1 सीधे आंकड़ा प्रविष्टि उपकरणों का संस्थापन, (ii) समंक विधायन प्रभाग की पुनर्संरचना एवं सुदृढ़ीकरण और (iii) विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों के लिए समुचित प्रशिक्षण शामिल हैं।

(घ) सीधे आंकड़ा प्रविष्टि उपकरण के लिए आर्डर दे दिया गया है। भारतीय प्रबंध संस्थान, अहमदाबाद के अध्ययन दल ने कर्मचारियों के सुदृढ़ीकरण एवं पुनर्परिनियोजन के लिए कुछ सुझाव दिए हैं जिन पर कार्रवाई की जा रही है। उपकरण भेजने वाली फर्म के सहयोग से विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों के लिए एक प्रशिक्षण कार्यक्रम तैयार किया गया है।

(ङ) पिछले पांच वर्षों में आयोजित सर्वेक्षण तथा उनके विधायन की वर्तमान स्थिति संलग्न विवरण में दर्शायी गई है।

विवरण

सर्वेक्षण की अवधि	विषय	वर्तमान स्थिति
जुलाई 79-जून 80	गैर संगठित क्षेत्र	कुछ परिणाम पहले ही जारी किये जा चुके हैं, शेष जारी किए जाने की प्रक्रियाधीन हैं।
जुलाई 80-जून 81	सामाजिक उपभोग	परिणामों की जून, 1985 तक सम्भावना है।
जुलाई 81-दिस. 81	विकलांग व्यक्ति	परिणाम पहले ही 15 महीने के भीतर जारी किये जा चुके हैं।
जनवरी 82-दिस. 82	भूमि जोत, पशुधन तथा ऋण एवं निवेश	परिणामों को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।
जनवरी 83-दिस. 83	रोजगार/बेरोजगारी तथा उपभोक्ता व्यय	योजना कार्यों के लिए कुछ अनन्तिम परिणाम उपलब्ध है।
जनवरी 84-जून 85	जनसंख्या, जन्म एवं मृत्यु	परिणाम तैयार किये जा रहे हैं।
जुलाई 84-जून 85	गैर-निर्देशिका विनिर्माणकारी प्रतिष्ठान तथा स्व-स्वामित्व उद्यम।	क्षेत्र कार्य चल रहा है।

त्रिवेन्द्रम में असैनिक हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित करना

39. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवेन्द्रम में असैनिक हवाई-अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डे के रूप में घोषित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या सरकार को, इस संबंध में केरल से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

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

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (ग) त्रिवेन्द्रम को अन्तर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र घोषित करने के लिए सरकार के पास फिलहाल कोई विशिष्ट प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। जनवरी, 1984 में, केरल के मुख्य मंत्री से त्रिवेन्द्रम को अन्तर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र घोषित किए जाने के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ था। उस समय यह अनुभव किया गया था कि देश में वर्तमान अन्तर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र अन्तर्राष्ट्रीय यातायात की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त थे और इसीलिए त्रिवेन्द्रम सहित किसी अन्य विमानक्षेत्र

को अंतर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र घोषित करने की कोई आवश्यकता नहीं थी। तदनुसार केरल के मुख्य मंत्री को स्थिति से अवगत करा दिया गया था।

तथापि, सरकार ने अन्य बातों के साथ-साथ बम्बई विमान क्षेत्र पर दबाव को कम करने की दृष्टि से अंतर्राष्ट्रीय प्रचालनों के विकास के लिए अन्य विमान क्षेत्रों का पता लगाने के लिए अभी हाल में एक समिति नियुक्त की है।

मिदनापुर जिला, पश्चिम बंगाल में परमाणु ऊर्जा केन्द्र के लिए स्थल

40. **श्री अनिल बसु** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल राज्य सरकार ने परमाणु ऊर्जा केन्द्र के लिए मिदनापुर जिले में रसूलपुर नदी के तट पर नए स्थल का सुझाव दिया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब लेने जा रही है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

प्रशासनिक सुधारों संबंधी दिशा निर्देश

41. **श्री के० कुन्हाम्बू** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रस्तावित प्रशासनिक सुधारों के संबंध में विस्तृत दिशा निर्देश जारी किए गए हैं; और

(ख) प्रशासन को सुव्यवस्थित करने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) और (ख) मंत्रालयों/विभागों से प्रशासनिक संगठन, क्रियाविधियों और परिपाटियों की समीक्षा का काम आरम्भ करने और विलम्ब को दूर करने, जिम्मेदारी लागू करने और निर्णय लेने की प्रक्रियाओं को विकेन्द्रीकृत करने, नियमों और क्रियाविधियों को सुगम बनाने के प्रयोजन से, अपने कार्यों तथा आवश्यकताओं के अनुरूप कार्य योजनाएं तैयार करने के लिए कहा गया है।

इलेक्ट्रॉनिक्स उद्योग का विकास

42. **श्री चिन्तामणि जेना** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत को विश्व के इलेक्ट्रॉनिक्स मानचित्र पर लाने के लिए देश में इलेक्ट्रॉनिक्स उद्योग के विकास के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ख) इस संबंध में सरकार के विचाराधीन प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है: और

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना में इलेक्ट्रॉनिक्स उद्योग के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) तथा (ख) हाल ही के वर्षों में देश में इलेक्ट्रॉनिक उद्योग के विकास में गति लाने की दृष्टि से उठाए गए कदमों की जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है। सरकार इस दिशा में समय-समय पर और उपायों पर विचार करती है तथा ऐसे प्रस्तावों की घोषणा उनको अन्तिम रूप देने पर की जाती है ।

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप दिए जाने पर ही इलेक्ट्रॉनिक उद्योग के लिए निश्चित की जाने वाली राशि पर विचार किया जाएगा।

विवरण

(i) मूल्य-ह्रास भत्ते की उच्चतम दर, जिसके कारण आधुनिकीकरण करने तथा पूंजी निवेश करने में उद्योग को प्रोत्साहन मिलेगा।

(ii) पूंजीगत उपस्कर, संघटक-पुर्जों तथा कच्ची सामग्री पर घटाया गया शुल्क।

(iii) लाइसेंसिंग नीति को उदार बनाना तथा व्यवहार्य उत्पादन आधार का सुनिश्चय करने के लिए संघटक-पुर्जों में अधिक क्षमताएं पैदा करना।

(iv) आयात नीति को युक्ति संगत बनाना; कुछ किस्म के संघटक-पुर्जों का सारणीबद्ध रूप से आयात करना, जिनकी मांग अपेक्षाकृत स्वदेश में होने वाली आपूर्ति से अधिक है।

(v) उत्पादों का ग्रेड बढ़ाने और उनका विकास करने के लिए अनुसंधान तथा विकास प्रयोगशालाओं और सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों को अनुसंधान तथा विकास के लिए धनराशि प्रदान करना।

(vi) दूरदर्शन सम्प्रेषण (ट्रांसमिशन) का क्षेत्र और अधिक व्यापक बनाना ।

(vii) कम्प्यूटर के उपान्त उपस्करों (पेरीफेरलों), संघटक-पुर्जों तथा अन्य उच्च प्रौद्योगिकी के उत्पादों के क्षेत्र में एकाधिकार प्रतिबंधनकारी व्यापार पद्धति/विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम के अंतर्गत आने वाली कम्पनियों को अनुमति प्रदान करना।

(viii) इलेक्ट्रॉनिक वस्तुओं के विनिर्माणकर्त्ताओं को अपने उत्पादों की गुणवत्ता में सुधार लाने की दृष्टि से सहायता प्रदान करने के लिए अलग से एक मानकीकरण, परीक्षण तथा गुणवत्ता नियंत्रण कार्यक्रम शुरू किया गया है।

नेहरू स्टेडियम में अप्रयुक्त पड़े खेल उपकरण

43. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या युवा कार्य और खेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एथलेटिक्स, साइकलिंग और जिमनास्टिक्स में प्रयुक्त होने वाले कम-से-कम 2 करोड़ रुपये मूल्य के आधुनिक उपकरण नेहरू स्टेडियम, नई दिल्ली के बेसमेंट में बेकार पड़े हुए हैं और खराब हो रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या भारतीय खेल प्राधिकरण ने इन उपकरणों के नियमित प्रयोग के लिए कोई योजना बनाई है;

(ग) यदि हां, तो उसकी विस्तृत रूपरेखा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इनको खराब होने से रोकने और इनका उचित प्रयोग करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

युवा कार्य और खेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री आर० के० जयचन्द्र सिंह) : (क) जी, नहीं। उल्लिखित तीन खेल विषयों से संबंधित 9वें एशियाड के लिए खरीदे हुए उपकरणों का कुल मूल्य लगभग केवल 25 लाख रुपये था। ये उपकरण नई दिल्ली, पटियाला, बंगलौर और कलकत्ता के भण्डारों में प्रयोग के लिए उपलब्ध हैं। उपकरण राष्ट्रीय प्रशिक्षण शिविरों, राष्ट्रीय चैम्पियनशिप तथा अन्य मुख्य खेल प्रतियोगिताओं में प्रयोग के लिए उपलब्ध कराये जाते हैं। जवाहरलाल नेहरू स्टेडियम के भण्डार में रखे गये उपकरण अच्छी हालत में हैं।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

केन्द्रीय सरकार के कार्यालयों में पांच दिन का कार्य-सप्ताह आरम्भ करना

44. **श्री के० प्रधानी** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार के कार्यालयों में पांच दिन का कार्य-सप्ताह आरम्भ करने के गुणावगुणों की जांच कर ली गई है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले हैं और यह मामला इस समय किस स्थिति में है ?

कार्मिक तथा प्रशासनिक सुधार और संस्कृति विभाग में राज्य मंत्री (श्री के० पी० सिंह देव) : (क) तथा (ख) यह मामला विचाराधीन है।

श्रीलंका को ब्रिटेन से हथियार "गनशिप्स" की प्राप्ति

45. **श्री के० प्रधानी** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान दिनांक 4 फरवरी, 1985 के "इंडियन एक्सप्रैस" नई दिल्ली

में "लंका गेटिंग यू० के० आर्म्स" गनशिप्स यू मूव टू कम्बेट रेबेलस" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने श्रीलंका द्वारा इन हथियारों की प्राप्ति से भारत को संभावित खतरे का अनुमान लगाया है; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गए हैं अथवा उठाने का प्रस्ताव है ?

विदेश मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) जी, हां। भारत सरकार ने विदेशों से हथियार लेने के श्रीलंका के हाल ही के प्रयासों पर गौर किया है। इन प्रयासों से भारत के लिए कोई खतरा नहीं है।

दार्जिलिंग को पैदल-भ्रमण (ट्रैकिंग) कार्यक्रम में शामिल करना

46. **श्री आनन्द पाठक** : क्या **पर्यटन और नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय का पैदल भ्रमण (ट्रैकिंग) कार्यक्रम आयोजित करने का कोई विचार है;

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

(ग) क्या उनके मन्त्रालय को इस बात की जानकारी है कि पैदल-भ्रमण (ट्रैकिंग) के लिए दार्जिलिंग सर्वोत्तम स्थान है;

(घ) यदि हां, तो क्या उनके मंत्रालय ने दार्जिलिंग को पैदल-भ्रमण (ट्रैकिंग) कार्यक्रम में शामिल किया है;

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

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (च) तक : पर्यटन विभाग देश में प्रत्यक्ष रूप से पैदल-भ्रमण (ट्रैकिंग) कार्यक्रमों का आयोजन नहीं कर रहा है। तथापि, हिमाचल-राज्य में पैदल-भ्रमण (ट्रैकिंग) के विकास और संवर्धन के लिए विभाग उपस्करों और अन्य आधार-संरचनात्मक सुविधाओं के क्रय के लिए सहायता प्रदान करता है।

1982-83 के दौरान पश्चिमी बंगाल राज्य को हिमालय-क्षेत्र में दार्जिलिंग के लिए ट्रैकिंग/कैम्पिंग उपस्करों की खरीद के लिए 1.52 लाख रुपये की राशि रिलीज की गई थी।

सरकार का पर्यटन कार्यक्रम

47. **श्री हन्नान मोल्लाह** : क्या **पर्यटन और नागर विमानन मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार का पर्यटन कार्यक्रम क्या है; और

(ख) इस कार्यक्रम की मुख्य बातें क्या हैं ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) :: (क) और (ख) पर्यटन का संवर्धन एक सतत प्रक्रिया है। इस सम्बन्ध में जो कार्यक्रम हाथ में लिए गए हैं और उपाय किए जा रहे हैं, उनमें ये शामिल हैं:—विशेष रूप से अभिनिर्धारित यात्रा परिपथों पर पड़ने वाले केन्द्रों में पर्यटन आधार—संरचना के विकास हेतु चयनात्मक दृष्टि, पर्यटक आकर्षणों का विस्तार, जिनमें स्मारकों की प्रकाश-पुंज व्यवस्था, समुद्र-तट विहारों के विकास, पर्वतीय विहार स्थल, शीतकालीन विहार स्थल, वन्य जीव पर्यटन, यथा जल क्रीड़ाएं, पर्वतारोहण और पैदल भ्रमण (ट्रैकिंग) आदि, सांस्कृतिक पर्यटन खेल पर्यटन की अभिवृद्धि के लिए राष्ट्रीय विरासत वाले क्षेत्रों का सुधार औरपरिरक्षण सांस्कृतिक पर्यटन केन्द्रों पर सुविधाओं की व्यवस्था, बौद्ध पर्यटन का विकास, पर्यटकों के लिए मित्व्ययिता वर्ग की आवास व्यवस्था, तीर्थ केन्द्रों पर यात्रिकाओं/धर्मशालाओं का निर्माण और स्थल परिवहन सुविधाओं की गुणवत्ता और उपलब्धता में सुधार। कार्यक्रमों में ये भी शामिल हैं :— अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन और समागम बुलाना, पर्यटक प्रचार सामग्री तैयार करना, विदेशों में संवर्धनात्मक मेलों और समागमों में भाग लेना, अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों के साथ संयुक्त संवर्धन करना, विदेशी यात्रा अभिकर्ताओं, दूरदर्शन, दलों और यात्रा-लेखकों को आमंत्रित करना, चार्टर यातायात का संवर्धन करना, सेवाओं तथा मार्गों दोनों रूपों में वायु परिवहन सुविधाओं का विस्तार करना और प्रभावी प्रचार के माध्यम से विदेशों में संवर्धनात्मक प्रयास करना।

राज्य स्तर पर योजनाओं को क्रियान्वयन के लिए अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए आयोग की स्थापना

48. **श्री पीयूष तिरकी** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राज्य स्तर पर योजनाओं के कार्यान्वियन और उन पर निगरानी के लिए अनुसूचित जातियां और अनुसूचित जन जातियां विकास एजेंसी के रूप में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आयोग की स्थापना करने का है; और

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

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती रामदुलारी सिन्हा) : (क) जी नहीं श्रीमान।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

"पश्चिमी बंगाल में मयभंगा नदी में प्रदूषण"

49. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बंगलादेश की सीमा पर पश्चिम

बंगाल के नदिया जिले में बहने वाली मथभंगा नदी बांग्लादेश में केरू एण्ड कम्पनी की चीनी मिल और डिस्टिलरों के उत्तर्जन से लगातार प्रदूषण की जा रही है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस प्रदूषण से जलजीव, विशेषक मछलियां, समाप्त हो रही हैं जिसके परिणामस्वरूप इस क्षेत्र के निर्धन मछुआरों को भारी संकट का सामना करना पड़ रहा है; और

(ग) यदि हां, तो इस प्रदूषण को रोकने के लिए सरकार द्वारा इस मामले को बांग्लादेश सरकार के साथ उठाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही हैं तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

सामूहिक बलात्कार के एक मामले में दिल्ली पुलिस की आलोचना

50. **श्री विजय कुमार यादव** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान सामूहिक बलात्कार के एक मामले में 27 फरवरी, 1985 को अतिरिक्त सेशन जज द्वारा की गई दिल्ली पुलिस की आलोचना की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) इस मामले में क्या कार्यवाही की जा रही है।

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमन्।

(ख) और (ग) : मामला एफ० आई० आर०) सं० 127/82 से संबंधित है जो थाना हौज खास, नई दिल्ली में दण्ड प्रकिया संहिता की धारा 363/365/376/506/34 के अधीन श्रीमती आशा रानी के आदेश पर 5.3.82 को दर्ज किया गया था। कुछ बदमाशों ने 3.3.82 को श्रीमती आशा रानी का उसके गांव शाहपुर जट से अपहरण कर लिया था और उक्त बदमाशों ने 3.3.82/4.3.82 की रात्रि को उसके साथ सामूहिक बलात्कार किया था। इस अपराध में अन्तर्ग्रस्त सभी अभियुक्तों को गिरफ्तार कर लिया गया था। जांच-पड़ताल के बाद मामला 22.2.84 को न्यायालय में प्रस्तुत किया गया। न्यायालय ने इस मामले मे अभियुक्तों को दोषमुक्त करते हुए जांच अधिकारी के विरुद्ध आलोचनात्मक टिप्पणियां की हैं। आलोचनात्मक टिप्पणियों के बारे में मामले की जांच की गई है और यह पाया गया है कि जांच अधिकारी की ओर से कोई ढील नहीं की गई थी।

रेलगाड़ी में डाके के बारे में गलत प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज किया जाना

51. **श्री विजय कुमार यादव** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 15 फरवरी, 1985 के पैट्रिअट में फ्लाइंग मेल में नई दिल्ली स्टेशन और निजामुद्दीन स्टेशन के बीच 10 फरवरी, 1985 की रात को हुई डाके की घटना के बारे में गलत प्रथम सूचना रिपोर्ट दर्ज किए जाने संबंधी समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) क्या इस घटना की कोई जांच की गई थी; और

(घ) यदि हां, तो उसमें अब तक कितनी प्रगति हुई ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (घ) 15.2.85 के पैट्रिअट में प्रकाशित समाचार, पुलिस स्टेशन नई दिल्ली में ता० 11.2.85 की प्रथम सूचना रिपोर्ट सं० 60 के मामले से संबंधित है। रिपोर्ट शिकायत कर्ता श्री बी० के० शर्मा नामक व्यक्ति ने मौखिक रूप से दर्ज करायी और गलत नहीं है। श्री शर्मा के मूल ब्यान में अपराध में अन्तर्ग्रस्त व्यक्तियों की संख्या 4 बताई गई थी और तदनुसार मामला भा० दं० सं० की धारा 392/34 के तहत दर्ज किया गया। जांच पड़ताल करने पर यह पता चला कि अपराध में 6 व्यक्ति अन्तर्ग्रस्त थे और तदनुसार मामला भा० दं० सं० की धारा 395/397 (डकैती) के तहत मामला दर्ज किया गया। मामले की जांच-पड़ताल तेजी से की जा रही है।

श्रीलंका से भारी संख्या में शरणार्थियों का आगमन

52. **श्री महेन्द्र सिंह :**

श्री के० प्रधानी :

श्री कमल नाथ :

श्री एम० महफूजअली खां :

श्री बी० एस० विजयाराघवन :

श्री बी० वी० देशाई :

श्री सैफुद्दीन चौधरी :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

श्रीमती जयंती पटनायक :

श्री बाला साहब विखे पाटिल :

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

(क) क्या यह सच है कि हजारों आतंक पीड़ित तमिल लोग, जिनमें अधिकतर महिलायें तथा बच्चे शामिल हैं, फरवरी, 1985 को समाप्त हुए पिछले छः महीनों के दौरान श्रीलंका से तमिलनाडु के रामेश्वरम् तथा अन्य भागों में शरणार्थियों के रूप में आये हैं;

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

(ग) उनको भोजन तथा आश्रय प्रदान करने तथा उनका पुनर्वास करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं;

(घ) क्या इस मामले पर श्रीलंका के राष्ट्रीय सुरक्षा मंत्री के साथ फरवरी में उनकी यात्रा के दौरान अथवा किसी अन्य रूप में श्रीलंका की सरकार के साथ विचार विमर्श किया गया था; और

(ङ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

विदेश मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) जी हां।

(ख) फरवरी, 1985 के शुरू से कुल 2722 श्रीलंका तमिल परिवार, जिनके सदस्यों की संख्या 11,225 है, श्रीलंका से शरणार्थियों के रूप में रामेश्वरम् पहुंच चुके हैं। ये उन 50,000 से अधिक लोगों के अलावा हैं जो श्रीलंका में जुलाई 1983 के उपद्रवों के बाद भारत आ गए थे और तब से यहीं हैं।

(ग) शरणार्थियों के इतनी बड़ी संख्या में और निरन्तर आने से सरकार पर भारी बोझ पड़ता है। तमिलनाडु स्थित मंडपम और कोटापट्टु कैम्पों में इस समय केवल 2500 व्यक्तियों के रहने की जगह है। अतः शरणार्थियों के लिए ठहरने और खाने-पीने की और सुविधाएं जुटाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

(घ) और (ङ) जी हां, । श्रीलंका से बड़ी संख्या में शरणार्थियों के भारत में आने से हमारी चिन्ता से श्रीलंका सरकार को अवगत करा दिया गया था। हमने यह कहा है कि श्रीलंका में ऐसे हालात कायम किये जाने चाहिए जिससे श्रीलंका से शरणार्थी भारत न आएं और जो शरणार्थी भारत आ गए हैं वे सुरक्षित रूप से और सम्मान के साथ स्वदेश लौट सकें।

पीलामेडू हवाई अड्डे की हवाई पट्टी का विस्तार कार्य

54. **श्री आर० अन्तानाम्बी** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पीलामेडू हवाई अड्डे की पट्टी के विस्तार के लिए तमिलनाडु सरकार द्वारा पहले ही 41.21 एकड़ भूमि का अधिग्रहण करके उसे जुलाई, 1984 में केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग को सौंपा जा चुका है;

(ख) क्या इस कार्य को सातवीं योजना में उच्च प्राथमिकता दी जाएगी ताकि पीलामेडू हवाई अड्डे से बोइंग और एयर बस जैसे आधुनिक विमान चलाये जा सकें और कोयम्बटूर को देश तथा विदेशों के महत्वपूर्ण शहरों से रात्रि विमान सेवा से जोड़ा जा सके;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गेहलोत) : (क) जी, हां। पीलामेडू (कोयम्बटूर) हवाई अड्डे पर वर्तमान धावन-पथ के विस्तार के लिए 42.21 एकड़ भूमि प्राप्त की गई है।

(ख) से (घ) पीलामेडू हवाई अड्डे को नियमित बोइंग-737 के प्रचालनों के लिए उपर्युक्त बनाने के लिए उक्त हवाई अड्डे के विकास की तात्कालिक आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, धावनपथ और सम्बद्ध पेवमेन्टों के विस्तार और सुदृढ़ीकरण और साथ ही अंतस्थ भवन के विस्तार/परिवर्तन से संबंधित सिविल निर्माण कार्यों के लिए 1984-85 की वार्षिक योजना में धनराशि की व्यवस्था की गई है और सातवीं योजना के प्रारूप में भी इन्हें शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है। ये सिविल निर्माण कार्य सातवीं योजना की अवधि में शुरू किए जाएंगे और पूरे किए जाएंगे। इस समय इस हवाई अड्डे पर मध्यम तीव्र धावनपथ प्रकाश प्रणाली टैक्सीपथ प्रकाश और एप्रन प्रकाश की व्यवस्था है। बोइंग-737 विमान के रात्रि प्रचालनों में सुविधा के लिए 2-बार दृश्य-उपगमन प्रवणता सूचक प्रणाली (अवासिस) की भी व्यवस्था है। इस निर्माण कार्य के जून, 1985 के अन्त तक पूरा हो जाने की आशा है।

हिन्द महासागर में उपग्रह युद्ध के लिये एक प्रणाली के उपकरणों को लगाने की अमरीकी योजना

55. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमेरिका की हिन्द महासागर में अपने अड्डों पर उपग्रह-युद्ध के लिए प्रणाली के उपकरणों को लगाने की योजना है;

(ख) क्या डियगो गारसिया में "एन्टीसेटेलाइट डायरेक्टिंग सिस्टम" के लिए पहले से ही एक नये केन्द्र का निर्माण किया जा रहा है;

(ग) क्या यह समाचार भी प्राप्त हुए हैं कि अन्तरिक्ष के लक्ष्यों पर मार करने के लिए विशेष राकेटों से युक्त "एफ-15" लड़ाकू बममारक जहाज रखने की तैयारियां भी की जा रही हैं;

(घ) यदि हां, तो भारत सरकार को इस सम्बन्ध में कोई जानकारी प्राप्त हुई है तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस सम्बन्ध में विरोध प्रकट करने वाले देशों के नाम क्या हैं ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) भारत सरकार को इस तरह की रिपोर्टों की जानकारी है कि अमरीका हिन्द महासागर को अपनी नई रणनीति के लिए अपनी अन्तरिक्ष नीति के एक अन्तरस्थ अंग के रूप में इस्तेमाल कर सकता है।

(ख) अपने अन्तरिक्ष सुरक्षा कार्यक्रम के एक अंग के रूप में अमरीका विश्व भर में पांच भू-आस्थानी विद्युत प्रकाशिक निगरानी सवेदकों का एक विश्वव्यापी जाल बिछा रहा है।

इन संवेदकों से, जो विद्यमान रडारों के पूरक हैं, अंतरिक्ष में वस्तुओं का पता लगाया जा सकता है। इनमें से एक संवेदक दिएगो गार्सिया में भी लगाने की बात है। बताया जाता है कि अमरीकी रक्षा योजनाओं में वित्तीय वर्ष 1987 में इस स्थल में कार्य शुरू करने की मांग की गई है।

(ग) और (घ) ऐसी कोई सूचना नहीं है जिससे इस बात की पुष्टि होगी कि अमरीकी सरकार ने दिएगो गार्सिया में एफ-15 लड़ाकू बममारक जहाज रखे हैं। लेकिन अमरीका के रक्षा मंत्री केस्पर बीनबर्गर ने कांग्रेस के समक्ष वित्तीय वर्ष 1985 के अपने बजट वक्तव्य में कहा कि 'एफ-15 विमान, जहां से सिनिएचराइस्ड होमिंग व्हीकल शुरू किए जाएंगे, अत्यधिक अण्डाकार कक्षों में उपग्रहों की "कथित बाधाओं" के लिए दक्षिणी गोलार्ध में रखा जा सकता है ..... ।"

(ङ) अधिकांश राष्ट्रों ने बाह्य अंतरिक्ष में हथियारों की होड़ में वृद्धि का विरोध किया। अपने पिछले अधिवेशन में संयुक्त राष्ट्र महासभा ने "बाह्य अंतरिक्ष में हथियारों की होड़ को रोकने" के बारे में संकल्प सं० 39/59 पारित किया जिसके पक्ष में 150 ने मत दिए और विपक्ष में किसी ने भी मत नहीं दिया तथा एक ने मतदान में हिस्सा नहीं लिया। इस संकल्प में बाह्य अंतरिक्ष में हथियारों की होड़ से सारी मानव जाति को खतरे, विशेषकर घटनाओं द्वारा असुरक्षा की बढ़ती हुई वर्तमान स्थिति के सन्निकट खतरे, पर गहरी चिन्ता व्यक्त की जिनसे अन्तर्राष्ट्रीय शांति एवं सुरक्षा की स्थिति और बिगड़ सकती है। इसमें बाह्य अंतरिक्ष में हथियारों की होड़ को रोकने से संबद्ध करार के लिए तात्कालिक आधार पर बातचीत करने की आवश्यकता को दोहराया गया।

[हिन्दी]

20 सूत्री कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए महाराष्ट्र को धनराशि का आवंटन

56. **श्री विलास मुत्तेमवार** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 20-सूत्री कार्यक्रम के सफल कार्यान्वयन के लिए महाराष्ट्र को कितनी धनराशि आवंटित की गई है; और

(ख) महाराष्ट्र राज्य में अभी भी कितने प्रतिशत व्यक्ति गरीबों की रेखा से नीचे हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) परिशोधित 20 सूत्री कार्यक्रम का कार्यान्वयन जिसकी घोषणा 14-1-82 को की गई थी, वार्षिक योजना 1982-83 से शुरू किया गया था। परिशोधित 20 सूत्री कार्यक्रम राज्य योजनाओं का अभिन्न अंग हैं और इसके लिए परिव्यय संबंधित विकासात्मक क्षेत्रकों से प्राप्त किए जाते हैं। महाराष्ट्र के लिए 1982-83, 83-84 और 84-85 में परिव्यय/व्यय नीचे दिया गया है;

(करोड़ रु०)

वर्ष	परिव्यय
1982-83 (वास्तविक)	863,83
1983-84 (परिव्यय)	953,77
1984-85 (परिव्यय)	964,71

(ख) राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण संगठन के 32वें दौर (1977-78) के आधार पर अद्यतन सर्वेक्षण जिसके लिए परिणाम उपलब्ध हैं, महाराष्ट्र में गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाली जनसंख्या का प्रतिशत ग्रामीण क्षेत्रों में 47.71 प्रतिशत—55.85 प्रतिशत और शहरी क्षेत्रों में 31.62 प्रतिशत होने का अनुमान लगाया गया था।

[अनुवाद]

नेपाली भाषा को आठवीं अनुसूची में सम्मिलित किया जाना

57. **श्री आनन्द पाठक** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अब नेपाली भाषा को भारत के संविधान की आठवीं अनुसूची में सम्मिलित करने का निर्णय ले लिया है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ऐसा कब तक करने का विचार है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी नहीं, श्रीमान।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

मिजो भाषा को अष्टम अनुसूची में शामिल करना

58. **श्री आनन्द पाठक** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार मिजो भाषा को संविधान की अष्टम अनुसूची में शामिल करने के लिए सहमत हो गयी है;

(ख) यदि हां, तो क्या नेपाली भाषा को भी उक्त अनुसूची में शामिल करने का सरकार का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। सरकार का विचार है कि आठवीं अनुसूची में अधिक भाषाओं को शामिल करने से अन्य परिणामी प्रभाव और प्रतिक्रियायें उत्पन्न होंगी। तथापि सरकार का प्रयास है कि सभी भाषाओं का सांस्कृतिक और साहित्यिक परम्परा का विकास किया जाए चाहे वे आठवीं अनुसूची में सम्मिलित हो अथवा नहीं।

बंगलादेश के कवि

59. **श्री हन्नान मोल्लाह** :

श्री सैयद मसूदल हुसैन :

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

(क) क्या सरकार बंगलादेश के अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त एक कवि दाऊदहैदर को तत्काल भारत छोड़ने के लिए कहा है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बंगलादेश में प्रवेश करते ही रूढ़ीवादियों के हाथों उनका जीवन खतरे में पड़ सकता है;

(ग) क्या सरकार का ध्यान भारतीय नागरिकता के लिए भी श्री हैदर की प्रार्थना स्वीकार करने हेतु अनेक प्रतिष्ठित व्यक्तियों द्वारा भारत सरकार से की गई अपीलों की ओर आकर्षित किया गया है; और

(घ) उस कवि के जीवन की रक्षा हेतु सरकार ने यदि कोई कदम उठाये हैं तो वे क्या हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती रामदुलारी सिन्हा) : (क) अगले आदेशों तक उनके भारत में ठहरने की अवधि में बढ़ोत्तरी कर दी गई है ।

(ख) जी नहीं, श्रीमान् ।

(ग) जी हां, श्रीमान् ।

(घ) उक्त (ख) की दृष्टि से प्रश्न ही नहीं उठता ।

"पर्वत विकास के लिए एक पृथक विभाग बनाने का प्रस्ताव"

60. प्रो० राम कृष्ण मोरे : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पर्वतों के संरक्षण की अत्यधिक आवश्यकता की जानकारी है;

(ख) क्या सरकार को पर्वत विकास के लिए एक पृथक विभाग स्थापित करने का कोई सुझाव प्राप्त हुआ है; और

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

पर्यावरण और वन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : (क) जी हां ।

(ख) इन्डियन साइन्स कांग्रेस एसोसिएशन के 72वें सत्र की सिफारिशों में अन्य सिफारिशों के साथ पर्वत विकास विभाग की स्थापना का सुझाव भी शामिल है ।

(ग) केन्द्रीय पर्यावरण विभाग तथा राज्य पर्यावरण विभाग समन्वित पर्वत विकास को सर्वोच्चराष्ट्रीय प्राथमिकता देते हैं । तदनुसार, हिमालयन पर्यावरण और विकास संस्था तथा प्रगतिशील अध्ययन केन्द्र तंत्र की स्थापना एक स्वायत्त संगठन के रूप में की जा रही है ताकि हिमालय क्षेत्र की पर्यावरणीय समस्याओं पर ध्यान केन्द्रित किया जा सके । इसके अलावा, हिमालय, पश्चिम घाटों तथा देश के अन्य पर्वतीय क्षेत्रों में स्थान विशिष्ट समस्याओं के हल

ढूंढने के लिए समुचित कार्यवाही उन्मुख पारिअनुसंधान कार्यक्रम तैयार किए गए हैं। इन कार्यक्रमों में मुख्य बल जन सहयोग के साथ स्थानीय समस्याओं को हल करने पर दिया जाएगा। उपर्युक्त तथ्यों को देखते हुए पर्वत विकास को एक अलग विभाग का सृजन करना व्यवहार्य नहीं समझा गया है।

पर्यावरणीय क्षति को रोकने की योजनायें

61. **प्रो० राम कृष्ण मोरे** : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में और पर्यावणीय क्षति को रोकने की योजनायें तैयार की हैं: और

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

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री वीर सेन) : (क) जी हां।

(ख) तैयार की गई योजनाओं में निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) गंगा के प्रदूषित फैलाव को स्वच्छ करने के लिए एक कार्यवाही योजना;

(2) प्रदूषक स्रोतों तथा उनके नियंत्रण की नदी घाटी-वार सूचीकरण;

(3) नियत समयावधि के भीतर प्रदूषक उद्योगों के लिए मानकों का कार्यान्वियन;

(4) निम्नीकृत क्षेत्रों के सुधार के लिए प्रदर्शन परियोजनाएं;

(5) राष्ट्रीय बंजर भूमि विकास बोर्ड के तत्वावधान में प्रतिवर्ष 50 लाख हेक्टेयर बंजर भूमि में चारा तथा जलाने की लकड़ी की पौधरोपण करना;

(6) सामाजिक वानिकी कार्यक्रम;

(7) पारिस्थितिकीय रूप से चुने गए संवेदनशील क्षेत्रों की जीव मंडल रिजर्व के रूप में सुरक्षा करना; तथा

(8) राज्य स्तर पर पर्यावरणीय गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए उत्प्रेरक सहायता :—

बंगलादेश राइफल्स के जवानों द्वारा छात्रों का अपहरण

62. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 18 फरवरी 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है कि बंगलादेश राइफल्स के घुसपैठियन जवानों द्वारा भारतीय सीमा में 500 गज अन्दर घुस कर पश्चिम त्रिपुरा के नारायणपुर गांव से भारत के दो स्कूली छात्रों का अपहरण किया गया था;

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

(ग) उनकी रिहाई के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) जी हां।

(ख) 15 फरवरी, 1985 को लगभग 3.30 बजे दो भारतीय विद्यार्थियों ऊषा बाजार गांव के निवासी श्री परिमल डे और गांधीग्राम गांव के श्री परिमल सरकार ने भारतीय क्षेत्र में नारायणपुर गांव से गलती से बंगलादेश में प्रवेश किया और बंगलादेश के सिपाहियों ने उन्हें पकड़ लिया।

(ग) सीमा सुरक्षा बल के कामन्डेन्ट ने बंगलादेश के सीमा सुरक्षा बल के कमान्डेन्ट से विरोध प्रकट किया और उनसे अनुरोध किया कि इन दोनों भारतीय राष्ट्रिकों को लौटा दें।

कम्पनी कमान्डर स्तर की एक बैठक 20 फरवरी, 1985 को हुई और 25 फरवरी, 1985 को कमान्डर स्तर की फ्लैग बैठक हुई। बंगलादेशी पक्ष ने सीमा सुरक्षा बल को सूचित किया कि दो भारतीय छात्रों पर, जिन्हें बंगलादेश की सीमा पर पकड़ा गया है, स्थानीय कानून के अनुसार मुकदमा चलाया जाएगा।

इस मामले पर आगे कार्यवाई करने के लिए सीमा सुरक्षा बल ने क्षेत्र कमान्डरों के स्तर पर 7 मार्च को डी० आई० जी० सीमा सुरक्षा बल, त्रिपुरा और क्षेत्र कमान्डर बी० डी० आर० कोमिला के बीच एक बैठक करने का प्रस्ताव किया। लेकिन क्षेत्र कमान्डर बी० डी० आर० इस बैठक में उपस्थित नहीं हुए।

सरकार इन दोनों राष्ट्रिकों को रिहा कराने के लिए प्रयत्न करती रहेगी।

इंडियन एयरलाइन्स द्वारा सुरक्षा नियमों की अवज्ञा करना

63. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक** :

श्री अजित कुमार साहा : क्या पर्यटन और नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 19 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में आई० ए० फ्लाइटिंग सेफ्टी रूल्स शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) क्या इस मामले की कोई जांच कर ली गई है;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम रहे; और

(ङ) एयर-इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स में सुरक्षा नियमों का पालन कराने के संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

पर्यटन और नागर विमानन संत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) जी हां।

(ख) समाचार में यह उल्लेख है कि इंडियन एयरलाइन्स द्वारा उड़ान सुरक्षा की अपेक्षा की जा रही है तथा इस सम्बन्ध में निम्नलिखित बातों का उल्लेख किया गया है :—

(1) उड़ान योग्यता प्रमाणपत्र के बिना विमानों को उड़ाना (2) इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन में कर्मचारियों की कमी; (3) न्यूनतम उपस्कर सूची (एम० ई० एल०) का न रखना, (4) टायरों की कमी, (5) एच० एस-748 विमानों का अधिक अवतरण; और (6) विमान अनुरक्षण इंजीनियरों (ए० एम० ई० एस०) का न होना।

(ग) और (घ) उक्त समाचार में उल्लिखित बातों की जांच की गई थी और यह पाया गया था कि विमान की सुरक्षा को प्रभावित करने वाले नियमों का कोई उल्लंघन नहीं किया गया था।

(ङ) एयरलाइनों को निर्धारित कार्यविधियों का पूरी तरह से पालन करना होता है तथा नागर विमानन के महानिदेशक द्वारा मौके पर जांच करके और बड़ी खराबियों/घटनाओं/दुर्घटनाओं आदि की अनिवार्य सूचना देने की पद्धति के जरिए इसका प्रबोधन किया जाता है। नागर विमानन के महानिदेशक द्वारा इनकी तुरन्त जांच की जाती है और आवश्यक निवारक/सुधारात्मक कार्यवाई की जाती है जिसमें जहां कहीं विनियमों की अवहेलना होती है वहां दंड की कार्रवाई शामिल है।

दक्षिण भारत कार्यक्रम के अन्तर्गत पर्यटन के विकास का प्रस्ताव

64. श्री धर्म पाल सिंह मलिक : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण भारत कार्यक्रम के अन्तर्गत पर्यटन के विकास का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) यह किस सीमा तक पर्यटकों को आकर्षित करेगा;

(घ) कार्यक्रम के लिए कितनी धनराशि, यदि है तो आबंटित की गई है; और

(ङ) इस कार्यक्रम से कितनी विदेशी मुद्रा प्राप्त होने की संभावना है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) (ख) और (ग) सरकार द्वारा दक्षिण भारत में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए किए गए उपायों में ये शामिल हैं;— बंगलौर, कोचीन, और हैदराबाद में केन्द्रीय पर्यटक कार्यालय खोलना, राज्य सरकारों द्वारा प्रारंभ की जाने वली पर्यटन-अभिमुखि आधारसंरचना सुधार-परियोजनाओं के लिए धन-

राशिलों की व्यवस्था और विभाग के विदेश स्थिति कार्यालयों द्वारा देश के अन्य भागों के गंतव्यों के साथ इसी प्रकार के दक्षिण भारत गंतव्यों का संवर्धन करने के लिए संवर्धनात्मक और प्रचारात्मक प्रयास । विदेशों से आने वाले मीडिया-प्रतिनिधियों, दूरदर्शन और फिल्म निर्माताओं और यात्रा-अभिकर्ताओं के लिए जिन्हें विभागीय अतिथि के रूप में आमंत्रित किया जाता है, तैयार किए जाने वाले यात्रावृत में विशेष प्रकार के पर्यटक महत्व के दक्षिण भारत के गंतव्य भी शामिल हैं। हाल ही में 30 शीर्ष यूरोपीयन यात्रा-अभिकर्ताओं द्वारा दक्षिण भारत के एक विशेष दौरे का प्रबंध किया गया था और फरवरी, 1986 में कोवलम समुद्र-तट-विहार पर एक संगोष्ठी का आयोजन किया गया था ।

हमारी चार्टर-नीति के एक अंग के रूप में विभाग ने मद्रास और त्रिवेन्द्रम में चार्टर के सीधे उतारने के बारे में क्लियरेंस दिया है ।

इसके अतिरिक्त इंडियन एयर लाइन्स उन विदेशी पर्यटकों द्वारा खरीदे जाने वाले टिकटों पर 30 प्रतिशत रिबेट देते हैं जो कि मद्रास से शुरू होने वाले दक्षिण भारत के गंतव्यों को शामिल करते हैं ।

(घ) आतिथ्य कार्यक्रम के अतिरिक्त पर्यटन विभाग राज्य सरकार की संवर्धनात्मक प्रकार की स्कीमों में सहायता करता है और छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान दक्षिणी राज्यों को 72 लाख रु० की धनराशि रिलीज की है ।

(ङ) विदेशी मुद्रा किसी विशिष्ठ राज्य अथवा क्षेत्र के संदर्भ में नहीं आंकी जाती । तथापि भारतीय रिजर्व बैंक के अनुमानों के अनुसार पर्यटन से पिछले तीन वर्षों में अर्जित की गई कुल विदेशी मुद्रा इस प्रकार है :—

	करोड़ रु० में
1979.80	920.0
1980-81	1166.3
1981-82	1063.9
1982-83	1130.6

"दिल्ली का विश्व मे सबसे गंदे शहरों में तीसरा स्थान

65. **श्री पी० आत्रिक रेड्डी** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा किए गये अध्ययन के अनुसार दिल्ली का विश्व के सबसे गंदे शहरों में तीसरा स्थान है; और

(ख) इस संबंध में स्थिति को और न बिगड़ने देने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

पर्यावरण और वन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) : (क) ऐसा कोई निर्णायक सरकार के ध्यान में नहीं लाया गया है, यद्यपि, शहरी वायु प्रदूषण पर विश्व स्वास्थ्य के एक अध्ययन के अनुसार, प्राकृतिक दशाओं तथा औद्योगिक क्रियाकलापों के कारण शहर के कुछ भागों में निलम्बित कणकीय पदार्थ (वायु जनित धूल) अत्यधिक उच्च है।

(ख) उठाये जा रहे उपायों में निम्न शामिल है :—

(i) उद्योगों को प्रदूषण नियंत्रण यंत्र लगाने के लिए कहा गया है तथा दोषी इकाईयों के विरुद्ध कानूनी कार्यवाही की गई।

(ii) प्रदूषण नियंत्रण यंत्र लगाने तथा घनी आबादी वाले क्षेत्रों से प्रदूषण वाली इकाइयों को हटाने के लिए प्रोत्साहन की व्यवस्था की गई है।

(iii) औद्योगिक लाईसैंसिंग प्रणाली के अन्तर्गत स्थान निर्धारण तथा लाइसैंसों के जारी करने के लिए उन उद्योगों जो स्वभाविक रूप से प्रदूषक हैं के पर्यावरणीय मूल्यांकन के लिए एक कार्य प्रणाली स्थापित की गई है।

(iv) वायु जनित धूल के विरुद्ध एक बचाव के रूप में कार्य करने के लिए पर्याप्त वृक्ष लगाने के लिए भी कदम उठाये जा रहे है।

दिल्ली नगर निगम को धन का आवंटन

66. **श्री रेणु पद दास।**

डा० सरदेश राय : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन के अनुसार देश की राजधानी दिल्ली नगर विश्व का गंदा और अस्वास्थ्यकर नगर है;

(ख) दिल्ली नगर निगम को पिछले चार वर्षों के दौरान वर्ष-वार कुल कितना बजट आवंटित किया गया;

(ग) उपर्युक्त बजट की कितनी राशि केन्द्रीय सरकार द्वारा वर्ष-वार मंजूर की गई;

(घ) क्या उक्त मंजूर राशि की कभी कोई लेखा-परीक्षा की गई है; और

(ङ) यदि हां, तो नगर की सफाई के लिए उपलब्ध धन का उचित प्रयोग करने के बारे में कथित लेखा परीक्षा और विश्व स्वास्थ्य संगठन की रिपोर्ट में कितना अन्तर है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

सातवीं योजना में मध्य प्रदेश के लिए कृषि के लिए परिव्यय

67. कुमारी पुष्पा देवी : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में कृषि के लिए कुल कितने परिव्यय का प्रस्ताव किया गया है; और

(ख) उसमें से में राज्य में जनजाति उप-योजना के अन्तर्गत कृषि गतिविधियों हेतु तथा तथा राज्य में अनुसूचित जातियों के विकास हेतु कुल कितनी-कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) मध्य प्रदेश राज्य सरकार ने सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए कृषि और संबद्ध सेवाओं के अन्तर्गत 339.60 करोड़ रु० के परिव्यय का प्रस्ताव किया है। सभी राज्यों की सातवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

(ख) जनजातीय उप-योजना और अनुसूचित जातियों से संबंधित संघटक योजना संबंधी प्रस्ताव अभी तक राज्य-सरकार से प्राप्त नहीं हुए हैं।

खालसा वॉइस द्वारा प्रसारण

68. श्री छीतूभाई गामित :

श्री के० प्रधानी :

श्री हरीश रावत :

श्री लक्ष्मण मलिक :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

श्री के०कुन्हंबु : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान तथा कथित "रेडियो खालिस्तान के प्रसारण की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) क्या ब्रिटिश गृह विभाग द्वारा इस संबंध में सही सूचना प्राप्त करने में असमर्थता व्यक्त की गई थी।

(ग) क्या भारत सरकार को "खालसा वॉइस" के संबंध में कोई जानकारी प्राप्त हुई है; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) (ख) (ग) और (घ) 26 फरवरी, 1985 को एक व्यावसायिक रेडियो स्टेशन, लक्समबर्ग रेडियो ने ब्रिटिश समय

6.45 बजे से 7.00 बजे तक 15 मिनट का "खालसा वॉइस" नामक एक कार्यक्रम प्रसारित किया इस कार्यक्रम में मुख्यत: "खालसा" शब्द की व्याख्या पर जोर दिया गया था, कुछ धार्मिक गीत और पंजाबी फिल्म का एक गीत जिसके बोल पंजाब की शान में थे, बजाए गए। कार्यक्रम के अंत में डॉ० जगजीत सिंह चौहान ने एक संदेश दिया जिसका उल्लेख उद्घोषक ने "खालिस्तान के राष्ट्रपति" के रूप में किया। इस संदेश में कार्यक्रम प्रस्तुतकर्त्ताओं को "खालसा वॉइस" प्रसारित करने के लिए बधाई दी गई।

"खालसा वॉइस" के प्रस्तुतकर्त्ताओं का पता 38, हर्टफोर्ड स्ट्रीट, मेफेयर, लन्दन किया गया है। जैसे ही लन्दन स्थित हमारे हाई कमीशन को इस रेडियो प्रशारण की जानकारी मिली इसे ब्रिटिस प्राधिकारियों के साथ उठाया गया। तत्पश्चात् ब्रिटिश गृह कार्यालय ने बताया कि उन्हें रेडियो लक्समबर्ग द्वारा प्रसारित किए जाने वाले कार्यक्रमों को स्वीकार या अस्वीकार करने की कोई औपचारिक शक्ति नहीं है। एक दूसरा प्रसारण जो पांच मार्च को प्रसारित होने की उम्मीद थी, प्रसारित नहीं किया गया। रेडियो लक्समबर्ग ने "खालसा वॉइस" के कार्यक्रमों को स्वीकार न करने का निर्णय लिया है।

प्रधान मंत्री की अमेरिका तथा अन्य देशों की यात्रा

69. **श्री कमल नाथ** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रधान मंत्री का विचार इस वर्ष अमरीका तथा कुछ अन्य देशों की यात्रा करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बंधी ब्यौरा क्या है।

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) और (ख) प्रधान मंत्री वर्ष 1985 के दौरान विदेशों की निम्नलिखित यात्राएं करेंगे :

सोवियत संघ	मई, 1985
फ्रांस	जून' 1985
अल्जीरिया	जून, 1985
संयुक्त राज्य अमरीका	जून, 1985
मिश्र	जून, 1985
जेनेवा (अन्तर्राष्ट्रीय श्रम संगठन को — संबोधित करने के लिए)	जून, 1985
भूटान	वास्तविक अवधि के बारे में अभी निर्णय किया जाना है।
बहामास (राष्ट्रमण्डल शासनाध्यक्षों की बैठक में भाग लेने के लिए)	अक्तूबर, 1985
न्यूयार्क (संयुक्त राष्ट्र की 40वीं वर्षगांठ के अवसर पर आयोजित समारोहों में भाग लेने के लिए)	अक्तूबर, 1985

राज्यों में आरक्षण नीति विरोधी छात्र आन्दोलन

70. **श्री कमल नाथ** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आरक्षण नीति के विरोध में छात्र आन्दोलन के परिणाम स्वरूप अनेक राज्यों में कानून और व्यवस्था की समस्या पैदा हो गई है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्यों को आरक्षण नीति के संबंध में कोई मार्गनिर्देश जारी किए गए हैं;

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

(घ) यदि नहीं, तो क्या केन्द्रीय सरकार का अब कोई मार्गनिर्देश जारी करने का विचार है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (घ) ऐसी सूचनाएं प्राप्त हुई हैं कि गुजरात और मध्य प्रदेश में व्यवसायिक कालेजों में आरक्षित सीटों के कोटे को बढ़ाने के राज्य सरकारों के निर्णय के विरुद्ध दोनों राज्यों में छात्रों ने आन्दोलन आरम्भ किया। आन्दोलन कक्षाओं और परीक्षाओं के बहिष्कार, जुलूस/रैलियां करने, बंदआयो-जित करने, बल पूर्वक दुकाने बंद करने आदि के रूप में किया गया है ।

इस विषय पर केन्द्रीय सरकार/विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वर्तमान दिशा-निदेशों के अनुसार अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जन जातियों के समुदायों के छात्रों के लिए कुल 22-5% सीटें आरक्षित की जानी अपेक्षित है। अनुसूचित जातियों के लिए 15% और अनुसूचित जन-जातियों के लिए 7-1/2% (यद्यपि केन्द्रीय विश्वविद्यालयों से अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण के बारे में केन्द्रीय सरकार/विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के दिशा निदेशों का अनुसरण किए जाने की आशा है तथापि राज्य विधान मंडलों के अधिनियमों के अन्तर्गत स्थापित किए गए विश्वविद्यालय सामान्यतः संबंधित राज्य सरकारें जो आरक्षण नीति को कार्यान्वित करने के लिए प्राथमिक रूप से उत्तरदायी हैं, द्वारा जारी की गई आरक्षण नीति और अनुदेशों का अनुसरण करते हैं।

केन्द्र राज्य संबंधों की समीक्षा करने के लिए सरकारिया आयोग का प्रतिवेदन

71. **श्री अमल दत्त** : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र-राज्य संबंधों की समीक्षा करने के लिए गठित सरकारियां आयोग निर्धा-रित समय पर अपना प्रतिवेदन समय पर अपना प्रतिवेदन पूरा करने में समर्थ होगा;

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) यदि यह आयोग निर्धारित समय पर अपना प्रतिवेदन पूरा करने में असफल रहता है तो क्या सरकार इसकी अवधि बढ़ाने पर विचार कर रही है; और

(घ) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) केन्द्र-राज्य सम्बन्धों के पुनरीक्षण में अन्तर्ग्रस्त कार्य के महत्व, पेचीदगी और अधिकता के कारण सरकारिया आयोग वर्तमान कार्यकाल के अन्दर, जो 30 जून, 1985 को समाप्त होगा, अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने में असमर्थ होगा।

(ग) और (घ) आयोग का कार्यकाल और बढ़ाने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

तिहाड़ जेल में एक विचाराधीन कैदी की मृत्यु

72. **श्री मुहम्मद महफूज अली खां** : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तिहाड़ जेल में कैद एक विचाराधीन कैदी की हाल ही में रहस्यमय परिस्थितियों में जल जाने के कारण मृत्यु हो गयी थी;

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

(ग) यदि इस मामले में सरकार ने कोई जांच करायी है, तो उसके क्या परिणाम हैं और उन पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) जी नहीं, श्रीमान। परन्तु एक विचाराधीन कैदी राजिन्द्र कुमार ने 15.1.1985 को तिहाड़ जेल में स्वयं को आग लगाकर आत्महत्या करने का प्रयास किया था। जलने के घावों के कारण लोक नायक जय प्रकाश अस्पताल में 16.1.1985 को उसकी मृत्यु हो गई। इस मामले में मरणोपरान्त जांच करने वाले मजिस्ट्रेट द्वारा अभी अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की जानी है।

बड़ौदा में नेशनल सिलिकान फेसीलिटी के लिए भारत-अमेरिका सहयोग

73. **श्री मुहम्मद महफूज अली खां** :

श्री सनत कुमार मण्डल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बड़ौदा में नेशनल सिलिकान फेसीलिटी के लिए प्रौद्योगिकी तथा उपकरणों की सप्लाई हेतु अमेरिका, के मालक सेमीकंडक्टर कारपोरेशन के साथ हाल ही में किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) क्या भारत के प्रमुख वैज्ञानिकों ने उक्त समझौता पर अपना विरोध प्रकट किया है; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रानिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, हां। करार में

पॉलिसिलिकन के उत्पादन के लिए प्रक्रिया विषयक तकनीकी जानकारी, मूलभूत इंजीनियरी और स्वस्वामित्व के उपस्करों की आपूर्ति की व्यवस्था की गई है।

(ख) तथा (ग) कुछ भारतीय वैज्ञानिकों ने मुख्यत: इस आधार पर करार का विरोध किया है कि अपेक्षित शुद्धता के पॉलिसिलिकन के उत्पादन के लिए स्वदेशी प्रौद्योगिकी-जानकारी पहले से ही उपलब्ध है।

राजा मान सिंह की हत्या

74. **श्री मुहम्मद महफूज अली खां** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को राजस्थान विधान सभा के वरिष्ठतम विधायक और हाल के विधान सभा चुनावों में निर्दलीय प्रत्याशी राजा मानसिंह के अपने दो समर्थकों सहित पुलिस गोली-कांड में मारे जाने की जानकारी है; और

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

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमान्।

(ख) राज्य सरकार ने सूचित किया है कि उन्होंने 21.2.85 को डींग में गोली चलने की घटना की मध्य प्रदेश उच्च न्यायालय के एक कार्यरत न्यायाधीश द्वारा न्यायिक जांच के आदेश दिये हैं। गोली चलाने के लिए उत्तरदायी कुछ पुलिस कर्मियों को मुअत्तल कर दिया गया है। गोली चलने की घटना से संबंधित मामला केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंप दिया गया है ताकि शीघ्र और निष्पक्ष जांच पड़ताल हो सकें।

रंगीन टी० वी० का सैटों का मूल्य

75. **श्री मोहन लाल पटेल** : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रंगीन टी० वी० सैटों का मूल्य बढ़ाये जाने की संभावना है;

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

(ग) रंगीन टी० वी० सैट का वर्तमान अनुमानित मूल्य कितना है और उसमें कितनी वृद्धि किये जाने की संभावना है; और

(घ) रंगीन टी० वी० सैट की बढ़ती हुई प्रवृत्ति को रोकने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रॉनिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग द्वारा किए गए सर्वेक्षण के अनुसार दिल्ली में रंगीन दूरदर्शन रंगीन सैटों की अनुमानतः कीमत, जिसमें सभी प्रकार के कर शामिल हैं; लगभग 6500 रु० से लेकर 10,600 रुपये तक बैठती है। कीमत में कोई वृद्धि होने की संभावना नहीं है।

(घ) सरकार ने रंगीन दूरदर्शन सैटों की कीमत में कमी लाने के लिए निम्नलिखित अप्रत्यक्ष उपाय किए हैं :—

(i) क्षमताओं पर कोई उच्चतम सीमा लगाए बगैर औद्योगिक अनुमोदन उदारता पूर्वक जारी करना ताकि आर्थिक दृष्टि से उत्पादन का व्यवहार्य स्तर हासिल किया जा सके तथा प्रतिस्पर्धा की भावना को बढ़ावा मिले।

(ii) सरकारी करों में कमी लाना, जैसे आयातित कच्ची सामग्रियों/संघटक-पुर्जों पर सीमा शुल्क, उत्पादन शुल्क आदि में कमी लाना।

(iii) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता, संघ तथा इलेक्ट्रॉनिक संघटक पुर्जा उद्योग संगठन की शिकायत पर दूरदर्शन सैटों के विनिर्माण की प्रगति पर निगरानी रखने तथा उसकी समीक्षा करने की दृष्टि से विभाग के सचिव महोदय की अध्यक्षता में उच्च अधिकार प्राप्त दूरदर्शन समन्वय समिति का गठन किया है। उपर्युक्त समिति की विभिन्न बैठकों में रंगीन दूरदर्शन सैट के लिए अधिकतम कीमत प्रभारित करने के प्रश्न पर चर्चा की गई है। दिनांक 16 अगस्त, 1984 को आयोजित समिति की बैठक में भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता संघ (आई० टी० एम० ए०) ने यह वचन दिया था कि दिल्ली में 15 अक्टूबर, 1984, से ग्राहक के लिए रंगीन दूरदर्शन सैटों की कीमत सभी करों तथा 1 वर्ष की गारंटी सहित इलेक्ट्रॉनिक ट्यूनर वाले 7500/रुपये तथा टरेट ट्यूनर वाले 7000/रुपये से अधिक नहीं होगी।

इसके अतिरिक्त, दिनांक 21 फरवरी, 1985 को आयोजित इस समिति की बैठक में भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता संघ से कहा गया था कि वे भारत में सभी जगह अपने रंगीन दूरदर्शन विक्रेताओं तथा उनके विभिन्न प्रकार के रंगीन दूरदर्शन सैटों के माडलों जिसमें ग्राहकों से वसूल की जाने वाली कुल कीमत तथा 1 वर्ष का समाश्वासन शामिल है, की सूची प्रदान करें। भारतीय दूरदर्शन विनिर्माता संघ ऐसा करने के लिए रजामंद हो गया था। इन सूचियों को सभी सार्वजनिक जानकारी में लाया जाएगा।

(iv) इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के अन्तर्गत, एक सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनी इलेक्ट्रॉनिकी व्यापार तथा प्रौद्योगिकी विकास निगम (ई० टी० एण्ड टी०) अपने, "सामग्री प्रौद्योगिकी ब्रांड" (एम० टी० बी०) कार्यक्रम के अन्तर्गत सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों को उनके द्वारा थोक में खरीदी गई सामग्री तथा प्रौद्योगिकी की आपूर्ति करके कम लागत पर अच्छी क्वालिटी के उत्पादों का उत्पादन करने के लिए उन्हें सहायता प्रदान करेगा।

पंजाब के उग्रवादियों की गतिविधियां

76. श्री आनन्द सिंह : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब उग्रवादियों की गतिविधियां अभी जारी हैं तथा सीमापार पाकिस्तान में उनका आना-जाना चल रहा है; और

(ख) यदि हां, तो गत पांच महीनों के दौरान सरकार की जानकारी में आई ऐसी गतिविधियों और हलचलों का ब्यौरा क्या है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) और (ख) पिछले पांच महीनों के दौरान पंजाब में उग्रवादी तत्वों द्वारा हिंसक घटनाओं की छुटपुट वारदातें हो रही हैं और इस प्रकार के तत्वों की गतिविधियां सीमा के पार भी ध्यान में आई हैं। इस सम्बन्ध में प्राधिकारियों द्वारा सख्त निगरानी बरती जा रही है।

दिल्ली में हुए दंगों की जांच

77. श्री सत्य गोपाल मिश्र :

श्री चित्त महाटा : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने स्वर्गीय प्रधानमन्त्री की हत्या के बाद दिल्ली में हुए दंगों के बारे में किसी जांच के आदेश दिए हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क), (ख) और (ग) दिल्ली पुलिस आयुक्त ने भूतपूर्व प्रधानमंत्री की हत्या के कारण दिल्ली में हुए दंगों से संबंधित निम्नलिखित मामलों की जांच करने के लिए श्री वी० पी० मारवाह, अतिरिक्त पुलिस आयुक्त, दिल्ली को नियुक्त किया है।

(i) किसी पुलिस अधिकारी/जवान की ओर से की गई गंभीर असफलता और लापरवाही, यदि कोई हो, के मामलों का पता लगाना।

(ii) किसी पुलिस अधिकारी/जवान द्वारा किया गया अच्छा कार्य यदि, कोई हो, का पता लगाना ताकि उनको उचित रूप से पुरस्कृत किया जा सके।

(iii) पुलिस बल की जन शक्ति और उपकरणों की कमियों और परिसीमाओं का पता लगाना तथा आगामी समय में ऐसी आपत्ति से निपटने के लिए दिल्ली पुलिस को कार्यप्रणाली को अधिक चुस्त बनाने के लिए उपायों का सुझाव देना।

पश्चिम बंगाल में परमाणु ऊर्जा संयंत्र की स्थापना

78. **श्री सत्य गोपाल मिश्र :**

श्री सैफुद्दीन चौधरी : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार पश्चिम बंगाल में एक परमाणु ऊर्जा संयंत्र स्थापित करने पर विचार कर रही है;

(ख) क्या सरकार को इस परियोजना के लिए पश्चिम बंगाल से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(घ) पश्चिम बंगाल के उक्त अनुरोध पर सरकार द्वारा अब तक क्या कार्रवाई की गई है; और

(ङ) यदि नहीं, तो क्या कदम उठाए गए हैं और विलम्ब होने के क्या कारण हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलैक्ट्रानिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क), (ख), (ग), (घ) तथा (ङ) पश्चिमी बंगाल की सरकार ने मिदनापुर जिले के एक स्थल का नाम इस बारे में अध्ययन के लिए सुझाव है कि क्या वह स्थल परमाणु बिजलीघर लगाने के लिए उपयुक्त है। प्रस्ताव का अध्ययन स्थल चयन समिति द्वारा किया जा रहा है। पूर्वी क्षेत्र के बारे में जिसमें पश्चिमी बंगाल भी शामिल है, समिति की रिपोर्ट अभी नहीं मिली है।

कालीकट हवाई अड्डे का निर्माण

79. **श्री बी० एस० विजयराघवन :** क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कालीकट हवाई अड्डे के निर्माण में विलम्ब हो रहा है;

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

(ग) इसका निर्माण कब तक पूरा हो जाएगा ?

पर्यटन और नागर विमानन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अशोक गेहलोत) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) कार्य के दिसम्बर, 1987 तक पूरा हो जाने की आशा है।

श्रीमती इन्दिरा गांधी की हत्या की जांच

80. **श्री वी० एस० विजयराघवन :**

श्री के० कुन्हम्बु : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीमती इंदिरा गांधी की हत्या की जांच करने के लिए स्थापित किये गये जांच आयोग ने अपना काम पूरा कर लिया है;

(ख) यदि नहीं, तो उसके द्वारा अपना काम कब तक पूरा किये जाने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार ने प्रधानमन्त्री की सुरक्षा के लिए किये गये उपायों की विस्तृत पुनरीक्षा की है और सुरक्षा प्रबंधों में खामियां पाई हैं; और

(घ) यदि हां, तो सुरक्षा व्यवस्था में पाई गई सभी कमियों को दूर करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) श्रीमती गांधी की हत्या की जांच करने के लिए नवम्बर, 1984 में न्यायमूर्ति श्री एम० पी० ठक्कर की अध्यक्षता में एक सदस्यीय जांच आयोग गठित किया गया था। उम्मीद है कि यह यह 6 महीने के अवधि में अपना कार्य पूरा कर लेगा।

(ग) और (घ) प्रधानमन्त्री के लिए सुरक्षा प्रबंधों की सतत पुनरीक्षा की जाती है और विभिन्न प्रबंधों को सुदृढ़ करने के लिए समय-समय पर उपाय किये जाते हैं। विवरण बताना लोकहित में नहीं है।

जनता प्रत्याशी की हत्या का असफल प्रयास

81. **श्री एम० सुब्बा रेड्डी :** क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 23 फरवरी, 1985 को श्रीगंगानगर में एक जनता प्रत्याशी की हत्या का असफल प्रयास किया गया था और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है (हिन्दुस्तान टाइम्स-24 फरवरी, 1985); और

(ख) क्या यह सच है कि विधान सभा सदस्य श्री श्रीमान सिंह को गोली मार दिये जाने की पहले हुई घटना को देखते हुए इस मामले से भय और तनाव फैल गया है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी नहीं श्रीमान।

(ख) जी नहीं श्रीमान।

विधान सभा चुनाव के दौरान मारे गए उम्मीदवार

82. **श्रीमती किशोरी सिंह :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल के विधान सभा चुनाव के दौरान अनेक उम्मीदवारों को गोली मार कर हत्या कर दी गई थी, जिसके परिणामस्वरूप उन चुनाव क्षेत्रों में चुनाव रद्द किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार को चुनाव रोकने के उपायों के रूप में संगठित हिंसा होने की आशंका है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इसकी रोकथाम करने के लिए राज्यों को क्या दिशा निर्देश जारी किए हैं?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी हां, श्रीमान।

(ख) और (ग) जी नहीं, श्रीमान। परन्तु केन्द्र सरकार ने चुनाव शुरू होने से पहले राज्य सरकारों को अनुदेश दिये थे, जिनमें अन्य बातों के साथ सुझाव दिया गया था कि उम्मीदवारों की रक्षा के लिए विशेष सावधानी बरती जानी चाहिए क्योंकि चुनावों को प्रत्याशित कराने की दृष्टि से उनके जीवन पर आयोजित प्रयास किए जा सकते हैं।

कुछ जातियों को अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति की सूची में सम्मिलित करने के लिए राज्यों से प्रस्ताव

83. **श्री हरीश रावत** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को राज्यों से ऐसे प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं कि किन्हीं जातियों को अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन जातियों की सूची में सम्मिलित किया जाये;

(ख) यदि हां, तो उत्तर प्रदेश की उन जातियों के क्या नाम हैं जिनको उक्त सूची में सम्मिलित करने का प्रस्ताव किया गया है; और

(ग) इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी, हां, श्रीमान

(ख) उत्तर प्रदेश में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की सूची में शामिल करने के लिए उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तावित नये समुदायों के नामों को लोकहित में प्रकट नहीं किया जा सकता।

(ग) राज्य सरकार ने प्रस्ताव पर अन्य ऐसे प्रस्तावों के साथ अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की सूचियों के प्रस्तावित विस्तृत संशोधन के संदर्भ में विचार किया जा रहा है क्योंकि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की वर्तमान सूचियों में कोई संशोधन केवल संविधान के अनुच्छेद 341(2) और 342(2) की दृष्टि से संसद् के किसी अधिनियम द्वारा ही किया जा सकता है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश में कुछ विकास खण्डों को आदिवासी क्षेत्र घोषित करने के लिए अभ्यावेदन

84. **श्री हरीश रावत :** क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को उत्तर प्रदेश में धारचूला, मूंस्यारी और जोशीमठ विकास खण्डों को आदिवासी क्षेत्र घोषित करने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इन विकास खण्डों को आदिवासी क्षेत्र घोषित किया जाएगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (ग) उत्तर प्रदेश की राज्य सरकार ने धारचूला मुंस्यारी और जोशीमठ विकास खंडों को आदिवासी उपयोजना क्षेत्र में शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव की योजना आयोग से परामर्श करके जांच की जा रही है।

[अनुवाद]

भारत और श्रीलंका के बीच वार्ता का प्रस्ताव

85. **श्री हरीश रावत :** क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलों की समस्या सुलझाने के लिए भारत और श्रीलंका के बीच सचिव स्तर पर वार्ता का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है तथा उक्त वार्ता कब होने की आशा है ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शेद आलम खां) : (क) और (ख) राजनयिक सूत्रों के माध्यम से विभिन्न स्तरों पर इस समय बात चीत चल रही है।

पर्यटन को उद्योग का दर्जा दिये जाने के सम्बंध में राज्यों को दिशा-निर्देश

86. **श्री वासुदेव आचार्य :** क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने पर्यटन को उद्योग का दर्जा दिए जाने के संबंध में राज्यों को कुछ दिशा निर्देश दिये हैं।

(ख) यदि हां, तो दिशा निर्देशों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) पर्यटन को उद्योग का दर्जा दिए जाने पर क्या सुविधाएं और रियायतें दी जाएगीं ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (ग) राष्ट्रीय विकास परिषद (एन० डी० सी०) द्वारा जुलाई, 1984 में अनुमोदित किए गए सातवीं पंचवर्षीय योजना के एप्रोच-पेपर में सिफारिश की गई थी कि पर्यटन को एक उद्योग का दर्जा दिया जाये। तदनुसार राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है कि वे पर्यटन को एक उद्योग के रूप में घोषित कर दें ताकि अन्य उद्योगों के लिए उपलब्ध रियायतें पर्यटन के लिए भी उपलब्ध हो जाएं। इसके उत्तर में निम्नलिखित राज्यों ने पहले से ही पर्यटन को उद्योग का दर्जा प्रदान कर दिया है :— मेघालय, कर्नाटक, पश्चिमी बंगाल, हिमाचल प्रदेश, उत्तर प्रदेश और उड़ीसा।

श्रीलंका के राष्ट्रीय सुरक्षा मंत्री का दौरा

87. **श्री चित्त महाटो** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीलंका के राष्ट्रीय सुरक्षा मंत्री फरवरी, 1985 के दौरान भारत आए थे और प्रधान मंत्री सहित विभिन्न अति विशिष्ट व्यक्तियों से बात चीत की थी; और

(ख) यदि हां, तो उसके परिणाम क्या निकले ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) और (ख) जी, हां। उन्होंने श्रीलंका में तमिल जातीय समस्या तथा द्विपक्षीय मामलों के बारे में प्रधान मंत्री से बातचीत की थी। उन्होंने भारतीय नेताओं और अधिकारियों से भी मुलाकात की थी। ये बातचीत उपयोगी रही।

राष्ट्रीय एकता एवं मानव अधिकार आयोग की स्थापना

88. **श्री चित्त महाटा** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार को राष्ट्रीय एकता एवं मानव अधिकार आयोग स्थापित करने का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस मामले में अब तक क्या निर्णय लिया गया है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) जी, हां श्रीमान। ऐसी एक सिफारिश अल्पसंख्यक आयोग ने 1 जनवरी, 1981 से 31 मार्च, 1982 तक की अवधि के लिए अपनी चौथी वार्षिक रिपोर्ट में की थी। आयोग ने स्वयं किसी ऐसे आयोग के ब्यौरे विनिर्दिष्ट नहीं किए।

2. इस संबंध में सरकार के निर्णय के बारे में यह स्पष्ट कर दिया गया था कि वर्तमान संवैधानिक रक्षोपाय जैसे मौलिक अधिकार, राज्य नीति के निदेशात्मक सिद्धान्त, अनुसूचित

जातियों, जनजातियों, कमजोर वर्गों और अल्पसंख्यकों के लिए रक्षात्मक उपबंध, न्यायालयों के रिट क्षेत्राधिकार और अल्पसंख्यक आयोग, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों का आयोग तथा अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों तथा भाषाई अल्पसंख्यक तथा राष्ट्रीय एकता परिषद और उसकी समितियों के विशेष अधिकारियों के कार्यालयों द्वारा भी समाज के ऐसे वर्गों के लिए पर्याप्त रक्षोपाय की व्यवस्था की जाती है।

राज्यों के लिए वार्षिक योजनाओं के आकार में कटौती

89. **श्री बी० बी० देसाई** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग द्वारा राज्यों के लिए वार्षिक योजनाओं में कमी की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या संसाधनों के अभाव में ऐसा करना आवश्यक है;

(ग) क्या इस कमी के कारण कुछ राज्यों के लिए परिव्यय को अंतिम रूप देने के कार्य को स्थगित करना पड़ा है;

(घ) क्या आयोग ने राज्यों की वार्षिक योजनाओं को स्वीकृति प्रदान कर दी है; और

(ङ) यदि हां, तो उनकी मूल योजना में कितनी कमी की गई है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (ङ) राज्यों की 1985-86 की वार्षिक योजनाओं को अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अनेक राज्यों में मार्च के आरंभ में चुनाव होने थे, यह विचार किया गया कि उनकी वार्षिक योजनाओं को अन्तिम रूप देने के लिए राज्यों के साथ चुनावों के बाद विचार-विमर्श करना उपयुक्त होगा।

असम समस्या का हल

90. **श्री बी० बी० देसाई** :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

श्री बाला साहिब विखे पाटिल : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम के आन्दोलनकारी नेताओं के रुख में कुछ नरमी आई है और वे 1961-71 के बीच के अवैध अप्रवासियों को मताधिकार से वंचित करने के लिये सहमत हो गये हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या असम आन्दोलनकारियों के इस रुख से असम समस्या के हल संबंधी समझौते के प्रयत्नों में सुधार हुआ है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस समस्या का कोई हल निकला है; और

(घ) यदि नहीं, तो अन्तिम समझौता कब तक हो जाने की संभावना है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) से (घ) सरकार के प्रतिनिधियों और आन्दोलनकारी नेताओं के मध्य अनौपचारिक विचार-विमर्श हुआ था। कोई विशेष समाधान नहीं निकला फिर भी सरकार को उम्मीद है कि सभी संबंधित पक्षों को मान्य समाधान जल्दी ही निकाल लिया जाएगा।

भारत-पाक सीमा पर स्वामिहीन भूमि की घोषणा किया जाना

91. **श्री बी० बी० देसाई** : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार उग्रवादियों के आवागमन को रोकने के लिए पंजाब राज्य में भारत-पाक सीमा के साथ-साथ 500 मीटर पट्टी की भूमि के स्वामीहीन भूमि घोषित करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना के अन्तर्गत अमृतसर, गुरदासपुर और फिरोजपुर के तीन जिले आएंगे;

(ग) यदि हां, तो क्या इसके लिए एक उपाय के रूप में कांटेदार तार लगाने पर भी विचार किया जा रहा है; और

(घ) अन्य किन-किन उपायों पर विचार किया जा रहा है ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : (क) से (घ) सरकार के विचारार्थ इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

"तेलुगु गंगा परियोजना को स्वीकृति"

92. **श्री एन० वेंकटरत्नम** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने तमिलनाडु को पेयजल सप्लाई करने तथा आंध्र प्रदेश में रायलसीमा में सिचाई सुविधाएं उपलब्ध करने की तेलुगु गंगा परियोजना को स्वीकृति प्रदान कर दी है; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

पर्यावरण और वन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री वीर सेन) (क) जी, नहीं।

(ख) पर्यावरण विभाग द्वारा एक विशेषज्ञ दल का गठन किया गया है जो स्थल का दौरा करेगा और वास्तविक पर्यावरणीय अनुप्रभाव मूल्यांकन के लिए अनिवार्य अतिरिक्त आंकड़े एकत्र करेगा। अनिवार्य आंकड़े प्राप्त होने, एकत्र करने तथा उनके विश्लेषण करने के पश्चात परियोजना पर विचार किया जायेगा।

परियोजनाएं स्थापित करने के लिए दिशा-निर्देश

93. श्री एन० वेंकटरत्नम : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र सरकार द्वारा राज्यों में स्वयं परियोजनाएं शुरू करने हेतु क्या दिशा-निर्देश हैं;

(ख) केन्द्र सरकार ने राज्यों में इस प्रकार की कितनी परियोजनाएं शुरू की हैं और उनकी लागत कितनी है;

(ग) आंध्र प्रदेश सरकार ने केन्द्र सरकार से ऐसी कितनी परियोजनाएं शुरू करने का अनुरोध किया है; और

(घ) क्या सरकार ने उन्हें शुरू किया है यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) केन्द्रीय सरकार सामान्यत: विकासात्मक आवश्यकताओं और तकनीकी-आर्थिक विचार से उन क्षेत्रकों में परियोजनाएं आरंभ करती है जो इसके क्षेत्राधिकार (केन्द्रीय अथवा समवर्ती सूची में) आते हैं।

(ख) ऐसी किसी परियोजना के संबंध में जिसके बारे में, सूचना मांगी गई है, अवधि और न्यूनतम पूंजी लागत सम्बन्धी किसी संकेत के अभाव में सूचना एकत्र करने के लिए आवश्यक समय और प्रयत्न प्राप्त किए जाने वाले प्रयोजन के अनुरूप नहीं होंगे, तथापि भारत सरकार के सरकारी उद्यम ब्यूरो के सरकारी उद्यमों के सर्वेक्षण (1982-82) में जैसा बताया गया है, विभिन्न राज्यों में केन्द्रीय सरकारी उद्यमों में 31.3.1983 के अन्त में सकल खंड के रूप में निवेश मात्रा, संलग्न विवरण में बताई गई है।

(ग) और (घ) अलग-अलग परियोजनाओं की अवधि और न्यूनतम पूंजी लागत संबंधी किसी संकेत के अभाव में, सूचना एकत्र करने के लिए आवश्यक समय और प्रयत्न प्राप्त किए जाने वाले प्रयोजन के अनुरूप नहीं होंगे।

विवरण

क्र० सं०	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	31.3.1983 को* सकल खंड का मूल्य
1.	आंध्र प्रदेश	2118.60
1.	असम	1556.38
3.	बिहार	4692.33

* निर्धारित (फिक्स्ड) परिसंपत्तियों के प्रसाधन तथा लगाने की मूल लागत के अलावा इस प्रयोजन के लिए सकल खंड में चल रहा पूंजी गत कार्य अनावंटित पूंजी व्यय और अन्य परिसंपत्तियां शामिल हैं—

स्रोत : – सरकारी उद्यम सर्वेक्षण 1982-83, सरकारी उद्यम ब्यूरो भारत सरकार-पृष्ठ-10 .

1	2	3
4.	गुजरात	1114.55
5.	हरियाणा	314.70
6.	हिमाचल प्रदेश	168.11
7.	जम्मू और कश्मीर	23.91
8.	कर्नाटक	1064.82
9.	केरल	617.53
10.	मध्य प्रदेश	3861.02
11.	महाराष्ट्र	3993.22
12.	उड़ीसा	1522.45
13.	पंजाब	485.85
14.	राजस्थान	543.47
15.	तमिलनाडु	1332.75
16.	उत्तर प्रदेश	2490.57
17.	पश्चिमी बंगाल	2394.14
18.	दिल्ली	995.49
19.	गोवा	11.97
20.	अन्य राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	242.79
21.	अनावंटित	2424.04
	जोड़ :	31968.69

विमान अपहरणकर्ताओं पर मुकदमा चलाया जाना

94. **श्री लक्ष्मण मलिक** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 16 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि खालिस्तान समर्थक सिख विमान अपहरणकर्ताओं पर मुकदमा चलाये जाने के बारे में कानूनी विशेषज्ञों का एक दल पाकिस्तान भेज रहे हैं; और

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

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुशील आलम खां) : (क) जी, हां।

(ख) पाकिस्तान सरकार ने हमें सूचित किया है कि पाकिस्तानी कानूनों के अन्तर्गत विदेशी वकीलों को पाकिस्तान के न्यायालयों के सामने हाज़िर होने की अनुमति नहीं है किन्तु न्यायालय से बाहर विदेशी वकीलों के साथ परामर्श किया जा सकता है।

दिल्ली में विश्व कवियों का सम्मेलन

95. **श्री सैफुद्दीन सोज़** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फरवरी, 1985 के अन्तिम सप्ताह में भारत भवन (भोपाल) में विश्व कवि सम्मेलन होना था; और

(ख) क्या आखिरी वक्त में सम्मेलन का स्थल बदल कर दिल्ली कर दिया गया था ?

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खाँ) : (क) वाल्मीकि विश्व कवि सम्मेलन वास्तव में भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद तथा भारत भवन, भोपाल के संयुक्त प्रायोजन से नवम्बर, 1984 में सम्पन्न होना था। उद्घाटन और समापन सत्र नई दिल्ली में सम्पन्न किए जाने थे जबकि अन्य सत्र भोपाल में होने थे लेकिन उस समय इसे स्थगित कर दिया गया था। बाद में यह पूर्णत: भारतीय सांस्कृतिक संबंध परिषद के प्रायोजन से 1 से 7 मार्च, 1985 तक दिल्ली में हुआ।

(ख) जी, नहीं।

पर्यटक यातायात में कमी

96. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या पर्यटन और नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1984-85 के दौरान देश में पर्यटक यातायात के विकास में भारी कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो उसके लिए जिम्मेदार मुख्य कारण क्या हैं;

(ग) पर्यटक यातायात में आई कमी का ब्यौरा क्या है;

(घ) वर्ष 1985-86 के लिए पर्यटकों का क्या लक्ष्य रखा गया है; और

(ङ) वर्ष 1985-86 में उक्त लक्ष्य को प्राप्त करने हेतु क्या कदम उठाये गये हैं ?

पर्यटन और नागर विमानन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अशोक गहलोत) : (क) से (ङ) 1984 के दौरान पाकिस्तान और बंगलादेश के राष्ट्रिकों को छोड़कर विदेशी पर्यटक आगमन 852,503 था जबकि इसकी तुलना में 1983 के दौरान यह आगमन 884,731 था। यह मामूली कमी प्रमुख रूप से देश के कुछ हिस्सों में वर्ष के उत्तरार्द्ध में आन्तरिक गड़बड़ और विदेशों में उसके प्रतिकूल मीडिया कवरेज के कारण थी।

1985 के लिए प्रस्तावित लक्ष्य एक मिलियन पर्यटक आगमन का है इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए जो कदम उठाए गए हैं उनमें सम्मेलन सुविधाएं, भारत में अवकाश विहार-स्थल, यात्रा प्रचालकों और यात्रा अभिकर्त्ताओं के साथ जन-संपर्क को तेज करना, अन्तर्राष्ट्रीय यात्रा मेलों और प्रदर्शनियों में भाग लेना, आधार-संरचनात्मक सुविधाओं का विकास और परिवहन-प्रणाली में सुधार पर विशेष बल देते हुए विदेशों में तेजी के साथ प्रचार अभियान शामिल हैं।

सातवीं योजना में महिलाओं के कल्याण के लिए परिव्यय

97. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना में महिलाओं के कल्याण सम्बन्धी योजनाओं के लिए कुल कितनी धनराशि के परिव्यय का प्रस्ताव है;

(ख) सातवीं योजना प्रस्तावों में कौन-कौन से महिला कल्याण कार्य शामिल किए जाने हैं;

(ग) सातवीं योजना में उक्त कल्याण योजनाओं के अन्तर्गत महिलाओं के विकास के लिए क्या लक्ष्य रखे गए हैं; और

(घ) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (ग) सातवीं योजना अभी तैयार की जा रही है। प्रस्तावित परिव्ययों, स्कीमों और लक्ष्यों को अभी अंतिम रूप दिया जाना है।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

[हिन्दी]

भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों को हुआ घाटा

98. श्री मूल चन्द डागा : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में भारत पर्यटन विकास निगम द्वारा चलाए जा रहे कुल कितने होटलों को 1982-83 और 1984 के दौरान घाटा हुआ तथा इन होटलों में से प्रत्येक को कितना घाटा हुआ और घाटा होने के क्या कारण हैं; और

(ख) लाभ अर्जित करने वाले प्रत्येक होटल में कितनी पूंजी लगाई गई है और क्या प्रत्येक होटल से होने वाली आमदनी उस पर लगाई गई पूंजी के 11 प्रतिशत के बराबर है ?

पर्यटन और नागर विमानन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अशोक गहलोत) : (क)

भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों में 1981-82, 1982-83 और 1983-84 के वित्तीय वर्ष में हुए लाभ और हानि को दर्शाने वाला विवरण-एक संलग्न है।

भारत पर्यटन विकास निगम के कुछ होटलों द्वारा उठाई गई हानि के प्रमुख कारण हैं— पर्यटक यातायात में कमी, दिल्ली में होटल क्षमता के सृजन में अतिरेक, ह्रास सम्बन्धी खर्च और नए होटलों को चालू करने हेतु ब्याज का भारी बोझ और इस तथ्य के कारण कि कुछ होटलों को वाणिज्यिक कारणों से नहीं बल्कि शुद्ध रूप में संवर्धनात्मक कारणों से स्थापित किया गया था।

(ख) आवश्यक सूचना विवरण-दो में दी गई है।

विवरण-एक

क्रम संख्या	एकक का नाम	1981-82	1982-83	1983-84
1.	अशोक होटल, नई दिल्ली	189.84	124.90	3.10
2.	होटल अशोक, बंगलौर	4.21	(—) 47.64	(—) 5.49
3.	अकबर होटल, नई दिल्ली	89.12	109.28	(—) 18.01
4.	कोवलम अशोक बीच रिसार्ट, कोवलम	(—) 18.49	(—) 10.34	1.35
5.	कुतुब होटल, नई दिल्ली	0.11	10.75	(—) 2.15
6.	ललित महल पैलेस होटल, मैसूर	(—) 5.95	(—) 2.34	(—) 11.09
7.	होटल एयरपोर्ट अशोक, कलकत्ता	(—) 7.61	(—) 10.46	38.53
8.	सम्राट होटेल, नई दिल्ली	—	(—) 70.89	(—) 206.67
9.	जनपथ होटल, नई दिल्ली	14.70	41.09	68.00
10.	होटल वाराणसी अशोक, वाराणसी	(—) 2.97	(—) 8.17	0.34
11.	होटल जयपुर अशोक, जयपुर	( ) 7.11	(—) 3.19	(—) 3.75
12.	कनिष्क होटल, नई दिल्ली	—	(—) 24.11	51.10
13.	लोधी होटल, नई दिल्ली	14.51	27.87	23.16
14.	रणजीत होटल, नई दिल्ली	5.99	7.42	(—) 8.62
15.	होटल हसन अशोक, हसन	0.63	(—) 0.72	(—) 1.68
16.	लक्ष्मीविलास पैलेस होटल, उदयपुर	1.56	6.58	11.65
17.	टैम्पल बे अशोक बीच रिसार्ट मामल्लापुरम	(—) 2.80	(—) 3.91	(—) 3.22

1	2	3	4	5
18.	होटल कलिंग अशोक, भुवनेश्वर	(—) 1.25	4.60	3.41
19.	होटल मदुरै अशोक, मदुरै	(—) 10.20	(—) 8.95	(—) 6.67
20.	अशोक यात्री निवास, नई दिल्ली	—	(—) 26.71	(—) 14.18
21.	होटल जम्मू अशोक, जम्मू	(—) 5.65	(—) 2.76	(—) 2.32
22.	होटल-औरंगाबाद अशोक, औरंगाबाद	(—) 11.80	(—) 6.10	(—) 1.06
23.	होटल खजुराहो अशोक, खजुराहो	(—) 3.53	(—) 6.45	(—) 3.34
24.	होटल पाटलीपुत्र अशोक, पटना	(—) 7.49	(—) 7.71	(—) 9.48

विवरण-बी

एकक का नाम	इक्विटी पूंजी	पूंजी पर आय का प्रतिशत
	(लाख रुपयों में)	
1981-82		
1. अशोक, नई दिल्ली	281.12	67.5
2. जनपथ, नई दिल्ली	—	—
3. लोधी, नई दिल्ली	12.49	116.2
4. रणजीत, नई दिल्ली	—	—
5. अशोक, बंगलौर	122.79	3.4
6. अकबर, नई दिल्ली	85.20	104.6
7. हासन अशोक	8.86	7.1
8. एल० वी० पी० होटल, उदयपुर	17.48	8.9
9. कुतुब, नई दिल्ली	51.36	0.2
1982-83		
1. अशोक, नई दिल्ली	373.67	33.4
2. जनपथ, नई दिल्ली	17.72	231.9
3. लोधी, नई दिल्ली	8.40	331.8

1	2	3	4
4.	अकबर, नई दिल्ली	77.73	140.6
5.	एल० बी० पी०, उदयपुर	17.36	37.9
6.	कलिंग अशोक, भुवनेश्वर	29.93	15.4
7.	कुतुब, नई दिल्ली	47.11	22.8
8.	रणजीत, नई दिल्ली	—	—
1983-84			
1.	अशोक, नई दिल्ली	464.59	0.7
2.	जनपथ, नई दिल्ली	21.55	315.5
3.	लोधी, नई दिल्ली	14.93	155.1
4.	कोवलम, अशोक	102.56	1.3
5.	एल० बी० पी०, उदयपुर	21.26	54.8
6.	एयरपोर्ट अशोक, कलकत्ता	156.73	24.6
7.	कलिंग अशोक, भुवनेश्वर	27.89	12.2
8.	कनिष्क नई दिल्ली	548.37	9.3
9.	वाराणसी अशोक	60.80	0.6

आग्नेयास्त्रों के आयात में वृद्धि

99. श्री मूल चन्द डागा : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 20 दिसम्बर, 1984 के "टाइम्स आफ इंडिया", नई दिल्ली में प्रकाशित "फायर आर्म्स इम्पोर्ट ऑन द राइज" समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे आयात के पिछले पांच वर्षों के आंकड़े क्या हैं और किन-किन देशों से आयात किया गया और देश में वर्षवार आयात करने वाले राज्यों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या पिछले पांच वर्षों की अवधि की तुलना में उनकी संख्या में वृद्धि अथवा कमी हुई है और उसके कारण क्या है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) जी, हां श्रीमान ।

(ख) और (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

राष्ट्रीय अनुसंधान प्रणाली का सर्वेक्षण

100. **श्री एस० एम० गुरुड्डी** : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय सांख्यिकी प्रणाली की प्रमुख पत्र-पत्रिकाएं एवं सर्वेक्षण क्या हैं;

(ख) पत्र-पत्रिकाओं और सर्वेक्षणों के लिए क्या-क्या अवधि निर्धारित की गयी है;

(ग) क्या प्राक्कलन समिति द्वारा अपने 33 वें प्रतिवेदन 1981-82 में सिफारिश किए गए आधारभूत मानदण्ड की तुलना में अर्थात्, सभी सामयिक पत्र-पत्रिकाओं और काल श्रेणी आंकड़ों के प्रकाशन का अन्तराल, आंकड़ों की कालावधि से अधिक होना चाहिए; कितना विलम्ब हुआ है; और

(घ) समय के अन्तराल को, जहां यह अधिक हो जाता है, कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

योजना मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) राष्ट्रीय सांख्यिकीय प्रणाली के प्रमुख प्रकाशन एवं सर्वेक्षणों की सूची संलग्न विवरण में दी गई है ।

(ख) ऊपर (क) में उल्लिखित विवरण में अवधि दर्शायी गई है ।

(ग) मानदण्ड तथा अन्तराल भी ऊपर (क) में उल्लिखित विवरण में दर्शाया गया है ।

(घ) उठाये जा रहे कदमों में ये शामिल हैं :

(i) सांख्यिकी विभाग के विभिन्न समंक विधायन केन्द्रों में पुराने तथा अप्रचलित समंक विधायन उपकरणों को आधुनिक सीधी आंकड़ा प्रविष्टि प्रणाली में बदलना और नई प्रणाली पर दक्षतापूर्ण ढंग से कार्य करने के लिए कर्मचारियों को पुनः प्रशिक्षित करना ।

(ii) सांख्यिकी विभाग की मुद्रण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भारत सरकार के एक मुद्रणालय में आबद्ध मुद्रण एकक स्थापित करना ।

विवरण

क्र० सं०	प्रकाशन/सर्वेक्षण	जारी/मुद्रण का महीना	मानदंड* (मास)	अन्तराल (मास)
1.	सांख्यिकीय सार, भारत (वार्षिक) 1982 (आंकड़े मार्च, 82 तक)	नवम्बर, 84	12	32
2.	सांख्यिकी पुस्तिका, भारत (वार्षिक) 1983 (आंकड़े मार्च, 83 तक)	दिसम्बर, 84	12	21

*प्राक्कलन समिति द्वारा सिफारिश मुदा मूल मानदण्ड, 33 वीं रिपोर्ट, 1981-82

1	2	3	4	5
3	मासिक आंकड़ा सार (मासिक)		1	1
4.	भारतीय अर्थव्यवस्था से सम्बन्धित आधारभूत आंकड़े (वार्षिक) 1981-82	जुलाई, 84	12	28
5.	भारतीय अर्थव्यवस्था आंकड़ों में (वार्षिक) 1983-84	दिसम्बर,84	12	9
6.	राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी (वार्षिक) 1984 (आंकड़े 1981-82 तक)	जनवरी,84	12	22
7.	वार्षिक उद्योग सर्वेक्षण (वार्षिक) 1981-82	फरवरी, 85	12	18**
8.	औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (शीघ्र) मासिक	फरवरी, 85	1	7 सप्ताह
9.	आर्थिक गणना, 1980	फरवरी, 85	2-3 वर्ष	4 वर्ष
10.	निर्देशिका विनिर्माणकारी प्रतिष्ठान सर्वेक्षण, 1978-79	अप्रैल, 84	12	54**
11.	निर्देशिका प्रतिष्ठान सर्वेक्षण, 1979-80			
	(I) व्यापार	अगस्त, 84	12	46**
	(II) होटल तथा जलपान गृह	सितम्बर, 84	12	47**
	(III) सेवायें	फरवरी, 85	12	52**
	(IV) परिवहन	मार्च, 85	12	53**
12.	सर्वेक्षण (तिमाही)	अगस्त, 84	3	4
13.	रोजगार-बेरोजगारी तथा उपभोक्ता व्यय, 1983 (पंचवर्षीय)	फरवरी, 85	12	प्राथमिकता परिणाम योजना आयोग को उपलब्ध कराये गये 14
14.	गैर-कारखाना विनिर्माणकारी स्व-स्वामित्व तथा गैर निर्देशिका (पंचवार्षिक) 1978-79	—	12	अनन्तिम परिणाम उपलब्ध
15.	गैर संगठित व्यापार, परिवहन, होटल तथा जलपान गृह, और सेवाएं-स्वस्वामित्व तथा गैर निर्देशिका (पंचवार्षिक) 1979-80	—	12	प्रक्रियाधीन

**क्षेत्र कार्य की समाप्ति से

तमिलनाडु में श्रीलंका के तमिलों के लिए सहायता

101. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) श्रीलंका से तमिलनाडु में आये तमिलों की सहायता के लिए कुल कितनी धनराशि स्वीकृति की गई है;

(ख) क्या सरकार तमिलनाडु में शरणार्थियों की शिकायतों को अध्ययन के लिए एक केन्द्रीय समिति की स्थापना करेगी; और

(ग) शरणार्थियों की सहायता के लिए सरकार द्वारा क्या विभिन्न उपाय किये जा रहे हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) हाल में तमिलनाडु सरकार को "आन एकाउंट एडवांस" के रूप में 4.2 1985 के बाद श्रीलंका से आ रहे शरणार्थियों को राहत सुविधायें प्रदान करने के लिए 62.00 लाख रुपये की रकम दी गई है ।

(ख) इस समय, ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है ।

(ग) भारत में उनके आने के बाद श्रीलंका से आये शरणार्थियों को रामेश्वरम में मुफ्त भोजन दिया जाता है जहां से उन्हें मण्डपम या कोटापट्टू स्थिति शिविरों में ले जाया जाता है । वर्तमान कैम्पों में जगह की कमी के कारण शरणार्थियों को तमिलनाडु के विभिन्न जिलों में अस्थाई आश्रयगृहों में भी रखा जा रहा है । उनको नकद निर्वाह दान और सहायिकी दरों पर राशन दिया जाता है जब वे कैम्पों में होते हैं । जो शरणार्थी निराश्रय हैं उन्हें वस्त्र और बर्तन भी दिये जाते हैं ।

मण्डपम और कोटापट्टू कैम्पों की वर्तमान क्षमता को नवीकरण और नये अर्धस्थाई ढांचे खड़ा करके बढ़ाया जा रहा है । टूटीकोरिन में एक नया कैम्प स्थापित करने का भी निर्णय किया गया है ।

भारत में सीमा पार से लोगों की घुसपैठ

102. श्री अमर राय प्रधान : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत में सीमा पार से लोगों की घुसपैठ की समस्या पश्चिम बंगाल में सबसे विकट है;

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

(ग) भारत में सीमा पार से घुसपैठ करने वाले लोगों की संख्या कितनी है तथा सरकार का विचार इस बारे में क्या कार्रवाई करने का है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) बंगला देश राष्ट्रिकों और अन्य लोगों द्वारा पश्चिम बंगाल सीमा को अवैध रूप से सीमा पार करने वालों की संख्या असम/मेघालय/त्रिपुरा-बंगला देश सीमाओं को पार करके आने वालों की संख्या की तुलना में अधिक है ।

(ख) और (ग) 1984 के दौरान, सीमा सुरक्षा बल द्वारा रोके गए और अन्य एजेंसियों से सीमा सुरक्षा बल को सौंपे गये अवैध रूप से प्रवेश करने करने वाले व्यक्तियों की संख्या, असम में 703, मेघालय में 122, त्रिपुरा में 2616 और पश्चिम बंगाल में 21331 है । उपर्युक्त सभी घुसपैठियों को बंगलादेश वापस भेज दिया गया है । सीमा पर सीमा सुरक्षा बल द्वारा सतत् निगरानी रखी जाती है । सीमा सुरक्षा बल की अतिरिक्त बटालियनों को शामिल किया गया है और अधिक सीमा बाह्य चौकियां स्थापित की गई हैं और अधिक निगरानी बुर्जों को खड़ा किया जा रहा है और भूमि और नदी तटीय मार्गों पर गश्त गहन कर दी गयी है ।

राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अन्तर्गत गरीबी की रेखा से ऊपर उठे लोग

103. **श्री अमर राय प्रधान** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अंतर्गत प्रत्येक राज्य में अब तक कितने लोग गरीबी की रेखा से ऊपर उठ चुके हैं; और

(ख) शेष लोगों को गरीबी की रेखा से ऊपर उठाने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम का उद्देश्य ग्रामीण क्षेत्रों में प्रति वर्ष 300-400 मिलियन श्रम दिवस की सीमा तक अतिरिक्त रोजगार के अवसर उत्पन्न करना है । यह मुख्य रूप से लाभकारी रोजगार सृजित करके ग्रामीण गरीबी को दूर करने के लिए है । यह कहना संभव नहीं है कि राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के परिणाम स्वरूप कितने व्यक्तियों ने गरीबी की रेखा पार कर चुके होंगे क्योंकि यह एक अधिक बड़ी समन्वित कार्यनीति का भाग है और इसका उद्देश्य चुने हुए पृथक-पृथक परिवार नहीं हैं ।

(ख) राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम के अलावा सरकार द्वारा गरीबी दूर करने के लिए एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम और ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम जैसे अनेक अन्य कार्यक्रम भी शुरू किए गए हैं और सातवीं योजना में जारी रखे जायेंगे ।

वर्ष 1984-85 के लिए पश्चिम बंगाल की योजना

104. **श्री सनत कुमार मण्डल** : क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने वर्ष 1984-85 के लिए पश्चिम बंगाल की योजना के आकार के बारे में इस बीच कोई अंतिम निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो राज्य सरकार के प्रस्तावित 748 करोड़ रुपये के पूंजीगत परिव्यय की तुलना में पूंजीगत परिव्यय व्यय मंजूर किया गया है; और

(ग) योजना का आकार अत्यधिक व्यय करने के क्या कारण है ?

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) राज्य सरकार जिस आकार की योजना चाहती है उस योजना के लिए वित्त व्यवस्था करने के लिए संसाधनों का पता नहीं लगा सकी है इसलिए केन्द्र के लिए अन्तिम निर्णय करना संभव नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

राजधानी में जासूसी की गतिविधियों का पकड़ा जाना

106. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक :**

श्री आनन्द सिंह :

श्री श्रीहरि राव :

श्री जी० वी० रामाराव :

श्री बाला साहिब विखे पाटिल :

श्री चिन्तामणि जेना :

श्री सनत कुमार मंडल : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी में हाल ही में पकड़ी गई जासूसी की गतिविधियों की जांच की जा चुकी है;

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

(ग) इन गतिविधियों में संलग्न पाए गए लोगों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) जासूसी की गतिविधियों में संलग्न पाए गए लोगों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) से (घ) वर्गीकृत दस्तावेजों के प्रकटीकरण से संबंधित मामले की अभी जांच पड़ताल की जा रही है, जिसमें सरकारी कर्मचारियों सहित कुछ व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है। मामले से संबंधित कोई सूचना प्रकट करना अथवा देना उचित जांच-पड़ताल के हित में नहीं होगा।

एशियाई अफ्रीकी विधायी परामर्शदात्री समिति की काठमांडू में बैठक

107. **श्री आनन्द सिंह** : क्या विदेश मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शान्ति क्षेत्र की परिकल्पना और हिन्द महासागर को शान्ति का क्षेत्र घोषित करने संबंधी प्रस्ताव पर विचार करने के लिए फरवरी, 1985 के प्रथम-द्वितीय सप्ताह में एशियाई अफ्रीकी विधायी परामर्शदात्री समिति की बैठक काठमांडू (नेपाल) में हुई थी;

(ख) यदि हां, तो भारतीय प्रतिनिधि मण्डल द्वारा उसमें क्या रुख अपनाया गया; और

(ग) उसके क्या परिणाम निकले ?

विदेश मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : (क) जी, हां । कार्यसूची की वास्तविक मद थी "अन्तर्राष्ट्रीय कानून में शांति क्षेत्र की संकल्पना और उसकी रूपरेखा" ।

(ख) कार्यसूची की इस मद के संदर्भ में भारतीय प्रतिनिधिमंडल ने इस बात के लिए अपना दृढ़ समर्थन व्यक्त किया था कि हिन्द महासागर को शांति-क्षेत्र घोषित किया जाना चाहिए ।

(ग) इस बात के लिए आम सहमति थी कि कार्यसूची की इस मद को विषय वस्तु का अध्ययन सम्मेलन में दिए गए वक्तव्यों को दृष्टिगत रखते हुए सचिवालय द्वारा किया जाए और इस मद पर एशियाई-अफ्रीकी निधि परामर्शदात्री समिति के अगले सत्र में विचार किया जाए।

अन्डमान और निकोबार द्वीप समूहों के लिए विकास योजनाये

108. **श्री वित्त महाटा** : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना में अन्डमान और निकोबार द्वीपसमूहों की प्रगति तथा विकास के लिए विशेष योजनाओं हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती राम दुलारी सिन्हा) : (क) और (ख) संघ शासित क्षेत्र अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह के लिए छठी पंचवर्षीय और वार्षिक योजना 1984-85 और 1985-86 के लिए धन का आवंटन निम्न प्रकार से किया गया है :—

छठी पंचवर्षीय योजना का अनुमोदित परिव्यय	96.60 करोड़ रुपये
1984-85 के लिए अनुमोदित परिव्यय	28.90 करोड़ रुपये
1985-86 के लिए अनुमोदित परिव्यय	33.50 करोड़ रुपये

संघ शासित क्षेत्र अन्डमान और निकोबार के लिये सातवीं पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप दिया जा रहा है ।

भारतीय अंटार्कटिका अभियान द्वारा की गई प्रगति

109. **श्री बाला साहेब विखे पाटिल** : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय अन्टार्कटिका अभियान द्वारा अब तक कितनी प्रगति प्राप्त की गई है;

(ख) उक्त अभियान दल को क्या निश्चित योजनायें सौंपी गई हैं;

(ग) उन्हें किस प्रकार कार्यान्वित किया जा रहा है; और

(घ) क्या हमने अपना कार्य क्षेत्र निश्चित कर लिया है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अन्तरिक्ष और इलेक्ट्रानिक्स विभागों में राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) चौथा भारतीय अन्टार्कटिक अभियान-दल गोआ से 4 दिसम्बर, 1984 को रवाना हुआ। 28 दिसम्बर, 1984 को यह अन्टार्कटिका में उतरा जमे हुए महाद्वीप पर दो माह से भी अधिक समय तक ठहरने के बाद, अभियान-दल ने अपनी वापसी यात्रा 1 मार्च, 1985 को आरंभ की। अभियान-दल के गोआ में 25 मार्च, 1985 के आस-पास पहुंचने की आशा है।

(ख) अभियान-दल के सदस्यों ने भूविज्ञान, भू-भौतिकी, हिमक्रिया विज्ञान, मौसम विज्ञान, जीव विज्ञान और समुद्र विज्ञान के क्षेत्रों में वैज्ञानिक प्रयोग किए हैं। उन्होंने क्षेत्र की खनिज क्षमता को अभिज्ञात करने के लिए सर्वेक्षण एवं प्रयोग किए, भारत तथा अन्टार्कटिका के बीच एक सीधा उच्च फ्रिक्वेंसी संचार लिंक स्थापित किया, स्थाई भारतीय अन्टार्कटिक स्टेशन का रख-रखाव किया, अतिरिक्त आवास तथा प्रयोग शाला स्थान का निर्माण किया, वाहनों को खड़ा करने तथा उपस्करों के भंडारण के लिए एक बड़ा गराज बनाया तथा स्थायी भारतीय अन्टार्कटिक स्टेशन से लगभग 60 किलोमीटर की दूरी पर पहाड़ियों में एक छोटे क्षेत्रीय स्टेशन का निर्माण किया।

(ग) विभिन्न वैज्ञानिक प्रयोगशालाओं, अनुसंधान संस्थाओं, सरकारी विभागों और विश्वविद्यालयों से लिए गए व्यक्तियों द्वारा कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं। अभियानों को संभार-तंत्र आधार भारतीय सेना, नौ-सेना तथा वायु सेना से लिए गए सदस्यों द्वारा दिया जाता है।

(घ) अन्टार्कटिका में हमारे कार्य का क्षेत्र स्थाई भारतीय अन्टार्कटिक स्टेशन के स्थल के चारों ओर 4000 वर्ग किलोमीटर तक फैला हुआ है।

इलेक्ट्रोनिक्स उद्योग को रियायतें

110. **श्री के० कुन्हम्बु** : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इलेक्ट्रोनिक्स उद्योग के लिए कोई नई रियायतों की घोषणा की है; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, अंतरिक्ष और इलेक्ट्रानिक्स विभागों में राज्य मन्त्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : (क) तथा (ख) इलेक्ट्रानिक

उद्योग के लिए सरकार ने हाल में कोई नई रियायतें घोषित नहीं की हैं। किन्तु नवम्बर, 1984 में सरकार ने निम्नलिखित वस्तुओं पर सीमा-शुल्क में कटौती की घोषणा की :

(i) संघटक-पुर्जा उद्योग के लिए कुछ कच्ची सामग्रियों का आयात; तथा

(ii) कम्प्यूटर विनिर्माण तथा कम्प्यूटर प्रणालियों के लिए आवश्यक कुछ कच्ची सामग्रियों/संघटक-पुर्जों का आयात।

खड़गपुर में तल मार्ग (सबवे) का विस्तार किये जाने सम्बन्धी अभ्यावेदन

111. **श्री नारायण चौबे** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार को दक्षिण पूर्व रेलवे में खड़गपुर तल मार्ग (सबवे) को खड़गपुर स्थित नए बस स्टाप तक बढ़ाने के लिये कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भूतपूर्व रेल मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि जनता की मांग के अनुसार इस जलमार्ग का विस्तार किया जाएगा क्योंकि हजारों वृद्ध और बीमार यात्रियों के लिए राजमार्ग पर बने मौजूदा ऊपरी पुल का उपयोग करना कठिन है; और

(ग) क्या सरकार भूतपूर्व रेल मन्त्री के वायदे को पूरा करने के लिए कार्यवाही करेगी और इस तल मार्ग को वर्तमान और नये बस स्टैंड तक बढ़ायेगी।

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां। प्रस्ताव यह था कि इसे 1985-86 के बजट में शामिल करने पर विचार किया जाये बशर्ते कि धन उपलब्ध हो। अन्य स्टेशनों की सामान्य प्रक्रिया के अनुरूप, यात्रियों को एक ओर से दूसरी ओर जाने के लिए खड़गपुर स्टेशन पर एक ऊपरी पैदल पुल पहले से ही उपलब्ध है, जो सभी प्लेटफार्मों को जोड़ता है।

(ग) धनराशि में भारी कटौती होने के कारण इस कार्य को 1985-86 के बजट में शामिल करने के लिए विचार करना संभव नहीं हुआ।

के० जी० के छात्रों पर पढ़ाई का बोझ

113. **श्री के० प्रधानी** : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय जन सहयोग और बाल विकास संस्थान द्वारा हाल ही में किए गए एक अध्ययन से यह पता चला है कि शिशुओं पर के० जी० की पढ़ाई का बोझ हानिकारक है और उसने अध्ययन के लिए बच्चों को अल्प आयु में स्कूल भेजने की प्रवृत्ति को हतोत्साहित किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उपरोक्त संस्थान द्वारा किये गये शोध अध्ययन पर विचार किया है और स्थिति सुधारने के लिए आवश्यक कार्यवाही की है ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) अध्ययन अभी पूरा किया जाना है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

जलपाईगुड़ी-दार्जिलिंग रेल सेक्शन का आधुनिकीकरण

114. **श्री आनंद पाठक** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर बंगाल में रेल यात्रा को और अधिक आकर्षक बनाने के लिए वहां रेलवे के जलपाईगुड़ी-दार्जिलिंग सेक्शन का आधुनिकीकरण करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस सम्बन्ध में अब तक यदि कोई कदम उठाए गए हैं तो वे क्या हैं ?

रेल मन्त्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (ग) न्यू जलपाईगुड़ी-दार्जिलिंग छोटी लाइन खण्ड की गाड़ी के सवारी डिब्बों में सुधार लाने के लिए एक प्रस्ताव का अनुमोदन किया गया है जिसमें गद्दीदार सीटों सहित बैठने के लिए आधुनिक स्थान और बाहरी दृश्यों के अच्छी तरह दिखाई देने के लिए खिड़की के बड़े शीशों का प्रावधान है। शौचालय सुविधाओं को भी आधुनिक किया जा रहा है। आधुनिक बनाये गये ऐसे 4 सवारी-डिब्बों को गाड़ी में लगा दिया गया है।

रेल लाइन पर ऊपरिपुल बनाना

115. **श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पश्चिम रेलवे में नागदा रेलवे स्टेशन औद्योगिक क्षेत्र होने और वहां उद्योगों के लगाए जाने के कारण एक महत्वपूर्ण जंक्शन है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की भी जानकारी है कि बहुत बड़ी संख्या में लोग औद्योगिक केन्द्र बिरलाग्राम जाने के लिए नागदा रेलवे लाइन से आते हैं और हर वर्ष यहां दुर्घटनाएं होती हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या रेलवे लाइन पर ऊपरिपुल बनाने की मांग की गई है; और

(घ) यदि हां, तो उस क्षेत्र के लोगों की इस मांग को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) दिल्ली-बम्बई ट्रंक मार्ग पर नागदा एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। स्टेशन पर यात्रियों के उपयोग के लिए, स्टेशन के उत्तर की ओर नागदा

टाउन तथा दक्षिण की ओर बिरलाग्राम को जोड़ने के लिए दो ऊपरी पैदल पुलों की व्यवस्था की गई है। कोटा-नागदा दोहरीकरण परियोजना के एक भाग के रूप में रेलवे ने इंगोरिया रोड में एक ऊपरी सड़क पुल का निर्माण भी किया है जो बिरलाग्राम को अलग करता है। यहां कोई गाड़ी दुर्घटनाएं नहीं हुई। अनाधिकृत स्थानों पर रेलपथों को पार करने में अन्तर्ग्रस्त व्यक्तियों की दुर्घटनाओं के कुछ मामले हो सकते हैं।

(ग) और (घ) वर्तमान नियमों के अनुसार, सामान्य जनता के उपयोग के लिए अपेक्षित नये ऊपरी पैदल पुलों और नये ऊपरी/निचले सड़क पुलों के प्रस्ताव राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण द्वारा प्रायोजित करने होते हैं और उनकी समग्र लागत उन्हें ही वहन करनी होती है। वर्तमान समपारों के बदले में ऊपरी सड़क पुल के मामले में, मोटे तौर पर रेलवे लागत का 50 प्रतिशत वहन करती है। अभी तक अतिरिक्त पैदल/सड़क पुल की व्यवस्था के लिए राज्य सरकार/स्थानीय प्राधिकरण से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

महिला और घर परिवार संबंधी क्षेत्रीय सम्मेलन की सिफारिशें

116. **श्री के० राममूर्ति** : क्या समाज और महिला कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली में 27 जनवरी से 31 जनवरी, 1985 तक हुए "महिला और घर परिवार" सम्बन्धी सम्मेलन की सिफारिशों, विशेष रूप से जीवन के प्रति मानवीयता का अधिकार सुनिश्चित करने हेतु परमाणु निरस्त्रीकरण के लिए संघर्ष में भाग लेने हेतु सम्पूर्ण विश्व में महिला आन्दोलन संबंधी सिफारिश पर क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ख) सम्पूर्ण देश के प्रचार साधनों में वासना के प्रतीकों के प्रयोग को रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

समाज और महिला कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती एम० चन्द्रशेखर) : (क) महिला और घर परिवार सम्मेलन की सिफारिशें विदेश मंत्रालय, श्रम एवं रोजगार मंत्रालय, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय और पैट्रोलियम और रसायन जैसे विभिन्न मंत्रालयों आदि के अन्तर्गत आने वाले विभिन्न कार्यों के बारे में है। मंत्रालय इस मामले पर सम्बन्धित मंत्रालयों के साथ विचार-विमर्श कर रहा है।

(ख) इस मन्त्रालय के अनुरोध पर सूचना और प्रसारण मंत्रालय ने सभी राज्य सरकारों और केन्द्र शासित प्रशासनों को दिशा-निर्देश जारी किए हैं जिनमें फिल्मी पोस्टरों और विज्ञापनों इत्यादि में शालीनता प्रदर्शन करने की आवश्यकता पर जोर दिया गया है।

नहरूआ रोग में वृद्धि और उससे प्रभावित राज्य

117. **श्री अमर सिंह राठवा** :

श्री मोहन लाल पटेल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में गिनि कृमि रोग तेजी से बढ़ रहा है;

(ख) यदि हां, तो इससे अत्यधिक प्रभावित राज्यों के नाम क्या हैं;

(ग) प्रत्येक राज्य में कितने लोग प्रभावित हुए हैं; और

(घ) इस रोग के उन्मूलन के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) नहीं। 1982 से राष्ट्रीय गिनि कृमि उन्मूलन कार्यक्रम को लागू करने के पश्चात गिनि कृमि रोग की घटनाओं में कमी हुई है ।

(ख) यह रोग राजस्थान, मध्य प्रदेश, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और गुजरात राज्यों में होता है ।

(ग) 1984 में प्राप्त सूचना के अनुसार देश के 79 जिलों और 524 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के 40443 व्यक्ति गिनि कृमि रोग से पीड़ित हुए थे ।

(घ) इस रोग के उन्मूलन के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

1. यह रोग कितना फैला हुआ है इसका ठीक-ठीक निर्धारण करने के लिए वर्ष में दो बार सक्रिय रोगियों का पता लगाना ।
2. राज्य जन स्वास्थ्य इंजीनियरी विभागों के द्वारा सुरक्षित जल पूर्ति की व्यवस्था ।
3. इस रोग के संचरण की अवधि के दौरान 50 प्रतिशत ई० सी० के हिसाब से पानी से तीन बार रासायनिक उपचार ।
4. उन्मूलन नीति में स्वास्थ्य और इंजीनियरी कार्मिकों को प्रशिक्षण ।
5. भाषणों, फिल्मों, सिनेमा स्लाइडों, पर नारे लिखकर लोगों को स्वास्थ्य शिक्षा ।

कोएल-कारो पनबिजली परियोजना

118. **श्री पीयूष तिरकी** : क्या **सिंचाई और विद्युत मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बिहार में प्रस्तावित कोएल-कारो पनबिजली परियोजना को वापस लेने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार प्रभावित गांवों के आदिवासियों को वहां से हटाने के लिए बल का प्रयोग करना चाहती है; और

(घ) क्या सरकार का विचार आदिवासियों को उनकी भूमि के बदले भूमि देने का है जबकि इस कार्य के लिए वन भूमि उपलब्ध है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानंद) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) राज्य सरकार के अनुसार विस्थापित व्यक्तियों को भूमि के बदले भूमि देना संभव नहीं है क्योंकि परिस्थिति विज्ञान की दृष्टि से जंगल की कटाई करना वांछनीय नहीं है।

रेलवे बोर्ड द्वारा वैगनों की खरीद में कटौती

119. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड का वर्ष 1985-86 के दौरान अपनी वैगन खरीद में अत्यधिक कटौती करने के निर्णय से वैगन उद्योग को अत्यधिक धक्का लगा है;

(ख) क्या यह भी सच है कि वर्ष 1985-86 में चार पहियों वाले केवल 5,000 वैगनों को खरीदा जाएगा जबकि इसकी तुलना में रेलवे बोर्ड ने वर्ष 1983-84 में 16,300 से अधिक तथा वर्ष 1984-85 में 12,000 से अधिक चार पहियों वाले वैगनों को खरीदा था; और

(ग) यदि हां, तो सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए निर्धारित लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए सरकार की नीति का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) माल डिब्बों की खरीद यातायात की आवश्यकताओं और योजना आबंटन पर आधारित है। 1985-86 में चौपहिए के हिसाब से लगभग 5,500 माल डिब्बे प्राप्त करने का प्रस्ताव है। 1983-84 के दौरान 17141 चौपहिए माल डिब्बों का वास्तविक उत्पादन हुआ था। 1984-85 में 12,600 चौपहिए माल डिब्बों का वास्तविक उत्पादन होने की आशा है।

(ग) सातवीं योजना को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है तथा माल डिब्बों की खरीद योजना आबंटन और विभिन्न क्षेत्रों में निवेशों की तुलनात्मक प्राथमिकता पर निर्भर करेगी।

तीस्ता बांध परियोजना

120. श्री सुधीर राय :

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने केन्द्रीय सरकार से तीस्ता बांध परियोजना के लिए धन देने का अनुरोध किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने धन मंजूर किया है और यदि हां, तो कब और वर्ष 1984-85 के लिए कितना धन दिया गया है;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार ने वर्ष 1985-86 के लिए कोई धनराशि मंजूर की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त धनराशि पश्चिम बंगाल सरकार को कब दी जाएगी और वास्तविक कार्य कब पूरा किया जाएगा ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानंद) : (क) तीस्ता बराज परियोजना के लिए राज्य की वार्षिक योजना तथा बजट में किए गए 27.50 करोड़ रुपए के प्रावधान के संपूरण हेतु वर्ष 1984-85 के दौरान 19.50 करोड़ रुपए की अतिरिक्त योजना सहायता के लिए पश्चिम बंगाल सरकार ने अनुरोध किया था ।

(ख) राज्य सरकार ने दिसम्बर, 1984 के अंत तक 9 महीने की अवधि में इस परियोजना पर केवल 18 करोड़ रुपए व्यय किए थे । तथा इस प्रकार इसके बजट आबंटन में से उपलब्ध शेष 9.50 करोड़ रुपए वित्तीय वर्ष के शेष 3 महीनों में व्यय करने हेतु शेष रहे । दिसम्बर, 1984 तक इस परियोजना की प्रगति की दर को देखते हुए यह महसूस किया गया था कि चालू वित्त वर्ष के दौरान, राज्य के बजट में उपलब्ध कुल आबंटन के अलावा इस परियोजना पर किसी अतिरिक्त धनराशि को उपयोग में लाना संभव नहीं होगा । ऐसी स्थिति में, 1984-85 के दौरान इस परियोजना के लिए केन्द्र ने कोई अतिरिक्त योजना सहायता स्वीकृत या रिलीज नहीं की ।

(ग) और (घ) वर्ष 1985-86 के लिए राज्य की योजना को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है । सिंचाई एक राज्य विषय है और सिंचाई परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए धनराशि की व्यवस्था राज्यों द्वारा अपनी वार्षिक योजनाओं में की जाती है । केन्द्र, राज्यों को ब्लाक ऋण/अनुदान उपलब्ध कराता है जो किसी सेक्टर या परियोजना से सम्बद्ध नहीं होते । परियोजना-कार्यों का पूरा होना, राज्य द्वारा अपनी वार्षिक योजनाओं में उपलब्ध कराए गए परिव्ययों पर निर्भर करेगा ।

आसनसोल-दुर्गापुर विकास प्राधिकरण द्वारा रेलवे को एक विकसित भूखंड दिये जाने का प्रस्ताव

121. **श्री अजित कुमार साहा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसनसोल-दुर्गापुर विकास प्राधिकरण ने रेलवे को कोच फैक्ट्री लगाने के लिए एक विकसित भूखंड मुफ्त देने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो यह प्रस्ताव कब किया गया और उक्त भूखंड का विवरण क्या है;

(ग) क्या सरकार ने उक्त प्रस्ताव के संबंध में कोई कदम उठाए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण है; और

(च) मामले को जल्द निपटाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और उठाए जाने का प्रस्ताव है ?

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

(ख) से (च) प्रश्न ही नहीं उठते ।

मलेरिया का फैलना और इस रोग के उन्मूलन के उपाय

122. श्री जी० बो० रामाराव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मलेरिया फिर से व्यापक रूप में होने लगा है और यदि हां, तो इसके उन्मूलन के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है; और

(ख) क्या देश में कई दशकों से किया जा रहा मलेरिया अनुसंधान इस रोग की कारगर रोकथाम करने में असफल रहा है और यदि हां, तो इस संबंध में क्या नया उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) साठवें दशक के आरम्भ में मलेरिया के लगभग समाप्त हो जाने के बाद से इसके फिर से फैलने की समस्या बहुत से विकासशील देशों में आम हो गई है । 1.4.1977 से संशोधित कार्य योजना लागू करने के बाद भारत के कुछेक क्षेत्रों और स्थानों को छोड़कर सभी जगह मलेरिया की घटनाओं में सामान्यतया कमी आई है । नियंत्रण कार्यक्रम के अंतर्गत मौतों को रोकने, रुग्णता कम करने और गहन मलेरिया-रोधी उपायों द्वारा औद्योगिक और कृषि के क्षेत्रों में उत्पादन बनाए रखने पर जोर दिया जाता है । पिछले वर्षों के दौरान ऐसे उपायों में आपरेशनल अनुसंधान कार्यों से कारगर ढंग से मदद मिली है ।

धर्म नगर से अगरतला तक रेल लाइन का विस्तार

123. श्री बाजूबन रियान :

श्री बसुदेव आचार्य :

श्री अजय बिश्वास :

डा० सरदीश राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार धर्म नगर से अगरतला तक रेल लाइन के विस्तार की त्रिपुरा की लम्बे समय से चली आ रही मांग पर, जिसके लिए राज्य के लोगों के साथ अन्य पूर्वोत्तर राज्यों के लोग भी लम्बे समय से कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं, विचार कर रही है,

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

(ग) क्या इस सम्बन्ध में अब तक कोई प्रगति हुई है;

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

(ङ) सरकार इस परियोजना को कब तक पूरा करेगी ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, हां।

(ख) से (ङ) धर्म नगर से कुमारघाट (33 कि० मी०) तक एक मीटर लाइन के निर्माण का कार्य भली-भांति चल रहा है तथा दिसम्बर, 87 तक इसके पूरा होने की आशा है बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध होते रहें।

अगरतला तक (119 कि० मी०) इस लाइन का और आगे विस्तार करने के लिए यातायात एवं इंजीनियरी सर्वेक्षण को अद्यतन करने का काम चल रहा है। कुमारघाट से अगरतला तक लाइन का विस्तार करने संबंधी अन्तिम विनिश्चय सर्वेक्षण रिपोर्ट के प्राप्त होने और योजना आयोग के परामर्श से इसकी विस्तृत जांच करने के पश्चात् लिया जायेगा बशर्ते कि धन उपलब्ध हो।

पश्चिम बंगाल में कोच फैक्टरी की स्थापना

124. **श्री बसुदेव आचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पश्चिम बंगाल में एक कोच फैक्टरी स्थापित करने के संबंध में पश्चिम बंगाल सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

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

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) रेल इण्डिया टैक्निकल एण्ड इकनामिक सर्विसेज (राइट्स) को विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने तथा रेलवे क्षेत्र में नये सवारी डिब्बा कारखाने की स्थापना करने के लिए स्थान निर्धारण सर्वेक्षण का काम सौंपा गया था। राइट्स से प्राप्त रिपोर्ट में स्थान निर्धारण के लिए उन्होंने जो सिफारिशें की हैं, उनका अध्ययन किया जा रहा है तथा तकनीकी आर्थिक महत्व के आधार पर यूनिट के लिए सबसे अधिक लाभप्रद स्थान के बारे में निर्णय लिए जाने की प्रत्याशा है।

स्वीकृति के लिये पड़ी हुई केरल की विद्युत और सिंचाई परियोजनाएं

125. श्री के० कुन्हम्बु : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल की कौन-कौन सी विद्युत और सिंचाई परियोजनाएं केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति के लिए पड़ी हुई हैं;

(ख) ये परियोजनाएं स्वीकृति के लिए कब से पड़ी हुई है और सरकार उन्हें कब तक स्वीकृति प्रदान कर देगी;

(ग) प्रत्येक परियोजना की अनुमानित प्रारम्भिक लागत का ब्यौरा क्या है तथा विलम्ब के कारण कितनी लागत बढ़ जाएगी; और

(घ) इस मामले के शीघ्र निपटान के लिए क्या उपाए किए जा रहे हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानंद) : (क) से (घ) केरल की वृहत् तथा मध्यम जलविद्युत और सिंचाई परियोजनाओं का ब्यौरा जो स्वीकृति हेतु लम्बित पड़ी हैं तथा लम्बित होने के कारण और किए गए उपाय संलग्न विवरण-एक और दो में दिए गए हैं। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण और केन्द्रीय जल आयोग द्वारा विस्तृत तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन कर दिए जाने और तकनीकी विशिष्टियों को अन्तिम रूप दिए जाने के बाद ही इन परियोजनाओं की लागत का निर्धारण किया जा सकता है।

विवरण-एक

स्वीकृति हेतु लम्बित पड़ी मध्यम तथा वृहत् जल-विद्युत परियोजनाएं

क्रम सं०	परियोजना का नाम	प्रतिष्ठापित क्षमता	के० वि० प्रा० में रिपोर्ट प्राप्त होने की तारीख	अनुमानित लागत (लाख रु० में)	वर्तमान स्थिति
एक बहुद्देशीय परियोजनाएं					
1.	चालुकुडी बेसिन	2×40+2×60=200	अक्तूबर, 82	13054	जल-विज्ञान के संबंध में के० वि० प्रा० की टिप्पणियों के उत्तर की राज्य सरकार से प्रतीक्षा है। स्कीम की तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से संभाव्यता सुनिश्चित हो जाने के पश्चात के० वि० प्रा० इस पर विचार करेगा।
2.	पल्लीवासल प्रतिस्थापन	4×60=240	जून, 83	20,000	परियोजना रिपोर्ट की के० वि० प्रा० तथा के० ज० आ० में जांच की जा रही है। विद्युत सम्बन्धी पहलुओं, निर्माण मशीनरी और सिविल डिजाइन संबंधी पहलुओं पर टिप्पणियां राज्य प्राधिकारियों को भेज दी गई हैं तथा इनके उत्तरों की प्रतीक्षा है। स्कीम के तकनीकी आर्थिक दृष्टि से संभाव्यता सुनिश्चित हो जाने के पश्चात इस पर स्वीकृति हेतु विचार किया जायेगा।
3.	पुयनकुट्टी चरण-एक	2×120=240	के० वि० प्रा० द्वारा जनवरी, 84 में मंजूरी दी गई	25,000	पर्यावरण विभाग की मंजूरी की प्रतीक्षा है, जिसके प्राप्त होने पर स्कीम को राज्य की योजना में शामिल करने के लिए योजना आयोग को सिफारिश की जाएंगी। इसके अतिरिक्त, तीन जल-विद्युत/बहुद्देशीय परियोजनाओं,

पुयाङ्कुट्टी चरण-एक	2 × 120 = 240	के० वि० प्रा० द्वारा जनवरी 24 में मंजूरी दी गई	25,000	नामशः मनन्थवाड़ी, कुट्टीयाड़ी विस्तार और केरल पडियार पुन्नापुझा, जिनकी रिपोर्ट के० वि० प्रा० में प्राप्त हुई हैं, में अन्तर्राज्यीय पहलू निहित हैं, के० वि० प्रा० ने राज्य प्राधिकारियों को सलाह दी है कि अन्तर्राज्यीय मामलों का निपटारा हो जाने के बाद इन परियोजनाओं को प्रस्तुत करें । एक अन्य परियोजना प्रस्ताव-कारापारा कुरियारकुट्टी पर अप्रैल, 83 में पर्यावरण मूल्यांकन समिति द्वारा विचार किया गया था और यह पर्यावरण की दृष्टि से उपयुक्त नहीं पाई गई थी ।

विवरण-दो

स्वीकृति हेतु लम्बित पड़ी मध्यम/वृहत् सिंचाई परियोजनाएं

क्रम सं०	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत (लाख रु० में)	लाभ (1000 है)	के० ज० आ० में प्राप्त होने की तारीख	वर्तमान स्थिति
	वृहत स्कीमें				
1.	चिमोनी	2343.00	25.00	1980	के० ज० आ० द्वारा तकनीकी जांच के बाद परियोजना पर परामर्शदात्री समिति द्वारा 1983 में विचार किया गया था और उन्होंने परियोजना की आयोजना के संबंध में कुछ स्पष्टीकरण मांगे थे। इनमें से कुछ मुद्दों पर राज्य ने के० ज० आ० को स्पष्टीकरण भेजे थे। राज्य ने जल विज्ञान संबंधी पहलुओं पर स्पष्टीकरण अभी नहीं भेजे हैं तथा इस मामले पर पत्र व्यवहार किया जा रहा है।
2.	इदामल्यार	6154.73	25.66	1982	के ज० आ० ने परियोजना के विभिन्न पहलुओं पर अपनी टिप्पणियां भेज दी थीं। लागत को कम करने के लिए राज्य, परियोजना का पुनर्मूल्यांकन कर रहा है तथा राज्य द्वारा संशोधित परियोजना प्रस्तुत की जानी है।
3.	कुरियारकुट्टी (कारापारा) (सिंचाई भाग)	3225.00	12.376	1983	के० ज० आ० ने तकनीकी-आर्थिक मूल्यांकन कर लिया है। तथापि, यह पाया गया है कि परियोजना से पर्यावरण संबंधी कुप्रभाव पड़ेगा, क्योंकि इससे सदाबहार वन और वनस्पति जल मग्न हो जाएगी। इस संबंध में राज्य सरकार की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा है।

1	2	3	4	5	6
4.	नैयर सिंचाई परियोजना का आधुनिकीकरण	905.45	9.914	1984	स्कीम की के० ज० आ० में जांच की गई है। के० ज० आ० की टिप्पणियां स्पष्टीकरण हेतु राज्य प्राधिकारियों को भेज दी गई हैं तथा उत्तरों की प्रतीक्षा है।
मध्यम स्कीमें :					
1.	चमरावट्टम में रेगुलेटर तथा पुल	1581.00	11.493	1984	स्कीम की के० ज० आ० में जांच की गई है। कुछ पहलुओं पर टिप्पणियां राज्य प्राधिकारियों को भेज दी गई हैं और उत्तरों की प्रतीक्षा है।
2.	मीनाचिल नदी घाटी सिंचाई परियोजना	4946.00	9.960	1984	स्कीम की के० ज० आ० में जांच की गई है। केन्द्रीय जल आयोग की टिप्पणियों पर राज्यों के उत्तरों की जांच की जा रही है।

कुमार घाट से साबरुम तक रेल लाइन का निर्माण

126. **श्री अजय विश्वास** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि त्रिपुरा एक पिछड़ा राज्य है और इस राज्य के तीव्र विकास के लिए कुमार घाट से, साबरुम तक रेल लाईन का निर्माण जरूरी है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार कुमारघाट से साबरुम तक रेल लाइन के निर्माण सम्बन्धी परियोजना को सातवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल करेंगी; और

(ग) यदि हां, तो इस योजना का ब्यौरा क्या है।

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (ग) त्रिपुरा राज्य के विकासार्थ धर्म नगर से कुमार घाट (33 कि० मी०) तक एक मीटर लाइन का निर्माण पहले ही स्वीकृत किया जा चुका है और इसकी प्रगति भली भांति हो रही है। दिसम्बर, 1987 तक इसके पूरा होने की आशा है बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध होते रहें।

अगरतला तक रेलवे लाइन के और आगे विस्तार के लिए यातायात एवं इंजीनियरी सर्वेक्षण को अद्यतन करने का काम चल रहा है। कुमारघाट से अगरतला तक इस लाइन का विस्तार करने सम्बन्धी अन्तिम विनिश्चय सम्मेलन रिपोर्ट प्राप्त होने और योजना आयोग के परामर्श से इसकी विस्तृत जांच करने के पश्चात् किया जाएगा बशर्ते कि धन उपलब्ध हो। कुमार घाट से अगरतला तक लाइन के सम्बन्ध में विनिश्चिय कर लिये जाने के पश्चात् ही अगरतला से साबरुम तक लाइन का विस्तार करने के बारे में विचार किया जाएगा।

बिजली की कमी

127. **सैफुद्दीन चौधरी** :

श्री अनिल बसु :

श्री सैयद मसुदल हुसैन : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में कई राज्यों को बिजली की भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है;

(ख) पिछले दो मास के दौरान विभिन्न राज्यों में घरेलू और औद्योगिक बिजली में कितनी कटौती की गई है; और

(ग) स्थिति को सुधारने के लिए सरकार क्या कदम उठाने पर विचार कर रही है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) पिछले कुछ समय में उत्तरी क्षेत्र में हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, पंजाब, राजस्थान और उत्तर प्रदेश, दक्षिणी

क्षेत्र में कर्नाटक और तमिलनाडु, पूर्वी क्षेत्र में बिहार, पश्चिम बंगाल और उड़ीसा भिन्न-भिन्न मात्रा में विद्युत की कमी का सामना कर रहे थे। जहां तक गुजरात और महाराष्ट्र का सम्बन्ध है वहां व्यस्ततमकालीन मांग के समय मामूली सी कमी थी।

(ख) दिसम्बर, 1984 तथा जनवरी, 1985 के दौरान विभिन्न राज्यों में अधिसूचित विद्युत की कटौतियों का सार विवरण के रूप में संलग्न है। जहां तक बिहार का संबंध है विद्युत की कटौतियां तथा प्रतिबंध वास्तविक उपलब्धता पर निर्भर करते हुए दिन-प्रति-दिन के आधार पर लागू किए जाते हैं।

(ग) देश में विद्युत का उत्पादन और विद्युत की उपलब्धता में सुधार लाने की दृष्टि से सतत् आधार पर अनेक उपाय किये जा रहे हैं। इन उपायों में ये शामिल हैं :—

(1) नई विद्युत उत्पादन क्षमता को चालू करने के कार्यक्रम में तेजी लाना तथा (2) तापं विद्युत संयंत्रों के क्षमता समुपयोजन में सुधार लाने के उपाय करना जैसे कि :—

(1) संयंत्र सुधार कार्यक्रम तैयार करने और कार्यान्वित करने में राज्य बिजली बोर्डों/ विद्युत केन्द्रों को [redacted]यता देना;

(2) बन्दी की अवधियों को कम करने के लिए निवारण अनुरक्षण प्रौद्योगिकी अपनाना;

(3) अपेक्षित गुणवत्ता और मात्रा में कोयला प्राप्त करने में सहायता देना;

(4) स्वदेशी तथा विदेशी स्रोतों से फुटकर पुर्जों की प्राप्ति तथा प्रबन्ध करने में सहायता देना;

(5) ताप विद्युत केन्द्रों के बेहतर कार्य निष्पादन हेतु प्रोत्साहन स्कीम शुरू करना;

(6) विद्युत केन्द्रों के इंजीनियरों और प्रचालन एवं अनुरक्षण कार्मिकों को प्रशिक्षण देना; तथा

(7) ताप विद्युत केन्द्रों के नवीकरण और आधुनिकीकरण के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम प्रारम्भ करना।

———

विवरण

दिसम्बर, 1984 तथा जनवरी, 1985 के दौरान राज्यवार लागू अघिसूचित विद्युत कटौतियां/प्रतिबंधों का संक्षिप्त सार

क्रमसंख्या	राज्य/प्रणाली का नाम	दिसम्बर, 1984		जनवरी, 1985	
		मांग	ऊर्जा	मांग	ऊर्जा
उत्तरी-क्षेत्र					
1.	दिल्ली	उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध	10%	उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध	10%
2.	हरियाणा	उद्योगों पर सप्ताह में अलग-अलग दिन 2-3 दिन की छुट्टी कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 5 घंटे के लिए विद्युत सप्लाई की गयी।	60%	उद्योगों पर सप्ताह में अलग-अलग दिन तीन दिन की छुट्टी। कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 5-6 घंटे विद्युत सप्लाई की गयी।	60%-80%
3.	उत्तर प्रदेश	कुछ श्रेणी के उद्योगों के लिए प्रतिबंधित सप्लाई। कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 10 घंटे विद्युत सप्लाई की गई।	10%-25%	कुछ श्रेणी के उद्योगों को प्रतिबंधित सप्लाई की गई। कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 7-10 घंटे विद्युत सप्लाई की गई।	10%-25%
4.	जम्मू और कश्मीर	औद्योगिक उपभोक्ताओं पर प्रतिदिन 18 घंटे की कटौती लागू की गई। घरेलू तथा वाणिज्यिक उपभोक्ताओं पर प्रतिदिन 16 घंटे कटौती लागू की गई।		औद्योगिक उपभोक्ताओं पर प्रतिदिन 18 घंटे की कटौती, घरेलू और वाणिज्यिक उपभोक्ताओं पर प्रतिदिन 16 घंटे की कटौती	

1	2	3	4	5	9
5.	हिमाचल प्रदेश	उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध कृषि उपभोक्ताओं पर 30%-40% ऊर्जा कटौती लागू की गई।	30%-40%	उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध	30%-40%
6.	पंजाब	—	25%-50%	—	33%-50%
		कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन $3\frac{3}{4}$ से $23\frac{1}{4}$ घंटे विद्युत सप्लाई की गई।		कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन $2\frac{1}{2}$ से $13\frac{1}{2}$ घंटे विद्युत सप्लाई की गई।	
7.	राजस्थान	उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 8 घंटे विद्युत की सप्लाई की गई।	50%-80%	उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध	50%-80%
8.	चण्डीगढ़	औद्योगिक उपभोक्ताओं के लिए साप्ताहिक छुट्टी के दिन अलग-अलग कर दिए गए तथा व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध लागू रहे।	20%	औद्योगिक उपभोक्ताओं के साप्ताहिक छुट्टी के दिन अलग-अलग कर दिए और व्यस्ततमकालीन प्रतिबन्ध लागू थे।	25%
पश्चिमी क्षेत्र					
1.	गुजरात	25%-45% कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 12 घंटे विद्युत सप्लाई की गई।	—	25% कृषि उपभोक्ताओं को प्रतिदिन 12-21 घंटे विद्युत सप्लाई की गई	—

1	2	3	4	5	6
2.	मध्य प्रदेश	15%	10%	15%	10%
3.	महाराष्ट्र	10%-15%	5%-10%	10%-15%	5%-10%
दक्षिण क्षेत्र					
1.	कर्नाटक	25%-40%	10%-60%	25%-40%	25%-60%
		उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबंध		उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबन्ध	
2.	तमिलनाडु	—	—	—	—
3.	आंध्र प्रदेश	—	—	—	—
4.	केरल	—	—	—	—
5.	पांडिचेरी	—	—	—	—
पूर्वी क्षेत्र					
1.	बिहार	—	—	—	—
2.	दा० घा० नि०	—	—	—	—
3.	उड़ीसा	1 जुलाई, 1984 से भारी तथा गहन विद्युत उद्योगों पर 55% की विद्युत कटौती		1 जुलाई, 1984 से भारी तथा गहन विद्युत उद्योगों पर 55% की विद्युत कटौती	

1	2	3	4	5	6
4.	पश्चिम बंगाल	उच्चवोल्टता उद्योगों पर 15% कटौती और उद्योगों पर व्यस्ततमकालीन प्रतिबन्ध भी।	5%-30%	उच्चवोल्टता उद्योगों पर 15% कटौती और उद्योगों पर व्यस्ततम-कालीन प्रतिबंध भी।	5%-30%
उत्तर पूर्वी क्षेत्र					
1.	असम	—	—	—	—
2.	मणीपुर	—	—	—	—
3.	त्रिपुरा	—	—	—	—
4.	नागालैण्ड	—	—	—	—
5.	मिजोरम	—	—	—	—
6,	मेघालय	—	—	—	—
7.	अरुणाचल प्रदेश	—	—	—	—

साइलेंट वैली परियोजना के स्थान पर वैकल्पिक परियोजना

128. **श्री बी० एस० विजयराघवन** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने छोड़ी गई मूक घाटी परियोजना के स्थान पर केरल सरकार द्वारा भेजी गई वैकल्पिक परियोजना को मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि नहीं, तो इसे मंजूर न करने के क्या कारण हैं; और

(ग) यह परियोजना कब तक मंजूर की जाएगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) जी, नहीं। यह स्कीम पर्यावरण की दृष्टि से स्वीकार्य नहीं पाई गई है तथा इसमें कावेरी की एक सहायक नदी भवानी के जल के उपयोग के सम्बन्ध में अन्तर्राज्यीय पहलू भी शामिल हैं, जिन्हें अभी हल किया जाना है।

बहरामपुर से रामपुर बरास्ता फूलबनी के बीच सीधी रेल सेवा की मांग

129. **श्री सोमनाथ रथ** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बहरामपुर (उड़ीसा) को रामपुर (मध्य प्रदेश) बरास्ता फूलबनी से सीधे रेल सेवा से जोड़ने की मांग लम्बे समय से की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव को अब तक क्रियान्वित न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस प्रस्तावित लाइन के लिए किये गये सर्वेक्षण का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (ग) फूलबनी के रास्ते ब्रह्मपुर से रायपुर तक एक लाइन के लिए निकट भूत में कोई मांग नहीं की गई है। बहरहाल, फूलबनी के रास्ते खोरधा रोड से बोलन गीर तक एक नई लाइन के लिए एक सर्वेक्षण किया जा रहा है। संसाधनों की अत्यधिक तंगी और पहले से की गई भारी वचन बद्धताओं के कार्यान्वयन में चल रहे कामों को देखते हुए, संसाधनों की स्थिति में सुधार होने तक इस प्रस्ताव पर विचार करने के लिए प्रतीक्षा करनी होगी।

पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा ताप-बिजली घरों के नवीकरण के लिए भेजे गये प्रस्ताव

130. **श्री अनिल बसु** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने राज्य के ताप बिजली घरों के नवीकरण के लिए केन्द्रीय सरकार को कोई प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो उस प्रस्ताव की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) उक्त प्रस्ताव सरकार को कब भेजा गया था;

(घ) क्या सरकार द्वारा उक्त प्रस्ताव पर कोई कार्यवाही की गई है;

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

(च) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(छ) कब तक सरकार इन प्रस्तावों को स्वीकृति प्रदान कर देगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (छ) पश्चिम बंगाल राज्य बिजली बोर्ड ने केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण को अपने संथालडीह और बाण्डेल ताप विद्युत केन्द्रों के नवीकरण और आधुनिकीकरण के लिए क्रमशः 23.1.1985 और 25.2.1985 को स्कीमें प्रस्तुत की हैं। संथालडीह विद्युत केन्द्र की स्कीम में 120-120 मेगावाट की 4 यूनिटों की मरम्मत तथा सामान्य केन्द्र सुविधाएं शामिल हैं। स्कीम की अनुमानित लागत लगभग 2192 लाख रुपए है। बाण्डेल ताप विद्युत केन्द्र की नवीकरण स्कीम में 3390 लाख रुपए की अनुमानित लागत पर 4×80 मेगावाट के सेटों का नवीकरण तथा अन्य सामान्य केन्द्र सुविधाएं शामिल हैं। केन्द्रीय विद्युत प्राधिकरण द्वारा तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से स्वीकृति दे दिए जाने के बाद इन स्कीमों की सिफारिश योजना आयोग को निवेश संबंधी निर्णय हेतु की जाएगी।

कांड़ी और बहरामपुर के बीच रेल संपर्क

131. **श्री सत्यगोपाल मिश्र** :

श्री जायनल अबेदिन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कांडी (पश्चिम बंगाल, मुर्शिदाबाद जिला) को बहरामपुर और सनैथिया से जोड़े जाने के लिए दो रेल लाइनें बिछाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) और (ग) संसाधनों की वर्तमान तंगी के कारण इस प्रस्ताय पर विचार करना संभव नहीं है।

हुगली नदी में गाद के नियंत्रण हेतु रंगाफला नहर का उपयोग

132. **श्री जायनल अबेदिन** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार हुगली नदी के विभिन्न स्थलों पर गाद के नियन्त्रण के विचार से, जिसके कारण हल्दिया और कलकत्ता बन्दरगाहों को खतरा है, पश्चिम बंगाल में रंगाफला नहर के माध्यम से बहने वाले पानी का उपयोग नदी में जल के प्रवाह को बढ़ाने और नदी मार्ग को आने तथा जाने वाले यातायात के लिए सुगम बनाने का है;

(ख) यदि हां, तो उक्त नहर के उपयोग की योजना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट ने हुगली मुहाने पर समुद्र के डुबाव को और अधिक गहरा करने के लिए जो व्यापक योजना शुरू की है, उसका मुख्य लक्ष्य यह है कि रंगाफला चैनल के बहाव को मोड़ कर हल्दिला चैनल में समुद्र को गहरा कर दिया जाए ।

(ख) और (ग) रंगाफला चैनल सागर द्वीप के सामने नेवीगेशन चैनल के पूर्व की ओर है । हल्दिया के पास मौजूदा नेवीगेशन चैनल की अपेक्षा कलकत्ता पत्तन के लिए नौचालन में में इस चैनल के उपयोग का कोई प्रस्ताव नहीं है । इसका कारण यह है कि रंगाफला चैनल के अधिकांश भाग में पानी समान रूप से गहरा नहीं रहता है और इसमें नौचालन करने से खतरा बना रहता है ।

भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद द्वारा एम० आई० सी० गैस के निष्कासन पर्यन्त प्रभाव से मरीजों का इलाज करने के लिए भोपाल के चिकित्सकों को सलाह

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

(क) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद ने एम० आई० सी० गैस से पीड़ित मरीजों का इलाज किसी विशिष्ट तरीके से करने के बारे में भोपाल के चिकित्सकों को सलाह दी है;

(ख) यदि हां, तो इस सलाह का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भोपाल के चिकित्सकों ने आरम्भ में इस तरीके से इलाज किया था लेकिन इसको यूनियन कारबाइड अधिकारियों की सलाह पर बन्द कर दिया गया था; और

(घ) यदि हां, तो कम्पनी के विरुद्ध क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) सांस के साथ एम० आई० सी० गैस के शरीर में जाने के प्रभावों से पीड़ित रोगियों के लिए भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने उपचार के किसी निश्चित तरीके की सलाह नहीं

दी है । जहां तक सोडियम थायोसल्फेट के इस्तेमाल का सम्बन्ध है, नियंत्रित दशाओं में ही इसके इस्तेमाल की सिफारिश की गई है और इसकी गुणकारिता का मूल्यांकन करने के लिए निश्चित पैरामीटरों का प्रयोग करके इसके प्रभाव रिकार्ड किए जाएंगे ।

(ग) एम० आई० सी० गैस के फैलने के समय से ही भोपाल के डाक्टरों ने उपचार की अन्य विधियों के अतिरिक्त सोडियम थायोसल्फेट के उपयोग को भी आजमाया है । सोडियम थायोसल्फेट का प्रयोग न किया जाय, यूनियन कार्बाइड अधिकारियों ने राज्य सरकार को ऐसी कोई सलाह नहीं दी थी ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

[हिन्दी]

दिल्ली रिंग रेलवे से हुई हानि

134. **श्री मूल चन्द डागा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने दिल्ली में रिंग रेलवे शुरू करने पर कुल कितनी धनराशि खर्च की है;

(ख) यह कब से चल रही है और इसको चलाने पर रेलवे को कुल कितनी हानि हुई है; और

(ग) इस हानि के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जनवरी, 1985 तक 31.81 करोड़ रुपये ।

(ख) और (ग) परिक्रमा रेलवे पर गाड़ियां 15.8.1982 को शुरू हुई थी ।

दिल्ली परिक्रमा रेलवे, जो उत्तर रेलवे प्रणाली का एक खंड है, पर किये जाने वाले खर्च और अर्जित राजस्व के संबंध में कोई पृथक लेखे नहीं रखे जाते हैं ।

[अनुवाद]

हावड़ा स्टेशन के प्लेटफार्मों का विस्तार

135. **श्री प्रियरंजन दास मुंशी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हावड़ा स्टेशन के मौजूदा प्लेटफार्म दक्षिण-पूर्व रेलवे, पूर्व रेलवे और उपनगरीय यात्रियों की ई० एम० यू० गाड़ियों की सुविधाओं और यातायात संचालन की देखरेख की दृष्टि से पर्याप्त नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्लेटफार्मों और वर्तमान स्टेशन काम्पलेक्स के आकार का सम्पूर्ण विस्तार आवश्यक है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (ग) हावड़ा स्टेशन पर टर्मिनल सुविधाओं का विस्तार करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है। इन प्रस्तावों को प्रतिपादित करने के लिए सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव है।

"डाउन सियालदह-दिल्ली एक्सप्रेस" का पटरी से उतरना

136. श्री मुहम्मद महफूज अली खां : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी, 1985 के प्रथम सप्ताह में पूर्वी रेल के सुल्तानगंज के पास 14 डाउन सियालदह-दिल्ली एक्सप्रेस के कुछ डिब्बे पटरी से उतर गए जिसमें कई व्यक्ति मारे गए;

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है और उसमें कितने व्यक्ति मारे गए;

(ग) क्या कोई जांच कराई गई है; और

(घ) यदि हां, तो उसके निष्कर्ष क्या हैं और उस पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) जी, हां। रेल संरक्षा आयुक्त, पूर्वी क्षेत्र ने इस दुर्घटना की जांच की है और उन्होंने अपनी प्रारंभिक रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है। दुर्घटना पटरी की टूट-फूट के कारण हुई। इस क्षेत्र में रेल पथ के नवीकरण और पटरियों की पराध्वन्य जांच को तेज किया जा रहा है।

पूर्वोत्तर पर्वतीय विश्वविद्यालय के मामले

137. श्री जी० जी० स्वैल : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वे 27 फरवरी को शिलांग गये थे;

(ख) क्या उन्हें पूर्वोत्तर पर्वतीय विश्वविद्यालय के मामलों को देखने का मौका मिला था;

(ग) क्या विश्वविद्यालय में स्थिति इतनी खराब हो गई कि विश्वविद्यालय के प्रति कुलपति की हत्या कर दी गई; और

(घ) क्या अपराधियों को पकड़कर उन पर मुकदमा चलाया गया और उन्हें दण्डित किया गया ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ख) 26 फरवरी, 1985 को शिलांग का दौरा उत्तर-पूर्वी पर्वतीय विश्वविद्यालय के परिसर में हुए भारतीय विश्वविद्यालय संघ की वार्षिक

बैठक का उद्घाटन करने के लिए किया गया था । इस दौरे के दौरान विश्वविद्यालय के कार्यकरण पर औपचारिक रूप से कोई चर्चा नहीं की गई थी ।

(ग) और (घ) : वर्ष 1980-81 के दौरान, विश्वविद्यालय में उपद्रव हुए थे । तत्कालीन कार्यवाहक कुलपति को अक्तूबर, 1981 में गोली मार कर हत्या कर दी गई थी । राज्य पुलिस सी० बी० आई० की सहायता से अभी भी मामले की जांच पड़ताल कर रही है ।

उत्तरी कोयम्बटूर रेलवे फाटक पर उपरि पुल का निर्माण

138. **श्री आर० अन्नानाम्बी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह ज्ञात है कि उत्तरी कोयम्बटूर रेलवे फाटक पर ऐसा कोई ऊपरी सड़क पुल न होने के कारण जो कि कोयम्बटूर शहर में क्रास कट रोड और मैट्टूपलायम रोड के मुख्य सार्वजनिक मार्गों को जोड़े, यातायात में भारी कठिनाई होती है और दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हो रही है;

(ख) क्या तमिलनाडु सरकार इस परियोजना को उच्च प्राथमिकता पर सातवीं योजना अवधि में सम्मिलित करने की पहले ही सिफारिश कर चुकी है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार का क्या निर्णय है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) यह सच है कि नार्थ कोयम्बटूर में क्रास-कट रोड का समपार एक व्यस्त समपार है । तथापि, पिछले पांच वर्षों में, इस समपार पर सड़क वाहनों की गाड़ियों से कोई दुर्घटना नहीं हुई है ।

(ख) तमिलनाडु राज्य सरकार ने 1985-86 के बजट में शामिल करने के लिए जिन 13 प्रस्तावों की सूची भेजी थी उसमें यह प्रस्ताव मद सं० 8 के रूप में शामिल था ।

(ग) संसाधनों की तंगी और पहले से चल रहे ऊपरी/निचले सड़क पुलों के अधिकांश निर्माण-कार्यों के कारण, नये निर्माण कार्यों को धन की उपलब्धता के अनुसार चरणबद्ध आधार पर शुरू किया जायेगा ।

शिक्षा संबंधी उच्चाधिकार प्राप्त पैनल

139. **श्री आनन्द सिंह** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रधान मंत्री द्वारा हाल ही में गठित शिक्षा संबंधी उच्चाधिकार प्राप्त पैनल ने कोई अन्तरिम अथवा अन्तिम रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य सिफारिशें और निष्कर्ष क्या हैं; और

(ग) उनके आधार पर सरकार द्वारा क्या निर्णय किये गये हैं ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) सरकार ने इस तरह का कोई पैनल गठित नहीं किया है ।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ।

[हिन्दी]

पुराने वैगनों का इस्तेमाल तथा उनमें क्षमता से अधिक लदान करने से दुर्घटनाएं

140. **श्री सी० जंगा रेड्डी** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बुश-बियरिंग युक्त चार पहियों वाले पुराने वैगनों के इस्तेमाल तथा इन वैगनों में गैर-कानूनी रूप से क्षमता से अधिक लदान (कम मूल्य के बीजक बनाना) ये दो कारण दुर्घटनाओं के लिए मुख्य रूप से जिम्मेदार हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में रेल सुधार समिति द्वारा दिए गए सुझावों का ब्यौरा क्या है तथा 1985-86 के दौरान उनके क्रियान्वयन हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए है ?

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) जी, नहीं । पीतल की बेयरिंगों से युक्त पुरानी किस्म के चौपहिया माल डिब्बों ने कई दशकों तक संतोषजनक ढंग से कार्य निष्पादन किया है और अन्य माल-डिब्बों की तुलना में ये माल-डिब्बे अधिक दुर्घटनाग्रस्त नहीं होते । इन माल डिब्बों का अधिक लदान, दुर्घटनाओं के लिए एक बहुत अधिक जिम्मेदार कारण नहीं है ।

(ख) रेल सुधार समिति ने सुझाव दिया है कि आठ पहियों वाले बी० ओ० एक्स० माल डिब्बों के अधिक लदान की समस्या को लदान सीमा पर ही निपटाया जाना चाहिए और माल डिब्बे अधिक लदे पाये जाने पर एक मुश्त लदान स्थलों पर ही लदानकर्ता पर लगभग 2,000/-रु० प्रति माल डिब्बा का कड़ा जुर्माना किया जाना चाहिए । वर्तमान भारतीय रेल अधिनियम के अन्तर्गत माल डिब्बों के अधिक लदान के लिए परेषकों पर जुर्माना निर्धारित नहीं किया जा सकता । भारतीय रेल अधिनियम में एक उपयुक्त उपबन्ध शामिल किये जाने का प्रस्ताव है, जिससे माल डिब्बों के अधिक लदान के लिए परेषकों पर जुर्माना करने के सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार को नियम बनाने का प्राधिकार मिलेगा । इसके साथ ही कोयला क्षेत्रों से अधिक लदे पाये गये कोयला माल-डिब्बों के सम्बन्ध में परेषकों पर दंड स्वरूप विलम्ब प्रभारों की वसूली के लिए नियमों में व्यवस्था है ।

[अनुवाद]

कैंसर के रोगियों की संख्या में वृद्धि और विदेश अथवा विदेशी एजेंसी से सहायता मांगना

141. **श्री कृपा सिन्धु भोई** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन कैंसर सोसायटी के अनुसार देश में कैंसर के रोगियों की संख्या बहुत अधिक बढ़ गई है;

(ख) क्या इस रोग की रोकथाम के लिए किसी अन्य देश अथवा/किसी विदेशी एजेंसी की भी सहायता मांगी गई है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) कैंसर न अधिसूचित और न ही पंजीकृत किए जाने वाला रोग है। साथ ही अब तक कोई ऐसा देशव्यापी सर्वेक्षण नहीं किया गया है जिससे यह पता चले कि कैंसर के कारण कितने लोग बीमार होते हैं और कितने मरते हैं। वैसे, भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् के तत्वाधान में सन् 1981 के दौरान स्थापित की गई कैंसर रजिस्ट्रियों से उपलब्ध आंकड़ों से पता चलता है कि प्रतिवर्ष लगभग 5,00,000 व्यक्तियों को कैंसर हो जाता है और प्रति वर्ष 3,00,000 व्यक्ति कैंसर से मर जाते हैं।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम को धनराशि मूलत: आन्तरिक स्रोतों से उपलब्ध कराई जाती है लेकिन विश्व स्वास्थ्य संगठन से कैंसर की डिटेक्शन सेंटर स्थापित करने के उनके अन्तर-देशीय कार्यक्रम के अधीन सहायता प्राप्त हो रही है। यह सहायता प्रत्येक केन्द्र को एक लाख रुपये के उपकरणों के रूप में दी जाती है। विश्व स्वास्थ्य संगठन की उपकरणों के रूप में दी गई सहायता से ऐसे सात केन्द्र अब तक स्थापित किए जा चुके हैं। इसके अलावा, कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम के संबंध में आयोजित विचारगोष्ठियों और कार्यशालाओं के के लिए भी विश्व स्वास्थ्य संगठन के धन का उपयोग किया जाता है।

बिना टिकट यात्रा की घटनायें

142. **श्री मानिक रेड्डी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिना टिकट यात्रा की घटनाएं बढ़ रही हैं;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) इस प्रकार बिना टिकट पकड़े गए मामलों का गत तीन वर्षों का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है इन मामलों में कितना वास्तविक किराया शामिल है और कितना जुर्माना किया गया और कितना एकत्र किया गया;

(घ) चलती हुई गाड़ियों में बिना टिकट यात्रा करने वाले व्यक्तियों को पकड़ने के लिए विशेष रूप से लगाए गए टिकट कलेक्टरों और निरीक्षण के लिए नियमित और नैमित्तिक कर्मचारियों पर कितना वार्षिक व्यय होता है;

(ङ) क्या सरकार पश्चिम बंगाल की तरह नैमित्तिक कर्मचारियों की संख्या बढ़ा रही है; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान वर्ष वार कितने यात्रियों ने यात्रा की तथा इसकी तुलना में वास्तविक, अधिकतम यात्री क्षमता दर कितनी थी और शत प्रतिशत अधिग्रहण आधार पर अनुमानित अधिकतम आय कितनी हुई ?

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

(ख) प्रश्न ही नही उठता ।

(ग)

(आंकड़े हजार में)

	1982-83	1983-84	1984-85 (दिसम्बर, 1984 तक)
पकड़े गये मामले	34.07	39.12	31.96
वसूल किया गया रेल किराया	297.69	380.46	336.65
किया गया जुर्माना	310.69	373.32	309.23
रेलवे को देय एकत्र की गयी कुल राशि	608.38	753.78	645.88

(घ) कर्मचारियों पर किया जाने वाला खर्च कोटि वार नहीं रखा जाता है ।

(ङ) संभवतः आशय टिकट जांच के लिए लगाये गये स्वय सेवकों से है । ऐसे स्वयंसेवकों की संख्या में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव नहीं हैं । जिनको कभी-कभी लगाया जाता है ।

(च)

वर्ष	यात्री कि० मी० (दस लाख में)	यात्री यातायात से आमदनी (करोड़ रुपयों में)
1981-82	220,787	988.6
1982-83	226,930	1,161.6
1983-84	222,935	1,353.5

गाड़ियों को वाया तेनाली गुंटूर विजयवाड़ा मार्ग से चलाने के लिये अभ्यावेदन

143. श्री एन० वेंकटरत्नम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुंटूर होकर कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और हैदराबाद जैसे महत्वपूर्ण स्थानों के लिए कितनी गाड़ियां चल रही हैं;

(ख) क्या तेनाली विजयवाड़ा को सीधी गाड़ियां चलाने की बजाय सभी महत्वपूर्ण गाड़ियों को तेनाली, गुंटूर विजयवाड़ा मार्ग से चलाने के लिए बहुत से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ग) यदि हां, तो उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) गुंटूर होकर कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली, हैदराबाद के लिये कोई गाड़ी नहीं है। तथापि गुंटूर से बड़ी लाइन की 5 जोड़ी गाड़ियां जिनमें गुंटूर और हैदराबाद के बीच चलने वाली 1/2 गोलकुंडा एक्सप्रेस शामिल है, तथा मीटर लाइन की 13 जोड़ी गाड़ियां चलती हैं, समाप्त होती हैं। इसके अतिरिक्त, गुंटूर, 2 सीधे जाने वाले डिब्बों के द्वारा जो 45/46 ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस और सम्बद्ध पैसेंजर गाड़ियों में लगते हैं, हावड़ा से सीधा जुड़ा हुआ है।

(ख) जी, हां। लम्बी दूरी की गाड़ियों को गुंटूर होकर चलाने के लिये कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ग) ऐसा करना वांछनीय नहीं है क्योंकि ऐसी लम्बी दूरी की गाड़ियों की यात्रा में दिशा परिवर्तन, अधिक दूरी और कर्षण में परिवर्तन करने के कारण 2 घंटे अधिक समय लगेगा।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवा और दिल्ली में सरकारी अस्पतालों को औषधियां सप्लाई करने वाली कम्पनियां

144. **श्री राम भगत पासवान** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन औषध कम्पनियों के नाम क्या हैं जिन्हें पिछले तीन वर्षों के दौरान संघ राज्य क्षेत्र दिल्ली में घटिया किस्म की औषधियों का उत्पादन करने के लिए कारण बताओ नोटिस जारी किए गये हैं; और

(ख) गत एक वर्ष के दौरान के० स० स्वा० से० और दिल्ली में सरकारी अस्पतालों को दवाईयां सप्लाई कर रही कम्पनियों के नाम क्या हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना सभा पटल पर रखे गए विवरणों में दी गई है।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 461/85]

इलैक्ट्रानिकी और दूरसंचार इन्जीनियरी संस्थानों की स्थापना करना

145. **श्री रेणु पद दास** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान इलैक्ट्रानिकी उद्योग और दूरसंचार इंजीनियरी के तेजी से विस्तार को देखते हुए प्रशिक्षित जन शक्ति की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु शैक्षिक संस्थाओं में वर्तमान सुविधायें पर्याप्त होंगी; और

(ख) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या योजनाएं बनाई गई हैं ?

शिक्षा मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ख) शैक्षिक संस्थाओं में विद्यमान सुविधाएं इलैक्ट्रानिकी तथा दूरसंचार इंजीनियरी के क्षेत्र में प्रशिक्षित मानव शक्ति की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होंगी। सातवीं पंचवर्षीय योजना की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इन सुविधाओं में समुचित रूप से वृद्धि करने की आवश्यकता की विस्तृत रूप से जांच की जा रही है और इस सम्बन्ध में निश्चित प्रस्तावों को सातवीं पंचवर्षीय योजना में कार्यान्वयन हेतु शामिल किया जाएगा।

कल्याण कार्यक्रमों की निगरानी के लिए कम्प्यूटरों का प्रयोग शुरू करने का प्रस्ताव

146. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय का विचार अपने कल्याण कार्यक्रमों के क्रियान्वयन की निगरानी के लिए कम्प्यूटरों का प्रयोग शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो यह प्रस्ताव कब क्रियान्वित किया जाएगा; और

(ग) इस संबंध में क्या उपाय किए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क), (ख) और (ग) मंत्रालय में पहले से ही आंकड़े इकट्ठे करने और कुछेक स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण कार्यक्रमों का मूल्यांकन करने के लिए कम्प्यूटरों का इस्तेमाल किया जा रहा है।

परिवार नियोजन कार्यक्रम के संबंध में राज्यों का कार्य-निष्पादन

147. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी पंचवर्षीय योजना में परिवार नियोजन कार्यक्रम के क्रियान्वयन हेतु विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं;

(ख) दिसम्बर, 1984 के अंत तक विभिन्न राज्य सरकारों का इस बारे में प्रदर्शन क्या है और

(ग) लक्ष्य प्राप्ति के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) छठी योजनावधि के दौरान परिवार नियोजन के चार तरीकों में से प्रत्येक तरीके के राज्यवार और वर्षवार निर्धारित लक्ष्यों के चार विवरण सभा-पटलपर रखे जाते हैं। [ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 462/05]

(ग) परिवार कल्याण कार्यक्रम को बढ़ावा देने के लिए एक सुस्पष्ट कार्यनीति तैयार की गई है। इस नीति की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं :—

बहु-प्रचार माध्यमों और एक व्यक्ति से दूसरे व्यक्ति तक इसके संदेश पहुचाने की नीतियों का सुविचारित उपयोग करके इसके बारे में लोगों में जागृति लाने और इसकी जानकारी देने के तेजी से प्रयास करना, परिवार नियोजन अपनाने वाले लोगों के घरों के निकटतम सेवाओं और सामग्री की यथा सम्भव व्यवस्था करना, महिलाओं की साक्षरता में तेजी से वृद्धि लाने के लिए सुविधाओं का विकास करना, युवकों को स्कूलों और कालेजों में तथा इनसे बाहर जनसंख्या शिक्षा देना, जनता के निर्वाचित प्रतिनिधियों की सहायता और समर्थन लेना, अन्य संबंधित मंत्रालयों और विभागों से समुचित सम्पर्क बनाना, परिवार नियोजन अपनाने वाले प्रत्येक व्यक्ति और राज्य सरकारों को प्रोत्साहन देना तथा विभिन्न स्तरों पर इस कार्यक्रम की निकट से निगरानी रखना।

कुष्ठ रोधी टीके का वास्तविक परीक्षणात्मक प्रयोग

148. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सुरक्षित और प्रभावी कुष्ठरोधी टीके की खोज के विकास क्रम में सरकार ने देश में विकसित एक परीक्षणात्मक टीके का वास्तविक परीक्षणात्मक प्रयोग करने की अनुमति प्रदान कर दी है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) हां। कैंसर अनुसंधान संस्थान, बम्बई में तैयार की गई आई० सी० आर० सी० वैक्सीन को, क्लीनिकी परीक्षण में, भारत के औषध नियंत्रक ने मानव उपयोग के लिए सुरक्षित होने की मंजूरी दे दी है। महाराष्ट्र राज्य के एक चुने हुए क्षेत्र में कुष्ठ रोग की रोकथाम में इस वैक्सीन की गुणकारिता की जांच करने के लिए भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने एक अनुसंधान परियोजना को मंजूरी दे दी है। इन अध्ययनों के ब्यौरे को अन्तिम रूप दिया जा रहा है और आशा है कि निकट भविष्य में परीक्षण शुरू हो जाएगा।

महाराष्ट्र में ग्रामीण विद्युतीकरण कार्यक्रम

149. **श्री बालासाहिब विखे पाटिल** : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में ग्रामीण विद्युतीकरण योजनाओं के लिए कितनी केन्द्रीय सहायता दी गई है;

(ख) वर्ष 1984 की समाप्ति पर कितनी चल रही योजनाएं अभी पूरी होनी बाकी हैं;

(ग) आगामी दो वर्षों के लिए परियोजनायें क्या हैं; और

(घ) राज्य सरकारों द्वारा केन्द्रीय सहायता के लिये सातवीं योजना में शामिल करने हेतु बनाई गई योजनायें क्या हैं ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) ग्राम विद्युतीकरण निगम ने महाराष्ट्र में ग्राम विद्युतीकरण स्कीमों के लिए ऋण सहायता के रूप में 28.2.1985 तक 142 करोड़ रुपये की राशि संवितरित की है।

(ख) वर्ष 1984 के अन्त में ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा महाराष्ट्र मे स्वीकृत की गई 603 निर्माणाधीन स्कीमों पर काम हो रहा था।

(ग) ग्राम विद्युतीकरण निगम ने 1985-86 और 1986-87 के दौरान महाराष्ट्र में 2849 गांवों के विद्युतीकरण के कार्यक्रम का प्रस्ताव रखा है।

(घ) महाराष्ट्र सरकार ने सातवीं योजना के दौरान ग्राम विद्युतीकरण के लिए 358 करोड़ रुपये के परिव्यय की परिकल्पना की है, जिसमें से 64 करोड़ रुपए ग्राम विद्युतीकरण निगम से वित्तीय सहायता के रूप में प्रस्तावित हैं।

बिना बिजली के अनुसूचित जनजाति के गांवों की संख्या

151. श्री बाला साहिब बिखे पाटिल : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस देश/राज्य में उन क्षेत्रों में कितने गांव हैं जहां अनुसूचित जनजाति के लोग रहते हैं और वहां बिजली नहीं है;

(ख) क्या उन गांवों को पहले बिजली देने पर विशेष ध्यान दिया जाएगा;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार इस कार्य के लिए राज्य सरकार के साथ मिलकर कोई योजना बनाएगी; और

(घ) क्या महाराष्ट्र सरकार ने इस प्रकार की योजनाओं के लिए वित्तीय सहायता में वृद्धि करने का कोई अनुरोध किया है और यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) 31.12.1984 की स्थिति के अनुसार राज्यवार विद्युतीकृत किए जाने के लिए शेष बचे आदिवासी गांवों की कुल संख्या दिखाने वाला विवरण संलग्न है।

(ख) और (ग) ग्राम विद्युतीकरण निगम आदिवासी क्षेत्रों में विद्युतीकरण कार्यक्रमों में तेजी लाने पर विशेष बल देता रहा है। इन क्षेत्रों के लिए ग्राम विद्युतीकरण स्कीमें उदार शर्तों और निबन्धनों पर तथा कम किए गए व्यवहार्यता मानदण्डों पर स्वीकृत की जा रही हैं। निगम

साधनों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए आदिवासी क्षेत्रों में विद्युतीकरण के लिए राज्य सरकारों/राज्य बिजली बोर्डों द्वारा प्रस्तुत स्कीमों पर स्वीकृति हेतु विचार करता रहेगा।

(घ) महाराष्ट्र की कोई आदिवासी क्षेत्र की स्कीम ग्राम विद्युतीकरण निगम के पास अनिर्णीत नहीं पड़ी है।

विवरण

31.12.1984 की स्थिति के अनुसार विद्युतीकृत किए जाने के लिए राज्यवार शेष बचे आदिवासी गांवों की कुल संख्या दिखाने वाला विवरण।

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	कुल आदिवासी गांवों की संख्या	विद्युतीकृत किए जाने के लिए शेष बचे गांव
आंध्र प्रदेश	7,097 (*)	5,203
असम	4,565	2,964
बिहार	17,250	13,934
गुजरात	5,367	1,599
हिमाचल प्रदेश	485	181
कर्नाटक	111	64
केरल	उपलब्ध नहीं (अ)	उपलब्ध नहीं
मध्य प्रदेश	26,825	16,581
महाराष्ट्र	6,534	2,349
मणिपुर	1,384	1,205
मेघालय	4,583	3,404
नागालैण्ड	960	357
उड़ीसा	18,683	12,776
राजस्थान	4,489	2,665
तमिलनाडु	310	95
त्रिपुरा	2,655	2,192
उत्तर प्रदेश	605	455
पश्चिमी बंगाल	4,389	3,275
जोड़ (राज्य)	1,06,292	69,299
जोड़ (संघ शासित क्षेत्र)	3,468	2,560
जोड़ (अखिल भारत)	1,09,760	71,859

(*)— इनमें जनगणना किए गए 1,194 गैर आबाद गांव शामिल हैं।

(अ)-- राज्य में कोई आदिवासी गांव नहीं है तथापि मई, 1984 के अन्त तक 97 आदिवासी कालोनियां विद्युतीकृत की गई हैं।

महाराष्ट्र को उठाऊ सिंचाई योजनाओं के लिए केन्द्रीय सहायता

152. **श्री बाला साहब विखे पाटिल** : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 7वीं योजना के दौरान उठाऊ सिंचाई परियोजनाओं को बढ़ावा देने के लिए महाराष्ट्र सरकार को केन्द्रीय सरकार द्वारा कितनी राशि का नियतन किये जाने का प्रस्ताव है; और

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने सिंचाई विशेषकर उठाऊ सिंचाई योजना के अन्तर्गत भूमि में वृद्धि के लिए राज्य सरकारों को कोई निर्देश जारी किए हैं और यदि हां, तो महाराष्ट्र के लिए कितनी वृद्धि का सुझाव दिया गया है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) सिंचाई एक राज्य विषय है तथा सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, वित्त-पोषण तथा कार्यान्वयन राज्य सरकारों द्वारा स्वयम् किया जाता है। केन्द्रीय सहायता ब्लाक ऋणों तथा ब्लाक अनुदानों के रूप में दी जाती है और किसी विशेष स्कीम या विकास के सैक्टर से सम्बद्ध नहीं होती। सिंचाई के अंतर्गत और अधिक क्षेत्रों को शामिल करने के उद्देश्य से, राज्य सरकारों को, पहले से अधिक वित्तीय परिव्यय आबंटन करने तथा उन्नत अवस्था में चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ऐसी परियोजनाओं को पर्याप्त धनराशि आबंटित करके प्राथमिकता देने हेतु अनुरोध किया गया है।

विशेष पर्यटक रेलगाड़ी-"द ग्रेट इन्डियन रोवर"

153. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बौद्ध तीर्थ पर्यटकों को ले जाने वाली नौ डिब्बे वाली गलियारेदार वातानुकूलित बड़ी लाइन लग्जरी रेलगाड़ी 'द ग्रेट इंडियन रोवर, पर कुल कितना खर्च किया गया है और उससे कितनी धन राशि अर्जित की गई है तथा इसमें कितने मूल्य की विदेशी मुद्रा शामिल है;

(ख) क्या इस रेलगाड़ी को बन्द करके उसके स्थान पर 4 अप्रैल से पर्यटक सर्किट मार्ग पर लगाया जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो उसके कारण क्या हैं और नये मार्ग पर कितने यातायात की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) बड़ी लाइन की 9 सवारी डिब्बों वाली प्रकोष्ठीय वातानुकूल 'ग्रेट इंडियन रोवर' गाड़ी पर 31.1.1985 तक किया गया कुल खर्च 1,56,53,701.00 रुपये है। इस खर्च में यांत्रिक/विद्युतीय मदों और सवारी डिब्बों को सज्जित करने की लागत शामिल है। कोई विदेशी मुद्रा खर्च नहीं की गई थी। नवम्बर,

1983 से 21.2.1985 तक बौद्ध तीर्थ यात्रियों और अन्यों के लिए वाणिज्यिक फेरों से कुल आमदनी 28.68 लाख रुपये हुई।

(ख) और (ग) यह विचार करते हुए कि बौद्ध भ्रमण सूची पर यातायात की संभावनाएं किंचित सीमित थी, अब यह विनिश्चिय किया गया है कि इस भ्रमण सूची में संशोधन किया जाय जिसमें दिल्ली, आगरा, खजुराहो, वाराणसी और दिल्ली को शामिल किया जाय। भारत पर्यटन विकास निगम बाजार आसूचना द्वारा दिये गये संकेतों के अनुसार यह भ्रमण सूची पर्यटकों में अधिक लोकप्रिय होने की संभावना है।

पूर्वी रेलवे के केनिंग स्टेशन का सुधार

154. श्री सनत कुमार मंडल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को संसद सदस्यों से सुझाव प्राप्त हुए हैं कि पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए पूर्वी रेलवे के केनिंग स्टेशन का, जो कि सुन्दरवन क्षेत्र का मुख्य द्वार है, सुधार किया जाए और कुछ मूल सुविधाएं प्रदान की जायें;

(ख) यदि हां, तो क्या इस मामले में अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है;

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

(घ) क्या वह इस मामले की जांच कराएंगे और इस बारे में पूर्वी रेलवे अधिकारियों को आवश्यक अनुदेश जारी करेंगे ?

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

(ख) से (घ) दिये गये सुझावों की जांच की गई है। केनिंग स्टेशन पर, प्लेटफार्म, प्रतीक्षालय, बेंचों, बिजली के समुचित प्रबन्ध, पीने के पानी की सप्लाई, शौचालय आदि जैसी प्राथमिक सुविधाओं की व्यवस्था पहले से ही मौजूद है जो इस स्टेशन पर होने वाले यातायात के वर्तमान स्तर की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। यात्रियों के लिए अतिरिक्त सुविधाओं की व्यवस्था, धनराशि की उपलब्धता और विभिन्न स्टेशनों की तुलनात्मक आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर, एक कार्यक्रम के आधार पर की जाती है। चूंकि केनिंग केवल उपनगरीय यातायात के लिए एक टर्मिनल स्टेशन है, इसलिए जलपान गृह, विश्राम कक्ष जैसी सुविधाओं की व्यवस्था करना आवश्यक नहीं समझा जाता है। बहरहाल, स्थानीय यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त खानपान सुविधाएं वहां मौजूद हैं।

जी० टी० एक्सप्रेस दुर्घटना के कारण

155. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 6 जनवरी, 1985 को मद्रास-नई दिल्ली ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस मध्य रेलवे के ग्वालियर-आगरा स्टेशन में एक खड़ी मालगाड़ी से टकरा गई थी;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना का कारण क्या था;

(ग) दुर्घटना में कितने लोग मारे गये और घायल हुए;

(घ) दुर्घटना के बाद सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है;

(ङ) क्या सरकार ने इस दुर्घटना में मरने वाले और घायल होने वाले लोगों के परिवारों को पूरा मुआवजा दे दिया है; और

(च) यदि नहीं, तो उसके कारण क्या हैं और मुआवजा कब दिया जायेगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : (क) जी, हां।

(ख) दुर्घटना का का कारण यह था कि जी० टी० एक्सप्रेस को उस ब्लाक खंड में भेज दिया गया जिस पर मालगाड़ी से अलग किये गये तीन माल डिब्बे खड़े हुए थे।

(ग) इस दुर्घटना में मालगाड़ी से अलग हुए भाग के एक माल डिब्बे में लदे हुए सैनिक परेषण की रखवाली कर रहे एक व्यक्ति की तत्काल मृत्यु हो गई थी। एक्सप्रेस गाड़ी में यात्रा कर रहे व्यक्तियों में से 4 व्यक्तियों को गम्भीर चोटें, 22 व्यक्तियों को साधारण चोटें और 4 व्यक्तियों को मामूली चोटें आयीं।

(घ) दुर्घटना की जांच रेल संरक्षा आयुक्त, पश्चिम सर्किल द्वारा की गई है जिन्होंने अपनी प्राथमिक रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी। हातमपुर स्टेशन के केबिन मैन तथा सहायक स्टेशन मास्टर और माल गाड़ी के गार्ड को निलंबित कर दिया गया और उन्हें पुलिस हिरासत में लिया गया था। दुर्घटनाएं रोकने के लिए एक व्यापक कार्यवाही योजना शुरू की गई है। इसमें वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा किये जाने वाले निरीक्षण, काम पर लगे कर्मचारियों की अचानक जांच, घात लगाकर जांच करना, प्रशिक्षण देना, परामर्श देना तथा मानिटरिंग करना शामिल हैं। कार्रवाई योजना की जांच मंडल रेल प्रबंधकों, क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों तथा रेलवे बोर्ड के स्तर पर भी निगरानी रखी जा रही है।

(ङ) और (च) अब तक कोई मुआवजा नहीं दिया गया है। तथापि, अनुग्रह राशि की व्यवस्था कर दी गई है। इस दुर्घटना से उदभूत दावों का निपटारा अतिरिक्त जिला जज/मुरैना द्वारा किया जायेगा जो भारतीय रेल अधिनियम, 1890 की धारा 82-ख के अधीन सक्षम प्राधिकारी हैं। उपर्युक्त न्यायालय द्वारा दिये गये निर्णय के अनुसार मुआवजे का भुगतान अविलम्ब किया जायेगा।

कोयला कम्पनियों द्वारा माल डिब्बों की मांग

156. कुमारी पुष्पा देवी :

श्री अमल दत्त

श्री के० प्रधानी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न कोयला कम्पनियों को कोयले की ढुलाई के लिए प्रति दिन कुल कितने माल डिब्बों की आवश्यकता होती है;

(ख) विभिन्न कोयला कम्पनियों को अब प्रति दिन कितने माल डिब्बे दिये जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार कोयले की ढुलाई के लिए और अधिक माल डिब्बे देने का है; और

(घ) यदि हां, तो वित्तीय वर्ष 1985-86 के दौरान प्रत्येक कोयला कम्पनी को प्रति दिन दिये जाने वाले माल डिब्बों की संख्या का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : (क) अन्तर-मंत्रालय की एक बैठक के दौरान कोयला लदान के लिए माल डिब्बों की कुल आवश्यकता 13,200 माल डिब्बा प्रति दिन कूती गई थी, जिनमें कोल इंडिया लि० की कोयला-खानों द्वारा लादे जाने वाले 11,600 माल डिब्बे भी शामिल थे।

(ख) फरवरी, 1985 के दौरान प्रति दिन सप्लाई किये गये माल डिब्बों की संख्या का रेलवे-वार ब्यौरा इस प्रकार है :—

रेलवे	सप्लाई किये गये माल डिब्बे
मध्य	1190
पूर्व	5833
पूर्वोत्तर सीमा	199
दक्षिण मध्य	994
दक्षिण पूर्व	4620
जोड़	12836

रेलों द्वारा कोयला लदान के लिए माल डिब्बों की सप्लाई के सम्बन्ध में कोयला कम्पनी वार सूचना नहीं रखी जाती है।

दक्षिण मध्य रेलवे, जो सिंगरेनी कोयला कम्पनी की सेवा करती है, में माल डिब्बों की सप्लाई, लक्ष्य से 206 माल डिब्बे कम थी क्योंकि कोयले के कम उत्पादन के कारण कम्पनी माल डिब्बे स्वीकार करने में असमर्थ थी।

(ग) और (घ) लदान के लिए कोयला-क्षेत्रों में तथा उतराई के लिए टर्मिनलों पर माल डिब्बों की रुकावटों में कमी के लिए आंशिक रूप से स्वतन्त्र कोल इंडिया को अधिक माल डिब्बे सप्लाई करने के प्रयास किये जा रहे हैं। बहरहाल, उपर्युक्त लक्ष्य तक माल डिब्बों की सप्लाई मई, 1985 तक पूरी करने का प्रस्ताव है और मई, 1985 से बाद की सप्लाई वर्ष के दौरान अन्तर-मंत्रालय स्तर तथा औद्योगिकी अवसंरचना पर मंत्रिमंडलीय समिति द्वारा किये गये विनिश्चय के अनुसार की जायेगी।

राज्य विद्युत सचिवों की बैठक

157. **श्री अजीत कुमार साहू** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में 2 फरवरी, 1985 को केन्द्रीय विद्युत सचिव और राज्यों के विद्युत सचिवों की कोई बैठक हुई थी;

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

(ग) उक्त चर्चा में विद्युत सचिवों द्वारा दिए गये सुझावों पर सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए अथवा उठाने का विचार है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) ताप विद्युत केन्द्रों के नवीकरण तथा आधुनिकीकरण के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के क्रियान्वयन के संबंध में विचार-विमर्श करने के लिए 2.2.85 को केन्द्रीय विद्युत सचिव की अध्यक्षता में राज्यों के विद्युत सचिवों, राज्य बिजली बोर्डों के अध्यक्षों आदि की एक बैठक हुई थी। बैठक में स्कीम के कुशल एवम शीघ्र तथा दक्षता पूर्वक क्रियान्वयन हेतु विभिन्न उपायों पर चर्चा की गई थी अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्णय लिया गया था कि विद्युत के उत्पादन को बढ़ाने से सीधा-संबंध रखने वाली नवीकरण तथा आधुनिकीकरण की अनिवार्य मदों का क्रियान्वयन, केन्द्र सरकार द्वारा निधियों की व्यवस्था की जाने वाली स्कीम के अन्तर्गत किया जाना चाहिए। राज्यों के प्रतिनिधि स्कीम को पूर्णकालिक कार्य के रूप में विचार करने तथा प्रत्येक केन्द्र में संयंत्र सुधार सैल स्थापित करने के बारे में भी सहमत थे। इस बात पर भी सहमति हुई थी कि राज्य प्राधिकारियों द्वारा ताप विद्युत केन्द्रों के नवीकरण तथा आधुनिकीकरण के लिए अपेक्षित सभी उपस्करों की एक समेकित सूची भेजी जाएगी ताकि भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लि० उसकी मात्रा का निर्धारण कर सके तथा कार्यक्रम के अनुसार उनकी कार्यक्रम के अनुसार सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए मदों को वर्गीकृत कर सके। फुटकर पुर्जों तथा अन्य उपस्करों की समुचित गुणवत्ता सुनिश्चित करने का दायित्व निर्माताओं के प्रतिनिधियों ने लिया था।

राजधानी में मेनिनजाइटिस से अधिक मृत्यु दर के कारण तथा इस रोग का उपचार

158. श्री के० प्रधानी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी में हाल ही में फैले मेनिनजाइटिस रोग के कारणों तथा इस रोग से बड़ी संख्या में हो रही मृत्यु के कारणों का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस वर्ष मेनिनजाइटिस के अचानक फैलने के क्या कारण है ? और कोई निवारक जैसा टीके कोई कारगर इलाज सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) इस वर्ष के दौरान इस रोग के फैलने के कोई विशेष अथवा निश्चित कारण नहीं हैं। कुछ वर्षों से इस रोग की घटनाओं का होना अनियमित रहा है और इसके फैलने का कोई खास ढंग नहीं है। इस रोग को फैलने से रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये है :—

(i) विशेष रूप से प्रभावित क्षेत्रों और घनी बस्तियों में निरन्तर निगरानी की जा रही है।

(ii) अनुमानित क्लीनिकी निदान के आधार पर ही प्रारम्भिक निदान और इलाज किया जा रहा है।

(iii) औषधियों की पर्याप्त सप्लाई के प्रबन्ध कर दिये गये हैं। सभी अस्पतालों और औषधालयों में अपेक्षित एंटीबायोटिक्स और सहायक औषधियों का काफी स्टाक रख दिया गया है।

(vi) लोगों में इसके बारे में आम जागरूकता पैदा करने और उस पर यह ज़ोर देने के लिए कि इसका शुरू में ही निदान और इलाज जरूरी है, आकाशवाणी, दूरदर्शन तथा समाचारपत्रों की सेवाओं का उपयोग किया गया है।

(v) भारतीय चिकित्सा संघ ने रोगियों के उचित इलाज के बारे में अपने सदस्यों को अनुदेश जारी करने की कार्यवाही शुरू कर दी है।

(vi) उन बीमारियों के समुचित टाईपिंग के लिए, जिनके कारण यह रोग होता है, विश्व स्वास्थ्य संगठन ने हमारे अनुरोध पर उचित प्रकार का सीरा हवाई जहाज से पहुंचाया।

(vii) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने इसके रोग वाहकों और उनकी मैनेजमेंट पर अध्ययन आरम्भ किया है ताकि इस पर कारगर नियंत्रण पाने के लिए रोग की महामारिता (एपिडेमियोलाजी) के बारे में जानकारी प्रदान की जा सके।

(viii) यह निर्णय किया गया है कि जिन लोगों के अधिक जोखिम वाला होने की पहिचान कर ली गई हैं उन्हें टीके लगाये जायें तथा इसके लिए विदेश से वैक्सीन प्राप्त करने के प्रबन्ध कर लिये गये हैं।

राजकोट से वेरावल तक मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना

159. **श्री मोहन लाल पटेल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात राज्य में राजकोट से बरास्ता जूनागढ़ वेरावल तक मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदले जाने का कोई विचार है;

(ख) यह प्रस्ताव सरकार के पास कब से लम्बित पड़ा है;

(ग) इस परियोजना में विलम्ब के क्या कारण है; और

(घ) इस क्षेत्र के लोगों की मांग को पूरा करने के लिए इस कार्य को कब तक प्रारम्भ किए जाने की आशा है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : (क) से (घ) फिलहाल, ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। संसाधनों की वर्तमान तंगी के कारण निकट भविष्य में इस प्रस्ताव पर विचार करना संभव नहीं है।

दिल्ली में ट्राउमा सेंटर परियोजना को छोड़ देने के कारण

160. **श्री के० राममूर्ति** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजधानी में "ट्राउमा सेंटर परियोजना" पर 28.60 करोड़ रुपये की "हैल्थ मनी" बेकार खर्च की जा रही है क्योंकि सरकार ने यह पाया है कि यह परियोजना उपयुक्त और व्यावहारिक नहीं है;

(ख) क्या इस परियोजना के परामर्शदाता ने परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए अनेक यूरोपीय देशों की यात्रा की; और

(ग) यदि हां, तो अब इस परियोजना को छोड़ देने के क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) :

(क) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान की ट्राउमा सेंटर परियोजना को भारत सरकार ने विधिवत् मंजूरी दे दी है।

(ख) जी, हां।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

दुर्घटनाओं की रोकथाम और रेलवे होटल निगम की स्थापना

161. **श्री बी० वी० देसाई :**

श्री कमल नाथ :

श्री सी० माधव रेड्डी :

श्री जी० जी० स्वैल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में कार्यकुशलता बढ़ाने के लिए एक नौ सूत्री नीति आरम्भ की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या अपने आंतरिक संसाधनों को जुटाने के लिए रेल विभाग का विचार रेलवे होटल निगम के अन्तर्गत होटल शृंखला स्थापित करने का है;

(ग) यदि हां, तो क्या पिछले दो तीन महीने से बड़ी संख्या में हो रही रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए कोई कदम उठाने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो दुर्घटनाओं को रोकने और कार्यकुशलता बढ़ाने के लिए उठाए जाने वाले प्रस्तावित कदमों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) रेलवे की कार्य-कुशलता में सुधार लाने के लिए समय-समय पर समुचित अभियान चलाये जाते हैं।

(ख) इस सम्बन्ध में शीघ्र ही एक विनिश्चय को अन्तिम रूप दे दिये जाने की संभावना है।

(ग) जी, हां।

(घ) रेलों पर संरक्षा कार्य में और अधिक सुधार करने की दृष्टि से 15.1.85 से एक कार्य योजना शुरू की गयी है। इस योजना में वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा निरीक्षण, आकस्मिक जांच, घात लगाकर जांच करना, निगरानी, कर्मचारियों को प्रशिक्षण और उन्हें परामर्श देने पर ध्यान केन्द्रित किया गया है। यह कार्यक्रम रेलों के मण्डल रेल प्रबन्धकों तथा महाप्रबन्धकों द्वारा और साथ ही रेलवे बोर्ड स्तर पर भी नियंत्रित किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त परिसम्पत्तियों के बदलाव और पुन: स्थापन के लिए अधिक धनराशि आबंटित करने के प्रयास किये जा रहे हैं।

यात्री जहाज "एम० वी० चिदम्बरम्" में आग

162. **श्री बी० वी० देसाई :**

श्री धर्मपाल सिंह मलिक :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

श्री सोडे रमैया : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यात्री जहाज एम० वी० चिदम्बरम् में 2 फरवरी, 1985 को लगी आग में 13 यात्रियों की जलकर मृत्यु हो गयी थी और 100 से अधिक लोग घायल हो गये थे;

(ख) यदि हां, तो क्या 700 यात्रियों और माल से लदे जहाज में मद्रास के दक्षिण पूर्व तट से 300 किलोमीटर दूर समुद्र के बीच में आग लगी थी,

(ग) यदि हां, तो क्या आग लगने के कारणों की जांच की गई थी;

(घ) यदि हां, तो इस जांच रिपोर्ट के क्या परिणाम निकले;

(ङ) इस आग के लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई; और

(च) क्या इस दुर्घटना में मृत/घायल हुये व्यक्तियों के परिवारों को कोई वित्तीय सहायता अथवा क्षतिपूर्ति की राशि दी गई है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) 29 शव/खोपड़ियां प्राप्त हुई हैं। एक यात्री आग से जलने पर मामूली रूप से घायल हुआ और उसकी चिकित्सा जहाज के डाक्टर द्वारा की गई।

(ख) इस जहाज में 702 मुसाफिर यात्रा कर रहे थे और 196 टन माल लदा हुआ था। इसमें सिंगापुर से मद्रास जाते समय 12 फरवरी, 1985 को 13.40 बजे (भारतीय स्टैंडर्ड समय) मद्रास से 30 मील दूर समुद्र में आग लग गई।

(ग), (घ) और (ङ) वाणिज्य नौवहन अधिनियम, 1958 के तहत प्रधान अधिकारी, समुद्री वाणिज्य विभाग, मद्रास द्वारा कानूनी जांच के आदेश दिये गये और यह की जा रही है।

(च) जो लोग इस दुर्घटना में मर गये हैं उनके प्रत्येक उत्तराधिकारी व्यक्तियों को भारतीय नौवहन निगम लि० द्वारा 10,000 रुपये अनुग्रहपूर्ण अदायगी के रूप में दिये जा रहे हैं।

अन्धता नियंत्रण हेतु कार्यक्रम का कार्यान्वयन

163. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्धता की बढ़ती हुई दर को रोकने और देश भर में ग्रामीण क्षेत्रों में तत्काल नेत्र राहत प्रदान करने के लिए भारत में अन्धता नियंत्रण हेतु 1976 में एक राष्ट्रीय कार्यक्रम प्रारम्भ किया गया था;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित कार्यक्रम की मुख्य बातें क्या थीं;

(ग) उनमें से अब तक कितने लक्ष्य प्राप्त हो चुके हैं;

(घ) क्या अन्धता नियंत्रण के लिए कार्यक्रम के कार्यान्वयन को अभी तक कारगर नहीं बनाया गया है;

(ङ) क्या अन्धता के विभिन्न कारणों के विश्लेषण से यह बात उद्घाटित हुई है कि भारत में 90 लाख अंधे व्यक्तियों में से 80 प्रतिशत की अंधता को रोका जा सकता था; और

(च) यदि हां, तो क्या बढ़ती हुई अन्धता को रोकने के लिए राष्ट्रीय कार्यक्रम को कारगर ढंग से कार्यान्वित करने का सरकार का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भोगेन्द्र झकवाला) : (क) जी, हां।

(ख) इस कार्यक्रम के मुख्य उद्देश्य इस प्रकार हैं :—

(1) चलते-फिरते शिविरों के माध्यम से दूर-दराज के क्षेत्रों में नेत्र परिचर्या सेवाएं उपलब्ध कराकर तत्काल राहत प्रदान करना ।

(2) सामुदायिक/प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र/तालुक/जिला और राज्य स्तर पर नेत्र परिचर्या की स्थायी सुविधाएं स्थापित करना ।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम को देश भर में कारगर ढंग से कार्यान्वित किया गया है । आधारभूत ढांचे के विकास के संबंध में उपलब्धियां नीचे दी गई हैं :—

प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को सुदृढ़ बनाना	2000
जिला अस्पतालों को सुदृढ़ बनाना	404
मेडिकल कालेज के नेत्रविज्ञान विभाग का दर्जा बढ़ाना	60
क्षेत्रीय संस्थानों की स्थापना	5
जिला गश्ती इकाइयों की स्थापना	30
राज्य नेत्र-विज्ञान एकांशों की स्थापना	18

मोतिया बिन्द आपरेशन के निष्पादन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई। 1981-82 में 5.5 लाख आपरेशनों की तुलना में 1983-84 में 10.69 लाख आपरेशन किए गए ।

(ङ) हां। आधुनिक चिकित्सा विधियों से 80 प्रतिशत नेत्रविहीनों का इलाज किया जा सकता है ।

(च) इस कार्यक्रम को भारत सरकार के 20 सूत्री कार्यक्रम में शामिल किए जाने से देशभर में इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन में चरण-बद्ध ढंग से सुधार करने पर नया बल दिया गया है ।

प्रमुख बन्दरगाहों पर कार्यकारी दल

164. **श्री बी० बी० देसाई** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्रमुख बन्दरगाहों के संगठनात्मक वित्तीय और संचालनात्मक पहलुओं के अध्ययन के लिए पांच कार्यकारी दल नियुक्त किए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या आशानुकूल कार्य करने में असफल रहने वाला प्रमुख बन्दरगाह सुधार आयोग अब इन कार्यकारी दलों के माध्यम से कार्य करेगा;

(ग) क्या आयोग की स्थापना 7 जनवरी, 1984 को हुई थी, और उससे सभी प्रमुख बन्दरगाहों के सभी पहलुओं और रेलवे बोर्ड की तरह का राष्ट्रीय पत्तन प्राधिकरण बनाने की सम्भावना का अध्ययन करने के लिए कहा गया था;

(घ) क्या आयोग एक वर्ष पूरा करने के बाद या अपना कार्य शुरू करने में असफल रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो ये कार्यकारी दल आयोग के लिए निर्धारित कार्य को पूरा करने में किस सीमा तक समर्थ रहेगा ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) महापत्तन न्यास सुधार समिति ने अपने व्यापक कार्य शर्तों के तहत पांच कार्य क्षेत्रों का पता लगाया है जिसके लिए गहरे अध्ययन की जरूरत है। समिति ने अपने कार्य को जल्द पूरा करने के लिए निम्नलिखित निर्णय किया :—

(i) प्रत्येक कार्य क्षेत्र का गहराई से अध्ययन करने के लिए अलग-अलग कार्य दल गठित करना;

(ii) कार्यदल की प्रगति की समीक्षा करने के लिए एक माह में एक बैठक बुलाना, स्वायत्त निकायों, राज्य सरकारों और पत्तन तथा नौवहन उद्योग में विशेषज्ञ समितियों के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श करना और सम्बन्धित कार्यदलों को विशिष्ट विषय सौंपना।

यह उल्लेखनीय है कि ऐसी समितियों द्वारा कार्यदलों का गठन एक सामान्य प्रक्रिया है।

(ग) और (घ) हालांकि समिति कर्मचारियों आदि की स्वीकृति मिलने के बाद वस्तुतः अपने कार्य में पिछले वर्ष के अन्त में लगी, फिर भी इसने अब तक तीन बैठकें बुलाई हैं और चौथी बैठक 25 मार्च, 1985 को होनी निश्चित हुई है। कार्यदलों ने कुल सात बैठकें बुलाई हैं।

इसके अलावा वे पत्तन प्रयोक्ताओं, जहाजमालिकों, नौवहन एजेंटों तथा बम्बई में मुख्य आयातकों और निर्यातकों से मिले हैं।

समिति केन्द्रीयकृत पत्तन प्राधिकरण गठित करने के प्रश्न पर भी विचार-विमर्श करेगी।

(ङ) जैसा पहले स्पष्ट किया जा चुका है कि कार्यदल और मुख्य समिति साथ-साथ काम कर रहे हैं, जिससे समिति अपने कार्य शीघ्र पूरा कर सके। इस परिस्थिति में मुख्य समिति के स्थान पर कार्य कर रहे कार्यदलों का प्रश्न नहीं होता।

राजनीति शास्त्र के पाठ्यक्रम में मार्क्सवाद को शामिल करने के बारे में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग का मत

165. **श्री रेणुपद दास :**

श्री सैफुद्दीन चौधरी :

श्री सुधीर राय : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विश्वविद्यालयों में सभी स्तरों पर राजनीति शास्त्र के पाठ्यक्रमों में उदारवाद और मार्क्सवाद शुरू करने का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त सुझाव को कार्यान्वित किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या विभिन्न विश्वविद्यालयों में इन विषयों पर एक समान पाठ्यक्रम लागू करने की सरकार की योजना है ?

शिक्षा मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने अध्यापन तथा अनुसंधान के स्तरों से सम्बन्धित मामलों पर आयोग को सलाह देने के लिए अध्ययन तथा अनुसंधान के विभिन्न विषयों में विशेषज्ञों के पेनल गठित किए हैं। ये पेनल इन पाठ्य-चर्याओं और अध्ययन के पाठ्यक्रमों को अद्यतन बनाने की दृष्टि से समय-समय पर उनका पुनरीक्षण करते हैं। इन पेनलों द्वारा की गई सिफारिशें, पाठ्यचर्याओं तथा संगत पाठ्यक्रमों का पुनरीक्षण करने के लिए विश्वविद्यालयों के ध्यान में ला दी जाती है।

1978-79 में वि० अ० आ० राजनीति विज्ञान पेनल की ओर से राजनीति विज्ञान पाठ्यक्रमों की पाठ्यचर्या के संशोधन के सम्बन्ध में तैयार की गई रिपोर्ट में राजनीति विज्ञान के पाठ्यक्रम में उदारवाद और मार्क्सवाद के तत्वों को शामिल करने का उल्लेख किया गया था।

(ख) 12 विश्वविद्यालयों ने सामान्य तौर से इस रिपोर्ट में की गई सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है।

(ग) इन पेनलों द्वारा की गई सिफारिशें विश्वविद्यालयों को उनके मार्गदर्शन के लिए उपलब्ध की जाती है। विश्वविद्यालयों द्वारा प्रदान किये जा रहे विभिन्न पाठ्यक्रमों के लिये एक समान पाठ्यचर्या शुरू करने का सरकार के पास कोई प्रस्ताव नहीं है।

निर्जलन (रिहाइड्रेशन) का नया उपचार

166. श्री एस० एम० गुरुडी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में निर्जलन के कारण अनुमानित कितने बच्चों की मृत्यु होती है;

(ख) क्या यह सच है कि निर्जलन को रोकने के लिए एक नया उपचार या तरीका विकसित किया गया है;

(ग) यदि हां, तो ग्रामीण क्षेत्रों में इसके उपचार या तरीके के बारे में जानकारी देने तथा उसे उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) 1983-84 के दौरान इसके अन्तर्गत कितनी जनसंख्या को लिया गया और 1984-85 और 1985-86 के लिए कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) देश में पिछले तीन वर्षों के दौरान अतिसार रोग से मरने वालों की संख्या (बच्चों सहित) इस प्रकार है—

1982	—	16844
1983	—	8446
1984	—	6298

(ख) निर्जलीकरण को रोकने में ओरल रिहाइड्रेशन थिरेपी बहुत प्रभावकारी पाई गई है।

(ग) 1. ग्रामीण क्षेत्रों में 1000 आबादी की देखभाल करने वाले प्रत्येक ग्राम स्वास्थ्य गाइड को प्रतिवर्ष ओरल रिहाइड्रेशन साल्ट के 60 पैकेट सप्लाई किए जा रहे हैं।

2. ओरल रिहाइड्रेशन घोल के द्वारा अतिसार की रोकथाम करने के लिए स्वास्थ्य कार्यकर्ताओं और लोगों को जानकारी देने हेतु विभिन्न भाषाओं में स्वास्थ्य शिक्षा सामग्री प्रकाशित की जा रही है।

3. ओरल रिहाइड्रेशन घोल को बढ़ावा देने में डाक्टरों, अर्ध चिकित्सा कार्यकर्ताओं और ग्राम स्वास्थ्य गाइडों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाए जा रहे हैं।

(घ) एक ग्राम स्वास्थ्य गाइड द्वारा 1000 आबादी को कवर करने के आधार पर आबादी की कुल कवरेज इस प्रकार है :—

वर्ष	ग्राम स्वास्थ्य गाइडों की संख्या	कवर की गई आबादी
1983-84	3.49 लाख	3490 लाख
1984-85	4.50 लाख	4500 लाख
1985-86	4.80 लाख	4800 लाख

बिजली की कमी की समस्या

167. **श्री सैयद मसूदल हुसैन** : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन-किन राज्यों में बिजली की कमी की स्थायी समस्या बनी हुई है;

(ख) प्रत्येक योजना अवधि में योजना-वार इस स्थिति में सुधार करने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा क्या उपाय किये गए हैं; और

(ग) प्रत्येक राज्य में उत्पादन और मांग के बीच कितना अन्तर है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) सामान्यतः सभी राज्य भिन्न-भिन्न मात्रा में विद्युत की कमी का सामना कर रहे हैं। वर्ष 1984-85 के दौरान (फरवरी, 85 तक) जिन राज्यों में 15% और उससे अधिक विद्युत की कमी का अनुभव किया गया था उनमें ये शामिल है; हरियाणा, जम्मू और कश्मीर, पंजाब, बिहार, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल।

(ख) पंचवर्षीय योजनाओं के भाग के रूप में विभिन्न पंचवर्षीय योजनाओं में निम्नलिखित उत्पादन क्षमता बढ़ाई गई है :—

योजना अवधि	बढ़ाई गई क्षमता (मेगावाट)*
पहली योजना (1951—56)	1100
दूसरी योजना (1956—61)	2250
तीसरी योजना (1961—66)	4520
वार्षिक योजनाएं (1966—69)	4120
चौथी योजना (1969—74)	4579
पांचवीं योजना (1974—79)	10202
वार्षिक योजनाएं (1979—80)	1799
छठी योजना (1980—85)	14000 (अप्रत्याशित)

देश में ताप विद्युत संयंत्रों की क्षमता के उपयोग में सुधार लाने के लिए समय-समय पर अनेक उपाय किए गए हैं। इन उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं :

(1) संयंत्रों में सुधार लाने के कार्यक्रम बनाने तथा उन्हें लागू करने के लिए राज्य विद्युत बोर्डों/बिजलीघरों को सहायता;

(2) बंदी की अवधियों को कम करने के लिए निवारक अनुरक्षण तकनीकें अपनाना;

(3) स्वदेशी तथा विदेशी स्रोतों से फुटकर पुर्जों की प्राप्ति तथा प्रबंध में सहायता;

(4) अपेक्षित गुणवत्ता तथा मात्रा में कोयला प्राप्त करने के लिए सहायता;

(5) यूनिटों के शीघ्र स्थिरीकरण के लिए कृतिक बल की स्थापना;

(6) विद्युत केन्द्रों का प्रचालन तथा अनुरक्षण करने वाले कार्मिकों के प्रशिक्षण की व्यवस्था;

(ग) प्रत्येक राज्य में बिजली के उत्पादन तथा मांग के बीच का वर्तमान अन्तर, फरवरी, 1985 के आंकड़ों के आधार पर, संलग्न विवरण में दर्शाया गया है।

विवरण

राज्यवार/संघ शासित क्षेत्रवार बिजली की मांग और सप्लाई की वर्तमान स्थिति।

[सभी आंकड़े मि० यू०/दिन (निवल) में]

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	मांग	सप्लाई	कमी (%)
	उत्तरी क्षेत्र			
1.	चण्डीगढ़	0.8	0.8	—
2.	दिल्ली	11.8	11.8	—
3.	हरियाणा	16.2	10.1	6.1 (38)
4.	हिमाचल प्रदेश	2.0	1.9	0.1 (5)
5.	जम्मू व कश्मीर	5.0	3.3	1.7 (34)
6.	पंजाब	20.2	18.3	1.9 (9)
7.	राजस्थान	21.7	17.3	4.4 (20)
8.	उत्तर प्रदेश	49.7	41.7	8.0 (16)
	जोड़ :	127.4	105.2	22.2 (17)

पश्चिमी क्षेत्र			
1. गुजरात	39.7	38.2	1.5 (4)
2. मध्य प्रदेश	31.2	31.2	—
3. महाराष्ट्र (गोआ सहित)	72.4	67.4	5.0 (7)
जोड़ :	143.3	136.8	6.5 (5)
दक्षिणी क्षेत्र			
1. आन्ध्र प्रदेश	37.7	37.7	—
2. कर्नाटक	31.4	27.7	3.7 (12)
3. केरल	14.1	14.1	—
4. तमिलनाडु (पांडिचेरी सहित)	41.1	35.5	5.6 (14)
जोड़ :	124.3	115.0	9.3 (7)
पूर्वी क्षेत्र			
1. बिहार	12.7	8.4	4.3 (34)
2. दा० वा० नि०	18.5	14.8	3.7 (20)
3. उड़ीसा	15.2	12.7	2.5 (16)
4. पश्चिम बंगाल (सिक्किम सहित)	19.2	16.8	2.4 (13)
जोड़ :	65.6	52.7	12.9 (20)
V. उत्तरी-पूर्वी क्षेत्र	4.7	4.6	0.1 (2)
VI. अखिल भारत	465.3	414.3	51.0 (11)

केलो बड़ी सिंचाई परियोजना (मध्य प्रदेश)

168. **कुमारी पुष्पा देवी** : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश सरकार ने राज्य की केलो बड़ी सिंचाई परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए उनके मंत्रालय से अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) परियोजना पर कितनी लागत आने का अनुमान है; और

(घ) उक्त परियोजना का कार्यान्वयन किस चरण में है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) तथा (ख) मध्य प्रदेश ने केन्द्र को केलो सिंचाई परियोजना के क्रियान्वयन हेतु अनुरोध नहीं किया है। सिंचाई राज्य विषय होने के कारण, सिंचाई परियोजनाओं का क्रियान्वयन राज्यों द्वारा किया जाता है।

(ग) और (घ) राज्य द्वारा 1979 में प्रस्तुत की गई परियोजना रिपोर्ट के अनुसार इस स्कीम पर 17.8 करोड़ रुपए की लागत आने का अनुमान था। राज्य सरकार ने इस परियोजना के क्रियान्वयन का कार्य अभी हाथ में नहीं लिया है। केलो सिंचाई परियोजना के प्रस्तावित जलाशय से कोयले के कितने भंडारों के जलमग्न होने का अंदेशा है, राज्य सरकार उनका मूल्यांकन करने के लिए अन्वेषण कर रही है।

भोपाल में कम वजन के नवजात शिशु तथा उनकी मृत्यु

169. **श्री धर्मपाल सिंह मलिक** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 17 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है जिस में यह बताया गया है कि पिछले 2 महीनों के दौरान पुराने भोपाल में रह रही महिलाओं के लगभग 25 प्रतिशत नवजात शिशु अपने जन्म के तुरन्त पश्चात् मर गये;

(ख) क्या यह भी बताया गया है कि ऐसे नवजात शिशु कम वजन के हैं जिससे उनके माता-पिता तथा स्त्री रोग विशेषज्ञों, दोनों ही चिन्ताग्रस्त हैं; और

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का इस मामले की जांच करने के लिए विशेषज्ञों के एक दल को भोपाल भेजने तथा इस सम्बन्ध में उपचारात्मक उपाय करने का कोई प्रस्ताव है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) सरकार ने इस बारे में प्रेस रिपोर्ट देखी है।

(ग) एम० आई० सी० गैस से प्रभावित क्षेत्रों में नवजात शिशुओं की वृद्धि और विकास के बारे में भारतीय आयुविज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा 1 जनवरी, 1985 से एक अध्ययन किया गया है। प्रथम संप्ताह में 7 से 40 दिन की आयु के लगभग 100 बच्चों की जांच की गई थी। इनमें से अधिकांश बच्चे पूरी अवधि के हैं लेकिन उनका जन्म के समय वजन 2 किलोग्राम के औसत से कम था। इनकी माताओं का वजन 40 से 45 किलोग्राम के आसपास था और वे सामान्यतया कुपोषण से पीड़ित थी। विकास के अनुसार, बच्चों में छोटी-मोटी जन्म-विसंगतियां, जैसे पेरियारिकुलर, नाड़यूल और हर्निया पाया गया। वैसे ये घटनाएं आम लोगों में पाई जाने वाली घटनाओं से अधिक नहीं थीं।

दिल्ली प्रशासन के अस्पतालों में चिकित्सकीय और परा-चिकित्सीय कर्मिकों की रिक्तियां

170. श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 19 फरवरी, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में छपे इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है, कि दिल्ली प्रशासन के कई अस्पतालों, जिन्हें कमजोर वर्ग की आवश्यकताओं को पूरा करना होता है का कार्य प्रतिबन्ध के कारण प्रभावित हो रहा है क्योंकि इनमें चिकित्सकीय और परा-चिकित्सकीय कर्मियों की 500 रिक्तियां भरी नहीं गई हैं;

(ख) क्या दिल्ली प्रशासन ने भी केन्द्रीय सरकार को भाग (क) में दी गई स्थिति से अवगत करा दिया है; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) और (ख) हां।

(ग) रिक्तियों को भरने के लिए शीघ्र कार्यवाही शुरू कर दी गई है।

मेट्रो रेल परियोजना पर खर्च की गई धनराशि

171. श्री अमर राय प्रधान :

श्री सनत कुमार मण्डल : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कलकत्ता में मेट्रो रेल-परियोजना को पूरा करने के लिए अब तक कितनी धनराशि खर्च की जा चुकी है तथा कितनी और धनराशि खर्च की जाएगी ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : जनवरी, 1985 तक, इस परियोजना पर लगभग 277 करोड़ रुपये की धनराशि खर्च की जा चुकी है। परियोजना को पूरा करने के लिए लगभग 523 करोड़ रुपये की राशि खर्च करनी अपेक्षित हैं।

राज्य विद्युत बोर्डों का लाभ और घाटा

172. डा० ए०के० पटेल :

श्री सी० जंगा रेड्डी : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान (वर्षवार) प्रत्येक राज्य और संघ राज्य क्षेत्र के विद्युत बोर्डों को कितना-कितना लाभ और घाटा हुआ, तथा गैर सरकारी क्षेत्र में सबसे बड़े 5 बिजली-घरों की तुलना में इनकी वार्षिक वित्तीय कार्य-निष्पादन स्थिति क्या है; और

(ख) घाटे में चल रहे इन विद्युत बोर्डों को अब तक कुल कितनी धनराशि का घाटा हुआ है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) वर्ष 1980-81, 1981-82 तथा 1982-83 के दौरान 18 राज्य बिजली बोर्डों और निजी क्षेत्र के 5 बड़े विद्युत केन्द्रों के सम्बन्ध में लाभ और हानियां और जिन राज्य बिजली बोर्डों को हानियां हुई हैं, उन के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1983 तक की संचयी हानियां संलग्न विवरण में दी गई हैं। बाकी चार राज्यों और सभी संघ शासित क्षेत्रों में राज्य बिजली बोर्ड नहीं हैं।

विवरण

(क) 1980-81, 1981-82 तथा 1982-83 के दौरान राज्य विद्युत बोर्डों को हुए लाभ तथा हानियां और राज्य बिजली बोर्डों (जिनको हानियां हुई हैं) की 31-3-83 तक की संचयी हानियां।

क्र० सं०	राज्य बिजली बोर्ड का नाम	1980-81	1981-82	1982-83	(रुपये करोड़ में) संचयी (हानि) 31.3.83 की स्थिति के अनुसार	
1.	आन्ध्र प्रदेश	+ 8.30	+13.0	+10.30	—	
2.	असम	—10.20	—10.30	उपलब्ध नहीं	—75.4	(31.3.82 की स्थिति के अनुसार)
3.	बिहार	—37.60	— 8.50	+ 9.10	—106.8	
4.	गुजरात	+ 3.70	+ 7.80	—12.00	— 43.2	
5.	हरियाणा	30.60	—48.30	—55.20	—197.9	
6.	हिमाचल प्रदेश	—11.80	—10.20	— 7.30	— 59.6	
7.	जम्मू और कश्मीर	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	
8.	कर्नाटक	+15.90	+17.90	+28.50	—	
9.	केरल	+12.50	+ 0.80	— 3.80	—	
10.	मध्य प्रदेश	—22.20	—32.70	+ 2.00	—31.1	
11.	महाराष्ट्र	—20.10	—21.40	—20.60	— 1.4	
12.	मेघालय	— 1.90	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	—21.7	(31.3.81 की स्थिति के अनुसार)

13.	उड़ीसा	+ 7.70	— 4.30	—10.60	—55.4
14.	पंजाब	+ 6.40	— 7.90	— 3.30	—73.1
15.	राजस्थान	— 8.20	—37.10	—31.50	—41.9
16.	तमिलनाडु	+ 4.00	+ 0.90	+ 5.30	—
17.	उत्तर प्रदेश	—49.30	+59.40	—48.50	—531.6
18.	पश्चिम बंगाल	—12.90	—28.50	—34.40	— 83.3

+ लाभ; —हानि;

(ख) निजी क्षेत्र के पांच बड़े विद्युत गृहों के सम्बन्ध में कराधान से पूर्व शुद्ध लाभ और सांविधिक विनियोग

(रुपये करोड़ में)

क्रम संख्या	कम्पनी का नाम	1980-81	1981-82	1982-83
1.	कलकत्ता इलेक्ट्रिसिटी सप्लाई कारपोरेशन (इण्डिया) लि०, कलकत्ता।	8.50	3.85	2.38
2.	अहमदाबाद इलैक्ट्रिसिटी कम्पनी लि०, अहमदाबाद।	5.72	6.81	7.88
3.	टाटा आन्ध्र वैली पावर सप्लाई कम्पनी लि०, बम्बई।	3.44	7.80	8.42
4.	टाटा हाइड्रोइलैक्ट्रिक पावर सप्लाई कम्पनी लि०, बम्बई।	2.30	4.79	5.48
5.	टाटा पावर कम्पनी लि०, बम्बई।	5.40	12.52	14.03

[अनुवाद]

विकलांगता को समाप्त करना

173. **श्री थम्पन थामस** : क्या समाज और महिला कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नवीन उपलब्ध अनुमान के अनुसार देश में प्रमुख विकलांगताओं से ग्रस्त विकलांग लोगों की संख्या कितनी है और यह अनुमान कैसे लगाया गया था;

(ख) इनमें से कितनी विकलांगताएं अधिकांशतः निवारक हैं और सरकार द्वारा पिछले तीन वर्षों में क्या-क्या निवारक कदम उठाए गए हैं; और

(ग) निवारक विकलांगता को कितने समय में समाप्त करने की योजना है ?

समाज और महिला कल्याण मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्रीमती एम० चन्द्रशेखर) : (क) 1981 के दौरान राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण संगठन द्वारा किया गया सर्वेक्षण, देश में विकलांग व्यक्तियों का नवीन अनुमान है। इस सर्वेक्षण में चलशक्ति, वाणी, श्रवण तथा दृष्टि विकलांगताएं शामिल हैं। इस अनुमान के अनुसार किसी न किसी विकलांगता से 12 मिलियन लोग पीड़ित हैं जो कि कुल 680 मिलियन जनसंख्या का (1981 जनगणना) लगभग 1.8 प्रतिशत है। इस सर्वेक्षण में अपनाई गई परिभाषा और शामिल किए गए क्षेत्र के सम्बन्ध में एक विवरण संलग्न है।

(ख) विटामिन "ए" की कमी एवं कुपोषण के रूप में क्रेटोमलशिया के कारण नेत्रहीनता और पोलियों के कारण अस्थि विकलांगता, अधिकांशतः निवारक हैं। पिछले तीन वर्षों के दौरान विटामिन "ए" की कमी के कारण नेत्रहीनता के विरुद्ध रोग निरोधन कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल किए गए 1-5 वर्ष की आयु वर्ग के बच्चों की संख्या निम्नलिखित थी :—

आंकड़े मिलियन में

1981-82	1982-83	1983-84
18.66	10.09	16.94

प्रतिरक्षण कार्यक्रम के अन्तर्गत जिन लाभ प्राप्तकर्ताओं को पोलियो का टीका लगाया गया, उनकी संख्या नीचे दर्शाई गई है :—

लाभप्राप्तकर्ताओं की संख्या लाखों में

1981-82	1982-83	1983-84
29.3	44.5	79.4

(ग) सातवीं योजना के लिए लक्ष्य तैयार किये जा रहे हैं।

विवरण

देश भर में (असम को छोड़कर) नमूने के तौर पर 5409 गांवों और 3652 शहरी ब्लाकों का सर्वेक्षण किया गया।

सर्वेक्षण के लिए निम्नलिखित परिभाषाएं अपनाई गई :—

(1) दृष्टिबाधिता :

किसी व्यक्ति को दृष्टिबाधिता तभी माना गया जब उसे दोनों आंखों से बिल्कुल दिखाई न देता हो अथवा यदि उसे थोड़ा बहुत दिखाई देता भी हो परन्तु वह दिन में तीन मीटर की दूरी से हाथ की उंगलियां (यदि वह ऐनक प्रयोग करता हो तो ऐनक पहनकर) ठीक से न गिन सके।

(2) श्रवणबाधिता :

यदि किसी व्यक्ति की एक कान की श्रवण क्षमता सामान्य और दूसरे की श्रवण क्षमता बिल्कुल ही न हो तो उसे सामान्य माना गया है कि श्रवणबाधित। श्रवण क्षमता को श्रवण सहायक यन्त्र की सहायता के बिना परखा गया था। निम्नलिखित व्यक्तियों को विकलांगता की दृष्टि से इस प्रकार वर्गीकृत किया गया :—

(क) जो बिल्कुल भी नहीं सुन सकते (अर्थात् जो ऊंची से ऊंची आवाज जैसे गड़गड़ाहट को भी नहीं सुन सकते, केवल संकेत ही समझते हैं)।

(ख) जिनकी श्रवणशक्ति बहुत ही कम हो (अर्थात् जो बहुत ही ऊंची आवाज जैसे गड़गड़ाहट आदि को सुन सकते हों और केवल संकेत ही समझते हों)।

(ग) जिनको कम सुनता हो (अर्थात् केवल ऊंची आवाज या सामने पड़े स्पीकर की आवाज ही सुन सकते हों)।

(घ) जिनको सुनने में कुछ कठिनाई होती हो (अर्थात् उनमें सुनने की क्षमता इतनी कम होती है कि वे बात को दोबारा सुनने के लिए आग्रह करते हैं या बोलने वाले के मुंह की तरफ देखते हैं या धीरे-धीरे की गई बातें सुनने में या टेलीफोन पर बात करने में कठिनाई महसूस करते हैं)।

3. वाणी बाधिता :

उन व्यक्तियों के अलावा जो बिल्कुल ही नहीं बोल सकते निम्नलिखित नुक्सों वाले व्यक्तियों को विकलांग माना गया :—

1. अबोधगम्य वाणी बोलना;
2. हकलाहट;
3. असामान्य वाणी बोलना और;
4. बोलने में अन्य प्रकार के नुक्से (नाक में बोलना और तोड़ तोड़ कर बोलना)।

4. चलन विकलांगता

चलन विकलांगता से अभिप्राय उस व्यक्ति की असमर्थता से है जो एक स्थान से दूसरे स्थान तक स्वयं चलने और किसी वस्तु को ले जाने में अक्षम हो। एक स्थान से दूसरे स्थान तक जाने या कोई वस्तु ले जाने के लिए किसी व्यक्ति की क्षमता निम्नलिखित कारणों से समाप्त हो गई हो या कम हो गई हो :—

(1) शरीर या किसी अंग को अधरंग हो जाने के कारण;

(2) किसी अंग के विकृत हो जाने के कारण;

(3) अंगछेदन के कारण;

(4) अंगों के जोड़ों द्वारा ठीक से कार्य न करने के कारण और

(5) शरीर के विकृत हो जाने के कारण-इसमें किसी अंग का विकृत होना शामिल नहीं (अर्थात् रीढ़ की हड्डी का विकृत होना, गर्दन का विकृत होना)।

कुबड़ेपन और बौनेपन को भी चलन विकलांगता में सम्मिलित किया गया।

कोचीन-अल्लेप्पी-कोयम्बटूर के बीच रेल लाइन

174. **श्री थम्पन थामस** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोचीन और अल्लेपी और अल्लेपी-कोयम्बटूर के बीच रेल लाइन निर्माण के कार्य में क्या प्रगति हुई है;

(ख) कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) एर्णाकुलम (कोच्चिन) से अल्लेप्पी तक रेल लाइन का निर्माण और अल्लेप्पी से कायमकुलम तक इसका विस्तार कार्य अनुमोदित कार्य हैं। इनकी प्रगति क्रमशः 42 प्रतिशत और 0.1 प्रतिशत है। अल्लेप्पी और कोयम्बटूर के बीच कोई लाइन निर्माणाधीन नहीं है। इन निर्माण-कार्यों का पूरा होना आने वाले वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

मंगलौर से बम्बई तक रेल लाइन

175. **श्री थम्पन थामस** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंगलौर से बम्बई तक एक रेल लाइन और कोंकण रेल लाइन का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में वर्तमान स्थिति क्या है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) रोहा, दासगांव, रतनागिरि, माडगांव, करवाड़ और उडीपी के रास्ते मध्य रेलवे के आप्ता से दक्षिण रेलवे के मंगलुरू तक पश्चिम तटीय लाइन के निर्माण का प्रस्ताव विचाराधीन है।

इस प्रस्तावित लाइन की अधिक लम्बाई और अत्यधिक लागत को ध्यान में रखते हुए इसे चरणों में आरम्भ किया जाना है। आप्ता-रोहा (61 कि० मी०) नयी बड़ी लाइन का निर्माण एक अनुमोदित कार्य है। आप्ता-पेन (20 कि० मी०) खण्ड को पहले ही यातायात के लिए खोल दिया गया है। पेन-नागोथाने (27 कि० मी०) खण्ड के शीघ्र ही पूरा होने की प्रत्याशा की जाती है।

मंगलुरू से माडगांव तक (325 कि० मी०) का इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण भी प्रगति पर है।

विभिन्न शिक्षा कार्यक्रमों पर व्यय की गई राशि

176. **प्रो० सैफुद्दीन सोज** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 31 दिसम्बर, 1984 को समाप्त हुए वर्ष के दौरान विभिन्न शिक्षा कार्यक्रमों पर वास्तव में कुल कितनी राशि व्यय की गई;

(ख) उपरोक्त राशि राष्ट्रीय बजट का कितना प्रतिशत है; और

(ग) इसी अवधि के दौरान प्रौढ़ शिक्षा पर कितनी राशि व्यय की गई ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चंद्र पंत) : (क) सरकार के लेखे वित्तीय वर्ष के अनुसार रखे जाते हैं, न कि कैलेन्डर वर्ष के अनुसार। जहां तक शिक्षा मंत्रालय का सम्बन्ध है, दिनांक 1-1-84 से 31-12-84 तक की अवधि के दौरान किया गया वास्तविक व्यय 407.97* करोड़ रुपये है।

(ख) क्योंकि 1.1-84 से 31.12.84 तक की अवधि में आंशिक रूप से दो वित्तीय वर्ष शामिल हैं, अतः एक वर्ष के बजट के सन्दर्भ में उपरोक्त व्यय की सही प्रतिशतता निकालना सम्भव नहीं है।

(ग) 34.78 करोड़ रुपये।

परादीप बन्दरगाह न्यास के लिए तलकर्षण-राज सहायता

177. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परादीप बन्दरगाह न्यास को, इसके तलकर्षण खर्चों के बड़े भाग को पूरा करने के लिए राज सहायता प्रदान करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन था;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाए है; और

(ग) राजसहायता, तलकर्षण आदि की लागत का ब्यौरा, जो कि परादीप बन्दरगाह न्यास के लिए सरकार द्वारा दिए जाने हेतु प्रस्तावित हैं; क्या हैं ?

नौवहन और परिवहन राज्यमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से (ग) परादीप पोर्ट ट्रस्ट ने सरकार से कुछेक प्रकार की वित्तीय सहायता के लिए अनुरोध किया है जिसमें निकर्षण कार्य के लिए उपदान और सब्याज ऋण की वापसी की अवधि में छूट देना आदि शामिल है। इसके बारे में अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

*राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया गया व्यय, राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों द्वारा रखे गये बहीखातों में पृथक रूप से दर्ज किया जाता है।

[हिन्दी]

कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के लिए उड़ीसा को आबंटित धनराशि

178. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान (वर्षवार) कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के क्रियान्वयन के लिए उड़ीसा को कितनी धनराशि आबंटित की गई;

(ख) उक्त योजना अवधि के दौरान उड़ीसा राज्य में कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम पर कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) उक्त योजना अवधि में अब तक इस राज्य के कमान क्षेत्रों में शुरू किए गए विकास कार्यों का ब्यौरा क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानंद) : (क) उड़ीसा के लिए राज्य सेक्टर में छठी योजना के लिए कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के वास्ते वर्षवार अनुमोदित परिव्यय निम्न प्रकार है :—

(लाख रुपए में)

1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	जोड़
376	186	140	110	150	962

(ख) उड़ीसा सरकार द्वारा भेजे गए आंकड़ों के आधार पर, उपर्युक्त योजना अवधि में केन्द्रीय प्रायोजित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत भारत सरकार से केन्द्रीय सहायता के लिए ग्राह्य मदों पर व्यय सहित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम पर खर्च की गई राशि निम्न प्रकार है :—

(लाख रुपए में)

1980-81 से 1983-84	1984-85 (प्रत्याशित)	जोड़
1210.87	300.00	1510.87

(ग) राज्य सरकार ने केन्द्रीय प्रायोजित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत हीराकुड, सालदी, महानदी डेल्टा पुरी तथा महानदी डेल्टा कटक नामशः चार बृहद सिंचाई कमानों में कमान क्षेत्र विकास कार्य शुरू किए हैं। शुरू किए गए कार्य-कलाप हैं: फील्ड चैनलों का निर्माण, खेत-नालियां, बाराबंदी लागू करना, अनुकूली परीक्षण, कृषकों के खेतों में प्रदर्शन, कृषकों का प्रशिक्षण आदि। कमान में भूमि विकास कार्यकलाप शुरू करने से पूर्व भूमि चकबन्दी की जा रही है।

छठी योजना के दौरान खोले जाने के लिए प्रस्तावित और वास्तव में खोले गए प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र

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

(क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान कितने प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और औषधालय खोले जाने के लिए प्रस्तावित थे और वास्तव में कितने खोले गए हैं; और

(ख) क्या इस संबंध में विद्यमान मानदण्डों के अनुसार यह संख्या उपयुक्त समझी गयी है और यदि नहीं, तो इस संख्या को बढ़ाने के लिए उनके मंत्रालय ने राज्य सरकारों को क्या परामर्श दिया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) छठी पंच वर्षीय योजना में 756 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोलने का लक्ष्य रखा गया है। प्राप्त सूचना के अनुसार 1003 प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र पहले ही खोले जा चुके हैं। सरकार की नीति के अनुसार कोई नया औषधालय नहीं खोला जाना है।

(ख) संशोधित मानदण्ड के अनुसार सामान्य क्षेत्रों में प्रत्येक 30,000 ग्रामीण आबादी के लिए तथा आदिवासी और पहाड़ी क्षेत्रों में प्रत्येक 20,000 आबादी के लिए चरणबद्ध ढंग से प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र खोलने की योजना है।

रेल-एवं-सड़क बुकिंग सुविधाएं

180. **श्री हरीश रावत** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को उत्तर प्रदेश के पिथौरागढ़, लोहाघाट और बागेश्वर शहरों के लिए रेल-एवं-सड़क बुकिंग सुविधाएं उपलब्ध कराने के सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में उनके मंत्रालय द्वारा क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : (क) जी, हां।

(ख) माल और पार्सल यातायात की बुकिंग के लिए पिथौरागढ़ में आउट एजेंसी पहले से ही खुली हुई है जबकि बागेश्वर और लोहाघाट में आउट एजेंसियां केवल पार्सल यातायात के लिए खोली गई हैं।

इन आउट एजेंसियों को यात्रियों की बुकिंग के लिए खोलने के प्रस्ताव की भी जांच की गयी है और यात्री यातायात की दृष्टि से महत्वपूर्ण न होने तथा कम आमदनी की संभावनाओं की वजह से ठेकेदार उपलब्ध न होने के कारण इसे औचित्यपूर्ण नहीं पाया गया है।

[अनुवाद]

कम्प्यूटरीकृत रेलवे-आरक्षण

181. **प्रो० रामकृष्ण भोरे** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने कुछ स्थानों पर रेल टिकटों के आरक्षण के लिए कम्प्यूटरों का प्रयोग शुरू कर दिया है;

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

(ग) क्या इससे इन सेवाओं में इस समय काम कर रहे कर्मचारियों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : (क) अभी नहीं । रेलें इस समय दिल्ली क्षेत्र में शायिका/सीट आरक्षणों का संगणकीकरण शुरू करने के लिए एक पायलट प्रणाली विकसित कर रही है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) जी, नहीं ।

विश्वविद्यालय एंव कालेज शिक्षकों के वेतन संबंधी वित्तीय भार में हिस्सा बांटना

182. **श्री सैफुद्दीन चौधरी** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 1977 से पहले राज्य सरकारें कालेज और विश्वविद्यालयों के शिक्षकों के वेतन पर खर्च की जाने वाली धनराशि का केवल 20 प्रतिशत व्यय भार ही वहन करती थी और पिछले पांच वर्षों के दौरान समस्त वित्तीय भार राज्य सरकारों पर आ पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार का विचार राज्य सरकारों को इस अत्यधिक व्यय भार से कोई राहत देने का है;

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

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण है ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चंद्र पंत) : (क) जी, नहीं। विश्वविद्यालयों में अध्यापकों के वेतनों से संबंधित खर्च स्वयं राज्य सरकारों द्वारा वहन किया जाता है। तथापि, पीछे जब वेतनमानों को संशोधित किया गया था, तो केन्द्रीय सरकार सीमित अवधि के लिए राज्य सरकारों को वेतनमानों को संशोधित करने में निहित अतिरिक्त खर्च के 80 प्रतिशत तक वित्तीय सहायता प्रदान करने के लिए सहमत हो गई थी। 1.1.73 से कार्यान्वित वेतनमानों के पिछले संशोधन के लिए केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को 31.3.1979 को समाप्त होने वाली अवधि तक अतिरिक्त खर्च का 80% वहन करने के लिए सहायता प्रदान की थी । इसके बाद संशोधित वेतनमानों पर वेतनों के भुगतान की पूरी जिम्मेवारी राज्य सरकार की है।

(ख), (ग) और (घ) राज्य विधान मण्डलों के अधिनियमों के अन्तर्गत कार्य कर रहे विश्वविद्यालयों और उनसे सम्बद्ध कालेजों के अनुरक्षण व्यय को पूरा करने के लिए राज्य सरकारों को सहायता देने का कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के पास नहीं है।

करियार कुट्टी-करप्पाडा बहु-उद्देश्यीय परियोजना

183. **श्री बी० एस० विजयराघवन** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा करियार कुट्टी करप्पाडा बहु-उद्देश्यीय परियोजना के विद्युत खण्ड को अब तक मंजूरी नहीं दी गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस परियोजना के सिंचाई भाग को मंजूरी देने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो इसे कब तक मंजूरी दी जाएगी ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानंद) : (क) से (घ) जी, नहीं। पर्यावरण विभाग ने यह बताया है कि कारापारा करियारकुट्टी बहुद्देश्यीय परियोजना से जिसमें विद्युत उत्पादन और सिंचाई के लिए तीन जलाशयों का निर्माण किया जाना है, पर्यावरण पर कुप्रभाव पड़ेगा, क्योंकि इसमें सदा बहार जंगल और नकद फसलों की रोपाई का क्षेत्र जलमग्न हो जाएगा इस मामले में राज्य सरकार की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा है।

स्वायत्तशासी कालेजों को प्रोत्साहन देने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की योजना

184. **श्रीमती गीता मुखर्जी** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान देश में स्वायत्तशासी कालेजों और शैक्षणिक संस्थानों की संख्या बढ़ाने के लिए राज्य सरकारों और विश्वविद्यालयों को प्रोत्साहित करने की विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की योजना की ओर दिलाया गया है;

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

(ग) क्या विश्वविद्यालय विद्यार्थियों और अध्यापक संगठनों द्वारा इस प्रस्ताव का काफी विरोध किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पंत) : (क) जी, हां।

(ख) यद्यपि यह योजना चौथी योजना में प्रारंभ की गई थी किन्तु अभी तक अनेक कालेजों को स्वायत्त स्तर प्रदान नहीं किया गया है। आयोग ने प्रस्ताव किया है कि अधिक विश्व-

विद्यालयों एवं राज्य सरकारों से कालेजों को स्वायत्त स्तर प्रदान करने के लिए आग्रह किया जाना चाहिए जो विश्वविद्यालय प्रशासन के विकेन्द्रीकरण एवं शैक्षणिक नव परिवर्तन एवं विकास के क्षेत्र के प्रसार के लिए आवश्यक सुधार है।

(ग) और (घ) मद्रास विश्वविद्यालय द्वारा कुछ स्वायत्त कालेजों के निष्पादन के सम्बन्ध में किये गये मूल्यांकन से यह पता चलता है कि इन कालेजों की सम्पूर्ण शैक्षणिक उपलब्धियां सराहनीय हैं। तथापि, कुछ ऐसे विचार व्यक्त किये गये हैं कि इन कालिजों में आरंभ किये गये कुछ नव परिवर्तनों से अध्यापकों एवं छात्रों पर अधिक दायित्व पड़ा है।

सरकार का यह विचार है कि विश्वविद्यालय प्रशासन के विकेन्द्रीकरण और नवपरिवर्तनों तथा विकास की प्रोन्नति के लिए एक उपाय के रूप में और अधिक कालेजों को इसके अंतर्गत लाने के लिए इस योजना का विस्तार किया जाना चाहिए।

पत्तन प्रभारों को युक्तिसंगत बनाना और उनका सरलीकरण करना

185. **श्री सोमनाथ रथ** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लम्बे समय से पत्तन प्रभारों का पुनरीक्षण नहीं किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को पत्तन प्रभारों का पुनरीक्षण करने के लिए विभिन्न पत्तनों से कोई प्रस्ताव मिला है; और

(ग) मौजूदा पत्तन प्रभारों अन्य प्रयोक्ताओं के हित में युक्तिसंगत बनाने तथा सरलीकरण करने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) पत्तन प्रभारों में संशोधन करने के बारे में विभिन्न पोर्ट ट्रस्टों से समय-समय पर सुझाव प्राप्त होते रहे हैं। पिछले दिनों नवंबर, 1983 से नवंबर, 1984 तक की अवधि में विभिन्न सेवाओं के लिए लगने वाले पत्तन प्रभारों में भिन्न-भिन्न तारीखों को संशोधन किए गए। फिलहाल परादीप पोर्ट ट्रस्ट से पत्तन शुल्क में संसोधन करने और उनकी दरों को युक्ति-युक्त बनाने के बारे में एक व्यापक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है, जिस पर विचार किया जा रहा है।

(ग) इन शुल्कों को लागू करने के बारे में समान प्रक्रिया अपनाने, शुल्क की अदायगी की प्रक्रिया को सरल बनाने और पत्तन शुल्क की दरों को युक्तियुक्त बनाने के बारे में नौवहन और परिवहन मंत्रालय ने अप्रैल, 1983 में एक कार्यदल गठित किया था। इस कार्यदल ने अगस्त, 1984 में अपनी रिपोर्ट दी थी। इस कार्यदल ने महापत्तनों पर मौजूदा पत्तन प्रभारों को युक्ति-युक्त बनाने और उनकी तथा अन्य शुल्कों की अदायगी की प्रक्रिया को सरल बनाने के बारे में अनेक सिफारिशें की हैं। इन सिफारिशों की जांच करने के लिए गठित उच्चस्तरीय समिति ने काम करना शुरू कर दिया है। यह समिति उक्त कार्यदल की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के बारे में आवश्यक सुझाव देगी।

कलकत्ता और हल्दिया के पत्तन क्षेत्रों में सूखा

186. **श्री अजित कुमार साहा :** नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फरक्का मसले के अभी तक हल न होने के कारण हल्दिया और कलकत्ता पत्तन क्षेत्रों में सूखे की स्थिति काफी जटिल होती जा रही है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने नदी मार्ग को यातायात के आवागमन के लिए मुक्त रखना सुनिश्चित करने हेतु क्या उपाय किए हैं; और

(ग) इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है ?

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क), (ख) और (ग) इस समय कलकत्ता पत्तन की ओर बलारी बार के कारण और हल्दिया पत्तन की ओर आंकलैंड बार के कारण जो डायमंड हार्बर के नीचे की ओर है, समुद्र डुबाव कम हो जाया करता है। कलकत्ता और हल्दिया की ओर समुद्र का डुबाव और गहरा रखने के लिए सरकार ने वर्ष 1982 में एक व्यापक योजना संवीक्षित की थी। इस योजना में नयाचार द्वीप पर धारा के ऊपर और नीचे की ओर दो नियामक बांधों का निर्माण, मुहाने में बांध की सुरक्षा के लिए निर्माण कार्य, समुद्र का गहरी मात्रा में निकर्षण करने और नौचालन में सुविधा के लिए नौचालन साधनों की खरीद का प्रस्ताव है। इस समय नयाचार द्वीप पर धारा के ऊपर की ओर 2800 मीटर लंबे नियामक बांध का निर्माण किया जा रहा है। इसके अलावा बांध की सुरक्षा के लिए कुछ निर्माण-कार्य भी किए जा रहे हैं ;

"आयोडीन न्यूट्रिशन थाइरोक्सिन एंड ब्रेन डेवेलपमेंट" पर अन्तर्राष्ट्रीय विचारगोष्ठी कार्यशाला

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

(क) क्या हाल में नई दिल्ली में "आयोडीन न्यूट्रिशन थाइरोक्सिन एण्ड ब्रेन डेवेलपमेंट", पर कोई अन्तर्राष्ट्रीय विचार गोष्ठी कार्यशाला हुई थी;

(ख) इसमें कितने वैज्ञानिकों ने भाग लिया और कौन-कौन से देश इसमें शामिल हुए तथा इस विचार गोष्ठी के क्या निष्कर्ष निकले; और

(ग) इस विचार गोष्ठी का अन्य ब्यौरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) हां।

(ख) और (ग) इस विचार गोष्ठी में भारत, चीन, कनाडा, बेल्जियम, अमेरिका, आस्ट्रेलिया, नेपाल, स्पेन, इंडोनेशिया; ब्रिटेन, जापान, सिंगापुर, बंगलादेश, फिनलैंड और अल्जीरिया के 120 वैज्ञानिकों ने भाग लिया।

इस विचार गोष्ठी कार्यशाला ने इस विषय पर अनुसंधान में हुई शीघ्र प्रगति की समीक्षा करके निम्नलिखित प्रमुख सिफारिशें की हैं :—

(i) यह जागरूकता पैदा करना कि पर्याप्त आयोडीन मानव के मानसिक और शारीरिक विकास के लिए आवश्यक है;

(ii) सन् 2000 ईसवी तक आयोडीन कार्यक्रम को लागू करना; तथा

(iii) आयोडीन, पोषण, थायरॉड फंक्शन और मस्तिष्क विकास के संबंध में अनुसंधान को और बढ़ावा देना।

उड़ीसा में विद्युत की कमी

188. **श्री के० प्रधानी :** क्या **सिंचाई और विद्युत मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा में जल विद्युत जलाशयों में जल स्तर कम हो जाने के कारण विद्युत की भारी कमी होने से जिसकी वजह से उच्च वोल्टता उपभोक्ताओं के लिए 30% विद्युत कटौती करनी पड़ रही है, राज्य के बहुत से विद्युत चालित उद्योग वस्तुतः संकट में पड़ गए हैं;

(ख) यदि हां, तो राज्य की अर्थ व्यवस्था पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाली विद्युत की वर्तमान भारी कमी को पूरा करने के लिए सरकार का रंगाली स्थित परियोजनाओं की तरह की अन्य चालू जल विद्युत परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने तथा पड़ौसी राज्यों की ग्रिडों से जैसे कि मध्य प्रदेश के सतपुड़ा ग्रिड से विद्युत प्राप्त करने हेतु उड़ीसा राज्य को क्या सहायता प्रदान करने का प्रस्ताव है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) उड़ीसा में सभी भारी और गहन विद्युत उद्योगों पर समूचे जल वर्ष, 1984-85 (1.7.84 से 30.6.85 तक) के लिए 75% विद्युत प्रतिबन्ध लागू रहे हैं।

(ख) राज्य में विद्युत की कमी को पूरा करने की दृष्टि से आंध्र प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड से लगभग 100 मेगावाट विद्युत की सहायता की व्यवस्था की गई है, जिसका उपयोग राउरकेला इस्पात संयंत्र की उत्पादन आवश्यकता को पूरा करने के लिए किया जा रहा है। यह भी आशा है कि मार्च, 1985 में 132 के० वी बृजराज नगर (उड़ीसा)-रायगढ़ (मध्य प्रदेश) पारेषण लाइन के पूरा हो जाने पर, मध्य प्रदेश 15 से 20 मेगावाट विद्युत की सहायता देने में समर्थ हो जाएगा। रंगाली में निर्माणाधीन 50-50 मेगावाट की दो यूनिटें क्रमशः जुलाई और दिसम्बर, 1985 तक चालू हो जाने की उम्मीद है।

सागर मुहानों के समीप हुगली नदी पर दूसरा जलमार्ग

189. **श्री सत्य गोपाल मिश्र** : क्या नौवहन और परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हल्दिया और कलकत्ता पत्तनों का अस्तित्व सागर मुहानों के समीप हुगली नदी पर दूसरे जलमार्ग की प्रगति और उसके पूरा होने पर निर्भर करता है;

(ख) यदि हां, तो सागर मुहानों के समीप हुगली नदी पर उक्त दूसरा जलमार्ग कब तक पूरा हो जाएगा तथा तत्संबंधी अन्य ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या आने-जाने वाले यातायात के लिए नदी मार्ग को निर्बाध रखने के लिए उक्त दूसरे जलमार्ग को पूरा किये जाने के अतिरिक्त कोई अन्य विकल्प है; और

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

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क), (ख), (ग) और (घ) सागर द्वीप के सामने आकलैंड बार के पश्चिम में एक द्वितीय जलमार्ग पुनः बन रहा है। चूंकि इस जलमार्ग के फलस्वरूप हल्दिया चैनल में आकलैंड बार पर गहराई कम हो जाएगी, अतः द्वितीय जलमार्ग को बंद करने के लिए 85-86 में रिवर ट्रेनिंग कार्य शुरू करने का प्रस्ताव है।

हुगली नदी में हल्दिया बेलारी क्षेत्र में मौजूदा चैनेल में अर्थात् हल्दिया चैनेल में समुद्र की ओर अधिक गहरा करने के लिए सरकार ने 1982 में एक व्यापक योजना स्वीकृति की थी। इस योजना में नयाचार द्वीप में धारा की उल्टी ओर और बहाव की ओर अर्थात् दोनों ओर दो नियामक बांध के निर्माण, मुहाने में बांध की सुरक्षा के लिए निर्माण कार्य, समुद्र में भारी मात्रा में निकर्षण और नौचालन की सहायता के लिए नौचालन उपकरणों के खरीदने का प्रस्ताव है। इस समय इस चैनेल में बहाव के उल्टे नयाचार द्वीप के पास 2800 मीटर लंबा नियामक बांध निर्माणाधीन है। बांध की सुरक्षा के लिए भी कुछ निर्माण कार्य हो रहा है।

दार्जिलिंग में टाय ट्रेन

190. **श्री आनन्द पाठक** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दार्जिलिंग में टाय ट्रेन, जो कि पर्यटकों में अत्यंत लोकप्रिय है, में सुधार करने का कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) इस सम्बन्ध में यदि कोई कदम उठाये गए हैं तो वे क्या हैं ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (ग) दार्जिलिंग में पर्यटकों के लिए कोई टाय ट्रेन नहीं है। संभवतः यह संदर्भ न्यू जलपाईगुड़ी और दार्जिलिंग के

बीच छोटी लाइन की गाड़ियों से सम्बन्धित है। सवारी डिब्बों का सुधार करने के लिए एक प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है जिसमें गद्दीदार सीटों सहित बैठने के लिए आधुनिक स्थान और बाहरी दृश्यों के अच्छी तरह दिखाई देने के लिए खिड़की के बड़े शीशों का प्रावधान है। शौचालय सुविधाओं को भी आधुनिक किया जा रहा है। आधुनिक बनाये गये ऐसे 4 सवारी डिब्बों को गाड़ी में लगा दिया गया है।

हल्दिया में जहाज मरम्मत गोदी की स्थापना

191. **श्री आनन्द पाठक :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने पश्चिम बंगाल में हल्दिया में एक जहाज मरम्मत गोदी की स्थापना करने हेतु केन्द्र को हर किस्म का सहयोग देने और सहायता करने की पेशकश की है; और

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

नौवहन और परिवहन मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) पश्चिम बंगाल में जहाज मरम्मत कारखाने की स्थापना के लिए जिसमें हल्दिया में उक्त प्रकार के कारखाने की स्थापना शामिल है, वहां की सरकार ने परामर्शकों और अध्ययन दल द्वारा प्रारंभिक अध्ययन के दौरान सहयोग और सहायता देने की पेशकश की है।

(ख) केन्द्रीय सरकार ने भारत में जहाज मरम्मत सुविधाओं की स्थापना के बारे में 15 वर्षीय योजना की सिफारिशों को स्वीकार करते हुए सिद्धांत रूप में हल्दिया में जहाज मरम्मत कारखाने की स्कीम को स्वीकार किया है। इस बारे में अंतिम निर्णय संसाधनों के उपलब्ध होने और देश की अर्थ व्यवस्था की अन्य जरूरतों को पूरा करने पर निर्भर होगा।

[हिन्दी]

मुहाने बांध परियोजना

192. **श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :** क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हजारी बाग जिले में मुहाने बांध परियोजना कब तक पूरी हो जाएगी;

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा अब तक इस परियोजना पर कुल कितनी राशि व्यय की गई है; और

(ग) भविष्य में व्यय की जाने वाली राशि का ब्यौरा क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) 127 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत की मुहाने बांध परियोजना बिहार द्वारा प्रस्तावित एक नई बृहद सिंचाई परियोजना है।

योजना आयोग द्वारा इसे अभी स्वीकृति प्रदान की जानी है। अतः इस स्तर पर इसके पूर्ण होने की संभावित तारीख को बताया नहीं जा सकता।

(ख) केन्द्रीय सरकार ने इस सिंचाई परियोजना पर कोई राशि खर्च नहीं की है। सिंचाई राज्य विषय होने के कारण, सिंचाई परियोजना के लिए निवेश को राज्य की योजनाओं से वित्त-पोषित किया जाना है। ऐसा अनुमान है कि मार्च, 1985 के अन्त तक राज्य इस परियोजना पर केवल लगभग 5 लाख रुपए खर्च कर लेगा।

(ग) चूंकि राज्य की सातवीं पंचवर्षीय योजना को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है अतः इस स्तर पर निकट भविष्य में इस परियोजना पर संभावित व्यय नहीं बताया जा सकता।

[अनुवाद]

गत छः महीनों में रेल दुर्घटनाएं

193. **श्री एम० महफूज अली खान :**

श्री कमल नाथ : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत छः महीनों में कितनी रेल दुर्घटनाएं हुई;

(ख) इनमें से प्रत्येक दुर्घटना में मरने वाले व्यक्तियों और घायलों की संख्या क्या है;

(ग) इनके कारणों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इन दुर्घटनाओं में हताहत होने वाले व्यक्तियों के परिवारों को मुआवजों के रूप में कितनी राशि दी गयी ?

रेल मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) सितम्बर, 84 से फरवरी, 85 तक की पिछली छमाही के दौरान गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या निम्न प्रकार है :—

महीना	टक्करें	पटरी से उतरना	समपार दुर्घटनाएं	गाड़ियों में आग लगना
सितम्बर, 84	6	60	4	1
अक्तूबर, 84	1	59	6	—
नवम्बर, 84	3	56	3	—
दिसम्बर, 84	2	52	3	—
जनवरी, 85	4	52	8	—
फरवरी, 85	5	68	8	4

(ख) इन दुर्घटनाओं में 139 व्यक्तियों की मृत्यु हुई और 390 को चोटें आयीं ।

(ग) इन गाड़ी दुर्घटनाओं के विभिन्न कारण नीचे दिये गये हैं :—

(i)	रेल कर्मचारियों की गलती	231
(ii)	रेल कर्मचारियों से भिन्न अन्य व्यक्तियों की गलती	26
(iii)	उपस्करों की खराबी चल स्टाक—49 रेलपथ—8 बिजली संबंधी—1	58
(iv)	तोड़-फोड़	2
(v)	विभिन्न कारकों का इकट्ठा होना	8
(vi)	आकस्मिक	21
(vii)	वे कारण जिनकी जांच की जा रही है	56
(viii)	कारण सिद्ध नहीं किये जा सके	3

(घ) पिछले छः महीनों में दुर्घटनाओं के वर्ष को ध्यान में रखे बिना गाड़ी दुर्घटनाओं के लिए क्षतिपूर्ति के रूप में 74.88 लाख रुपये का भुगतान किया गया है ।

आनुवंशिकी इंजीनियरी और बायो प्रौद्योगिकी के लिए एक केन्द्र की स्थापना

194. **श्री जी० जी० स्वैल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आनुवंशिकी इंजीनियरी और बायो-प्रौद्योगिकी का कोई केन्द्र नई दिल्ली में स्थापित किया जाएग;

(ख) किन कारणों की वजह से भारत को इसके एक केन्द्र के रूप में चुना गया है;

(ग) क्या भारत ने "डी० एन० ए० रिकोम्बीनेन्स" विज्ञान में कोई प्रगति की है; और

(घ) यदि हां, तो उसकी मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) हां ।

(ख) देश में पहले से उपलब्ध वैज्ञानिक और प्रौद्योगिकी क्षमताओं और आधारभूत ढांचे को ध्यान में रखकर ही भारत को इसके एक केन्द्र के रूप में चुना गया है ।

(ग) और (घ) कृषि और स्वास्थ्य के क्षेत्रों में पुनः संयोजित डी० एन० ए० टेक्नोलाजी में काफी प्रगति की गई है। डी० एन० ए० पुनः संयोजन के क्षेत्र में उन्नत अनुसंधान निम्नलिखित संस्थानों में किया जा रहा है :—

1. पर्यावरण-विज्ञान स्कूल, जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय, नई दिल्ली।
2. राष्ट्रीय रोगप्रतिरक्षण संस्थान, नई दिल्ली।
3. भारतीय कृषि अनुसंधान संस्थान।
4. भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, नई दिल्ली।
5. भाभा परमाणु अनुसंधान संस्थान, बम्बई।
6. पूना विश्व-विद्यालय, पुणे।
7. मदुरई कामराज विश्व-विद्यालय, मदुरई।
8. सूक्ष्म जैव प्रौद्योगिकी संस्थान, चण्डीगढ़।

रेलवे समय सारणी

195. श्री जी० विजय रामाराव : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे की समय सारणियां समय पर प्रकाशित की जा रही है और यदि नहीं, तो गत तीन वर्षों का तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उपचारात्मक कदम क्या उठाए गए हैं;

(ख) क्या अखिल भारतीय समय सारणी (आडशा) किसी निजी कम्पनी द्वारा रेलवे को रायल्टी के भुगतान पर प्रकाशित की जा रही है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान कर्मचारियों सहित, समय सारणी के प्रकाशन पर कुल कितनी धनराशि खर्च हुई है और उनसे विज्ञापनों सहित कितनी धनराशि प्राप्त हुई है; और

(घ) क्या सरकार इस कार्य को निजी प्रतिष्ठित फर्मों को सौंपने पर विचार करेगी जिससे कि वर्तमान दरों पर जनता के लिए बिक्री मूल्य निर्धारित करके रेलवे को भी अपेक्षाकृत अधिक लाभ होने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल रख दी जायेगी।

पब्लिक स्कूलों का खोला जाना

196. श्री आनन्द सिंह : क्या शिक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारी संख्या में पब्लिक स्कूल खोलने पर विचार कर रही है जो प्रगति में सहायक होंगे और शिक्षा को बढ़ावा देने के साथ-साथ राष्ट्रीय अखंडता को भी संवर्धित करेंगे; और

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना की मुख्य बातें क्या हैं ?

शिक्षा मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ख) बहुत बड़ी संख्या में पब्लिक स्कूल खोलने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। तथापि, सरकार सातवीं योजना अवधि के दौरान जिला स्तर पर मॉडल स्कूल खोलने के प्रश्न पर विचार कर रही है। योजना के ब्यौरे तैयार किये जा रहे हैं।

रेलवे जोनों में रेल पटरियों को बदलना

197. **श्री आनन्द सिंह** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न रेलवे जोनों में कितना लम्बा रेल मार्ग ऐसा है जो पुराना पड़ गया है और जिसको बदलने की जरूरत है (बड़ी लाइन और मीटर गेज का पृथक-पृथक विवरण दें);

(ख) इनके बदलने पर कितनी धनराशि खर्च होने का अनुमान है;

(ग) यदि उन्हें बदलने का कोई समयबद्ध कार्यक्रम है तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस वर्ष इस प्रयोजन के लिए प्रस्तावित आवंटन कितना है ?

रेल मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) इस समय, रेलपथ के नवीकरण के बकाया कार्य का अनुमान नीचे दिया गया है :—

रेलवे क्षेत्र	बड़ी लाइन (कि० मी०)	मीटर लाइन (कि० मी०)	जोड़ (कि० मी०)
मध्य	2117	—	2117
पूर्व	1489	—	1489
उत्तर	2467	851	3318
पूर्वोत्तर	—	1609	1609
पूर्वोत्तर सीमा	265	1166	1431
दक्षिण	917	1825	2742
दक्षिण मध्य	826	926	1752
दक्षिण पूर्व	1333	—	1333
पश्चिम	1886	2323	4209
जोड़	11300	8700	20000

(ख) लगभग 2500 करोड़ रुपये।

(ग) 1984-85 में, लगभग 2500 कि० मी० लम्बे रेलपथ का नवीकरण किये जाने का प्रस्ताव है। सातवीं योजना (1985-90) के प्रारूप में लगभग 21,000 कि० मी० लम्बे रेलपथ के नवीकरण का प्रस्ताव है। इससे, रेलपथ नवीकरण सम्बन्धी उत्पन्न अतिरिक्त कार्यों को ध्यान में रखते हुए, सातवीं योजना के अन्त में रेलपथ सम्बन्धी बकाया कार्य घटकर आधा रह जाएगा।

(घ) 1984-85 में, रेलपथ नवीकरण के लिए 300 करोड़ रुपये (शुद्ध) और 360.46 करोड़ रुपये (सकल) आबंटित किये गये हैं।

एकीकृत बाल विकास सेवा का कार्यकरण और प्रत्येक राज्य में इसके अन्तर्गत लाए गए ब्लाक और सातवीं योजना के लिए नीति

198. **श्री अमर सिंह राठवा** : क्या समाज और महिला कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एकीकृत बाल विकास सेवा कार्यक्रम के अन्तर्गत प्रत्येक राज्य में कितने ब्लाकों को लिया गया है;

(ख) छठी योजना के दौरान प्रत्येक राज्य में कितने परिवारों को इसका लाभ मिला है;

(ग) इस कार्यक्रम को लोकप्रिय बनाने और देश में विशेषकर आदिवासी क्षेत्रों में अत्यधिक ब्लाक खोलने के लिए-1985-86 में क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) सातवीं पंचवर्षीय योजना के लिए उक्त कार्यक्रम के सम्बन्ध में सरकार की क्या नीति है?

समाज और महिला कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती एम० चन्द्रशेखर) : (क) स्वीकृत समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं की राज्य/केन्द्र शासित प्रदेशवार संख्या दर्शाने वाला विवरण एक संलग्न है (अनुबंध—I)

(ख) समेकित बाल विकास सेवा योजना सारे परिवार को लाभ पहुंचाने की योजना नहीं है। 982 परियोजनाओं से प्राप्त स्थिति रिपोर्टों के अनुसार 31.12.1984 को लाभप्राप्तकर्ताओं की राज्यवार संख्या दर्शाने वाला विवरण-दो संलग्न है।

(ग) परियोजनाओं के चयन में आदिवासी विकास खण्डों को प्राथमिकता दी जाती है। 1685-86 के लिए 206 समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं। 1984-85 के दौरान इन परियोजनाओं पर अग्रिम कार्यवाही करने के लिए राज्यों को अनुमति दे दी गई है।

(घ) सातवीं योजना के लिए नीति चरणबद्ध विस्तार की नीति है।

विवरण-एक

क्रम संख्या	राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश का नाम	मार्च 1985 तक स्वीकृत समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं की संख्या		1985-86 के लिए आबंटित केन्द्रीय प्रायोजित परियोजनाओं की संख्या
		केन्द्रीय प्रयोजित परियोजनाएं	राज्य क्षेत्र की-परियोजनाएं	
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	70	9	10
2.	असम	36	—	5
3.	बिहार	94	—	25
4.	गुजरात	47	16	8
5.	हरियाणा	26	10	4
6.	हिमाचल प्रदेश	12	—	3
7.	जम्मू और कश्मीर	13	8	3
8.	कर्नाटक	48	30	8
9.	केरल	37	24	6
10.	मध्य प्रदेश	73	—	21
11.	महाराष्ट्र	84	—	10
12.	मणीपुर	10	—	1
13.	मेघालय	11	—	1
14.	नागालैण्ड	12	—	1
15.	उड़ीसा	43	1	15
16.	पंजाब	29	—	5
17.	राजस्थान	45	—	10
18.	सिक्किम	4	—	—
19.	तामिलनाडु	39	—	13
20.	त्रिपुरा	11	—	1
21	उत्तर प्रदेश	143	8	25
22.	पश्चिम बंगाल	74	6	20

1	2	3	4	5
	केन्द्र शासित प्रदेश			
23.	अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	4	—	—
24.	अरुणाचल प्रदेश	10	—	4
25.	चण्डीगढ़	2	—	—
26.	दादरा और नगर हवेली	1	—	—
27.	दिल्ली	17	2	2
28.	गोआ, दमन और द्वीव	9	—	2
29.	लक्षद्वीप	1	—	—
30.	मिजोरम	11	3	1
31.	पांडिचेरी	3	—	2
	जोड़	1019	117	206

विवरण दो

31 दिसम्बर, 1984 को विभिन्न राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों में समेकित बाल विकास सेवा योजना के अन्तर्गत लाभप्राप्तकर्ताओं की संख्या

क्रम सं०	राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश के नाम	रिपोर्टिंग परियोजनाओं की संख्या	पूरक पोषाहार प्राप्त करने वाले लाभ-प्राप्तकर्ताओं की संख्या (लाखों में) (गर्भवती महिलाएं, दूध पिलाने वाली माताएं और बच्चे)	स्कूल-पूर्व शिक्षा प्राप्त करने वाले बच्चों की सं० (लाखों में)
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	66	4.40	1.73
2.	असम	220	1.48	0.64
3.	बिहार	65	3.38	1.43
4.	गुजरात	63	3.43	1.56
5.	हरियाणा	33	2.11	0.79

1	2	3	4	5
6.	हिमाचल प्रदेश	12	0.48	0.21
7.	जम्मू और कश्मीर	21	0.71	0.31
8.	कर्नाटक	78	6.97	3.26
9.	केरल	60	3.80	1.54
10.	मध्य प्रदेश	67	4.17	2.03
11.	मणिपुर	10	0.47	0.19
12.	महाराष्ट्र	84	4.24	2.98
13.	मेघालय	11	0.34	0.14
14.	नागालैंड	12	0.89	0.28
15.	उड़ीसा	44	2.51	0.91
16.	पंजाब	27	1.49	0.75
17.	राजस्थान	45	2.98	1.27
18.	सिक्किम	4	0.17	0.08
19.	तमिलनाडु	39	3.53	1.23
20.	त्रिपुरा	11	0.36	0.14
21.	उत्तर प्रदेश	103	5.52	2.93
22.	पश्चिमी बंगाल	51	2.93	1.25
केन्द्र शासित प्रदेश				
23.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	4	0.10	0.03
24.	अरुणाचल प्रदेश	10	0.08	0.04
25.	चंडीगढ़	1	0.10	0.07
26.	दादरा और नगर हवेली	1	0.06	0.02
27.	दिल्ली	19	2.20	0.83
28.	गोआ, दमन और दीव	9	0.32	0.12
29.	लक्षद्वीप	1	0.06	0.01
30.	मिजोरम	8	0.28	0.14
31.	पांडिचेरी	3	0.35	0.11
	जोड़	982	59.91	27.02

भोपाल गैस दुर्घटना

199. श्री मानिक रेड्डी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद द्वारा भोपाल गैस दुर्घटना के पश्चात 15 अनुसंधान परियोजनाएं प्रारम्भ की गई हैं । यदि हां, तो इन परियोजनाओं का स्वरूप तथा उद्देश्य क्या है और इनका कार्य कब तक सम्पन्न होने की संभावना है; और

(ख) क्या सरकार का ऐसे मामलों में शीघ्रता से कार्य करने के लिए कोई तंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : (क) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद की सहायता से इस विषय पर चलाई गई अनुसंधान परियोजनाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है ।

(ख) ऐसे किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है क्योंकि चिकित्सा और स्वास्थ्य संबंधी पहलुओं पर कार्यवाही करने के लिए मौजूदा तंत्र बहुत कुछ पर्याप्त हैं ।

विवरण

क्रम सं०	परियोजना का नाम	अवधि
1.	भोपाल में एक उद्योग से गैस निकलने के कारण जिन लोगों पर उसका तीव्र प्रभाव पड़ा उनके बारे में एक अनुवर्ती अध्ययन	6 माह
2.	एम० आई० सी० के कारण स्वास्थ्य पर पड़े प्रभावों के बारे में सामुदायिक स्वास्थ्य क्लीनिकों के माध्यम से दीर्घ कालीन अध्ययन	5 माह
3.	क्लीनिकल अध्ययन, जिसमें एम० आई० सी० से प्रभावित व्यक्तियों (वयस्कों) की श्वसन क्रिया का अध्ययन शामिल है	5 माह
4.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित बच्चों (5-15 वर्ष) का अनुवर्ती अध्ययन	—1 माह
5.	एम० आई० सी० गैस से आंखों पर पड़े प्रभाव के बारे में अनुवर्ती अध्ययन	—1 माह
6.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित व्यक्तियों पर क्लीनिकी पैथालॉजिकल और हिस्टो-पैथालॉजिकल जांच	—3 माह
7.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित लोगों के फेफड़ों पर पड़े प्रभाव के बारे में माइक्रोबाइलॉजिकल जांच	—2 माह

8.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित व्यक्तियों का क्लीनिकल और फोरेंसिक टाक्सीकोलोजिकल अध्ययन	—3 माह
9.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित क्षेत्रों में नवजात शिशुओं के विकास से संबंधित अध्ययन (क्षेत्रीय अध्ययन)	—5 माह
10.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित व्यक्तियों का रेडियालॉजिकल अध्ययन	—1 माह
11.	परिषद की केन्द्रीय और स्थानीय समन्वय यूनिटें	—5 माह
12.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित व्यक्तियों के बारे में पुल्मीनरी अध्ययन	—3 माह
13.	भोपाल में एम० आई० सी० गैस का अनुवर्ती अध्ययन भारतीय आयुविज्ञान अनुसंधान परिषद-मध्य प्रदेश सरकार की आंकड़ा सूचना प्रणाली	—5 माह
14.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित व्यक्तियों की कोशिकाओं पर साइकेफ्लोरिमीटरक अध्ययन	—5 माह
15.	फेफड़ों की क्रियाओं का अध्ययन, जिसमें रक्त गैस विश्लेषण शामिल है	—2 माह
16.	भोपाल में गैस से प्रभावित जनसंख्या पर एम० आई० सी० कोशिका-आनुवांशिक अध्ययनों का आनुवांशिक विकार के खतरे की दृष्टि से मूल्यांकन	—3 वर्ष
17.	एम० आई० सी० विषाक्तता से तंत्रिका विज्ञान संबंधी विकार	1 वर्ष
18.	एम० आई० सी० से प्रभावित लोगों के मानसिक स्वास्थ्य का अध्ययन	— 3 वर्ष
19.	एम० आई० सी० गैस से प्रभावित लोगों में कैंसर के संबंध में रोग-प्रतिरक्षण अध्ययन	—3 वर्ष
20.	प्रभावित लोगों में एम० आई० सी० का टैराटोजेनिक प्रभाव मालूम करने के लिए महामारी विज्ञान संबंधी अध्ययन	—1 वर्ष

पश्चिम बंगाल में विश्वविद्यालय अध्यापकों के वेतनमानों में संशोधन

200. **श्री सुधीर राय :** क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने केन्द्रीय सरकार से महाविद्यालय और विश्वविद्यालय

अध्यापकों के वेतनमानों में प्रस्तावित संशोधन के समूचे वित्तीय दायित्व का भार वहन करने का अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उक्त अनुरोध को स्वीकार करेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ?

आंध्र प्रदेश में कृष्णा नदी पर चार लेन वाला पुल

201. **श्री एम० आर० वेंकटरत्नम** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री ने विजयवाड़ा के समीप कनकदुरगम्मा बराडी नाम से पुकारी जाने वाली कृष्णा नदी पर चार लेन वाले पुल के निर्माण का शिलान्यास किया था;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने उक्त परियोजना को अपनी स्वीकृति दे दी है और उसके लिए अपने हिस्से की अदायगी कर दी है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क), (ख) और (ग) भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 5 पर विजयवाड़ा के निकट कृष्णा नदी पर एक पुल के निर्माण के बारे में संस्वीकृति दी है जिस पर दो लेन में यातायात की सुविधा की व्यवस्था की है। इस पुल का शिलान्यास आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री ने मई, 1983 में किया था। इस पुल का निर्माण भारत सरकार द्वारा प्रदत्त धनराशि से हो रहा है।

स्वर्णरेखा नदी पर एक बांध बनाने के लिए पश्चिम बंगाल का प्रस्ताव

202. **श्री नारायण चौबे** : क्या **सिंचाई और विद्युत मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को पश्चिमी बंगाल सरकार से सिंचाई के प्रयोजन के लिए स्वर्णरेखा नदी पर मिदनापुर जिले में असराघाट के निकट एक बांध बनाने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या उपर्युक्त प्रस्ताव सरकार द्वारा स्वीकार कर लिया गया है अथवा नहीं;

(ग) यदि यह योजना कार्यान्वित की जाती है तो इसके कितने क्षेत्र तथा कितने हैक्टेयर भूमि को लाभ होगा; और

(घ) ऐसे क्षेत्रों में जहां पर उपर्युक्त योजना का प्रस्ताव है औसत सिंचाई सुविधा की प्रतिशतता क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) पश्चिम बंगाल ने योजना आयोग की तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति तथा अनुमोदन हेतु 158 करोड़ रु० की अनुमानित लागत की स्वर्णरेखा बराज परियोजना प्रस्तुत की है। किन्तु इस परियोजना को स्वीकृति देने से पूर्व बाढ़ से इस परियोजना के कमान क्षेत्र की सुरक्षा तथा रेलवे लाइन पर प्रभाव के लिए राज्य सरकार द्वारा किए जाने वाले उपायों को राज्य सरकार द्वारा अभी स्पष्ट किया जाना है।

(ग) और (घ) इस स्कीम से 1.30 लाख हैक्टेयर वार्षिक सिंचाई लाभ सहित मिदनापुर जिले में 1.10 लाख हैक्टेयर खेती योग्य कमान क्षेत्र को सिंचाई प्रदान किये जाने की आशा है। राज्य के विभिन्न जिलों में विकसित सिंचाई की क्षेत्रवार प्रतिशतता के आंकड़े केन्द्र में नहीं रखे जाते हैं।

बस स्टापों पर बसों का न रुकना

203. **श्री जी० विजय रामाराव** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सुनिश्चित करने के लिए कि दिल्ली परिवहन निगम की बसें अपने स्टापों पर ठीक ढंग से रुकें, दो व्यक्तियों सहित एक हैडकांस्टेबल रखने के बावजूद इसमें कोई सुधार नहीं हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो बुराई को समाप्त करने के लिए क्या कारगर कदम उठाने का सरकार का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) दिल्ली परिवहन निगम की बसों के परिचालन की व्यवस्था, जिसमें बसों को उचित स्टाप पर रोकना भी है, उसके अपने ट्रैफिक कर्मीदल द्वारा की जाती है और इन कामों के लिए पुलिस की कोई सहायता नहीं ली जाती है। दिल्ली परिवहन निगम पुलिस की सहायता यह सुनिश्चित करने के लिए लिया करता है कि उसके बस स्टापों पर आटो रिक्शा या अन्य गाड़ियां नहीं खड़ी हों जिससे बसों के आने जाने में कोई रुकावट नहीं पैदा हो। दिल्ली परिवहन निगम ने यह सुनिश्चित करने के लिए कि उसकी बसें बस स्टापों पर रोकी जाए, हाल में निम्नलिखित उपाय किए हैं :—

(I) अधिक यातायात वाले बस स्टापों पर चेकिंग करने वाले कर्मीदल तैयार किए गए हैं।

(II) बस स्टापों पर बसें नहीं रोकने की घटनाओं की रोकथाम और बस स्टापों पर उचित रीति से बसें खड़ी की जानी सुनिश्चित करने के लिए विशेष चल दस्ते बनाए गए हैं।

(III) उप महाप्रबंधक (यातायात) के अधीन विशेष जांच दलों का गठन किया गया है, जो अधिक यातायात वाले बस स्टापों पर तैनात कर्मीदल का अचानक निरीक्षण कर उनके प्रबंध की जांच किया करते हैं।

(IV) जांच करने वाले कर्मीदल को यह निर्देश दिए गए हैं कि वे बस स्टापों पर मुसाफिरों की लाइन बनाया जाना सुनिश्चित करें।

(V) यातायात पर्यवेक्षी दल की रिपोर्ट/मुसाफिरों की शिकायत मिलने पर दिल्ली परिवहन निगम के ड्राइवरों के खिलाफ अनुशासनिक कार्रवाई की जाती है। प्राइवेट आपरेटरों द्वारा परिचालित बसों के ड्राइवरों के मामलों में इन बसों का चलना रोक दिया जाता है और अपराध के लिए जुर्माना वसूल किया जाता है, जो प्राइवेट बसों के मालिकों के साथ हुए करार की शर्तों के अनुसार है।

(VI) सड़क पर विभिन्न स्टापों पर " " के निशान बनाने के अनुदेश दिए जा चुके हैं, जिससे कि बस स्टाप के आगे उचित स्थान पर बसें उचित रीति से रोकी जा सकें। ये निशान बनाए जा रहे हैं।

कलकत्ता में भूमिगत रेल

204. **श्री रेणुपद दास** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकार को कलकत्ता में भूमिगत रेल पुलिस तंत्र पर होने वाली 50 प्रतिशत लागत वहन करनी होगी; और

(ख) कलकत्ता में भूमिगत रेल पुलिस तंत्र पर होने वाली पूरी लागत को मैट्रो रेल द्वारा वहन न किए जाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : (क) और (ख) फिलहाल, मैट्रो रेलवे कलकत्ता समूचे भारत में क्षेत्रीय रेलवे प्रणालियों की समान व्यवस्थाओं के आधार पर भूमिगत रेलवे के लिए पुलिस व्यवस्था की 50 प्रतिशत लागत वहन करने को सहमत हो गयी है।

दिल्ली परिवहन निगम का बस बेड़ा

205. **श्री जी० वी० रामाराव** : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम के बसों के बेड़े में और नई बसें जोड़ी जा रही हैं;

(ख) यदि हां, तो 1.1.85 को पहले ही बेड़े में कितनी बसें उपलब्ध थी और उस दिन वास्तव में कितनी बसें चल रहीं थीं तथा जोड़ी जाने वाली नई बसों की संख्या कितनी है;

(ग) दिल्ली परिवहन निगम को अपने बेड़े पर गत तीन वर्षों में कितना घाटा हुआ;

(घ) दिल्ली परिवहन निगम द्वारा ठेके पर ली गई निजी बसों ने कितना लाभ कमाया था; और

(ङ) क्या सरकार का विचार सार्वजनिक कोष से और बसें खरीदने तथा निजी बसें लेने तथा दिल्ली परिवहन निगम के स्वामित्व वाली बसों का चलन उत्तरोत्तर समाप्त करने का है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) पहली अप्रैल, 1984 को दिल्ली परिवहन निगम के पास कुल 4135 बसें थीं । पहली अप्रैल, 1984 से 31 दिसम्बर, 1984 तक 706 नई बसें मंगाई गई और 837 पुरानी बसों को निकाल दिया गया, जिससे पहली जनवरी, 1985 को निगम के पास कुल 4004 बसें थीं । पुरानी बसों के स्थान पर नई बसें मंगाना एक खाते के तहत मार्च, 1985 में अन्त होने वाली तिमाही में 59 बसें खरीदने का प्रस्ताव है । इनमें से 29 बस आ चुकी हैं ।

(ग) और (घ) दिल्ली परिवहन निगम के पास अपनी बसों के अलावा प्राइवेट आपरेटरों की बसें भी हैं, जिनके लिए प्राइवेट आपरेटरों को किलोमीटर के आधार पर एक मुश्त रकम अदा की जाती है । पुरानी दरों पर मुसाफिरों से कम भाड़ा लिये जाने के कारण निगम को दोनों प्रकार की बसों के परिचालन में घाटा हो रहा है । पिछले तीन वर्षों में इन बसों से जो घाटा हुआ, उसे अलग-अलग नीचे दिखाया गया है :—

वर्ष	दिल्ली परिवहन निगम की बसों के परिचालन में घाटा		
	दिल्ली परिवहन निगम की अपनी बसों में	प्राइवेट आपरेटरों की बसों के परिचालन में	कुल
1981-82	1771.59	197.31	1968.90
1982-83	2689.95	492.50	4182.45
1983-84	3850.70	739.01	4589.71

(ङ) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है ।

केन्द्रीय विद्यालय संगठन का वित्त पोषण और लेखा-परीक्षा

206. **श्रीमती विभा घोष गोस्वामी** : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार द्वारा केन्द्रीय विद्यालय संगठन को पूर्णतः वित्त-पोषित किया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो इसका वार्षिक बजट कितना है और संगठन के लेखों की लेखा परीक्षा के लिए क्या व्यवस्था की गई है ?

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हाँ ।

(ख)केन्द्रीय विद्यालय संगठन का वर्ष 1984-85 के लिए वार्षिक बजट 44.67 करोड़ रु० का है । संगठन के वार्षिक लेखों की लेखा-परीक्षा भारत के नियन्त्रक और महालेखा परीक्षक द्वारा की जाती है ।

पिछले दो वर्षों के दौरान दिल्ली में सड़क दुर्घटनाएं

207. **श्री अजय विश्वास :**

श्री पूर्ण मल्लिक : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले दो वर्षों के दौरान दिल्ली में कितनी सड़क दुर्घटएं हुई;

(ख) इस अवधि के दौरान इन दुर्घटनाओं में कितने लोग मारे गये और घायल हुए; और

(ग) दिल्ली में सड़क दुर्घटनाओं को कम कम करने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) दिल्ली प्रशासन से प्राप्त सूचना के अनुसार वर्ष 1983 और 1984 में निम्नलिखित संख्या में दुर्घटनाएं हुई :—

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या	दुर्घटनाओं मे हताहत/ घायल होने वाले व्यक्तियों की संख्या	
1983	5477	1156	5463
1984	5609	1239	5766

(ग) दिल्ली प्रशासन ने सड़क दुर्घटनाओं को कम करने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं :—

(I) विभिन्न सड़कों पर भिन्न-भिन्न प्रकार की गाड़ियां चलाने के लिए अधिकतम गति का निश्चित किया जाना । इन गाड़ियों की गति की समय-समय पर नियमित रूप से चेकिंग होती है और अभीष्ट गति की अपेक्षा अधिक गति से गाड़ियां चलाने वालों का चालान किया जाता है

(II) गति की सीमा का उल्लंघन करने वालों के खिलाफ उसी स्थान पर कार्रवाई की जाती है और उनसे भारी जुर्माना वसूल किया जाता है, जिससे कि अभीष्ट गति की अपेक्षा अधिक गति से गाड़ी चलाने वालों पर तुरन्त असर पड़ सके ।

(III) कुछ स्थानों पर होमगार्डों की सहायता से पैदल चलने वाले यात्रियों के आवागमन पर नियंत्रण रखा जाता है। पैदल चलने वाले यात्रियों से अनुरोध किया जाता है कि वे सड़कों को उनके ऊपर बने पुलों/उनके नीचे बने पुलों व जेबरा क्रॉसिंग से पार करें।

(VI) स्कूल के बच्चों को और सड़क का इस्तेमाल करने वाले अन्य लोगों को श्रव्यदृश्य प्रचार साधनों और प्रदर्शनियों के द्वारा सड़क को सुरक्षापूर्वक पार करने की शिक्षा दी जाती है।

(V) राजमार्गों पर व्यवस्था बनाए रखने के लिए पेट्रोलिंग शुरू की गई है।

(VI) गाड़ी चलाने के बारे में प्रशिक्षण देने के लिए एक मांडल ड्राइविंग ट्रैनिंग स्कूल खोला गया है।

दिल्ली परिवहन की बसों से घातक दुर्घटनाएं

208. **श्री आनन्द सिंह** : क्या **नौवहन और परिवहन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 8 फरवरी, 1985 के "पैट्रियॉट" में "सिंगल बिगैस्ट किलर आन व्हील्स" शीर्षक से छपे समाचार की ओर आकर्षित किया गया है, जिसमें यह बताया गया है कि दिल्ली में होने वाली 22 प्रतिशत घातक दुर्घटनाएं दिल्ली परिवहन की बसों से होती हैं और इनमें दिल्ली परिवहन का हिस्सा वर्ष-प्रति वर्ष बढ़ता जा रहा है;

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

(ग) दिल्ली परिवहन निगम की बसों से होने वाली घातक दुर्घटनाओं को कम करने हेतु स्थिति को सुधारने के लिए क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क), (ख) और (ग) सरकार का ध्यान इस समाचार की ओर आकृष्ट हुआ। दिल्ली परिवहन निगम के रिकार्ड के अनुसार उसकी बसों से होने वाली दुर्घटनाओं के कारण वर्ष 1983 में 257 व्यक्ति और वर्ष 1984 में 242 व्यक्तियों की जानें गईं। दुर्घटनाओं की संख्या में कमी ऐसे समय में हुई जबकि उसके पास नवंबर, 1984 में बसों की संख्या 4794 हो गई, जो दिसम्बर, 1983 के अंत में 4048 थी। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि दुर्घटनाएं अन्य कारणों से भी होती हैं जैसे कि यातायात में वृद्धि के साथ-साथ दिल्ली की जनसंख्या में भी वृद्धि होना दिल्ली परिवहन निगम की बसों का जहां तक प्रश्न है, दुर्घटना की दर वर्ष 1981 से वर्ष 1983 के बीच प्रति एक लाख कि० मी० पर निम्नलिखित प्रकार से रही :—

वर्ष	प्रति लाख कि० मी० पर दुर्घटना की दर
1981-82	1.96
1982-83	2.09
1983-84	1.61

इससे यह स्पष्ट है कि वर्ष 1983-84 में दुर्घटनाओं की संख्या कम हो गई। इसे और कम करने के लिए दिल्ली परिवहन निगम और भी अधिक प्रयास कर रहा है। इस बारे में जो उपाय किए गए हैं, वे निम्नलिखित है :—

1. उचित प्रकार से प्रशिक्षित ड्राइवरों की नियुक्ति को सुरक्षित करने के लिए केवल उन्हीं व्यक्तियों को नियुक्त किया जाता है, जिनके पास भारी गाड़ी चलाने का कम से कम 3 वर्षों का अनुभव होता है।

2. ड्राइवरों को बस चलाने की रीति पर तैनात करने से पहले, दिल्ली परिवहन निगम के प्रशिक्षण विद्यालय में सुरक्षित रीति से गाड़ी चलाने और बस मार्गों से परिचित होने के लिए विशेष प्रशिक्षण दिया जाता है।

3. जिन ड्राइवरों को बसें चलाने की ड्यूटी दी जाती हैं, उनकी गाड़ी चलाने की आदतों की जांच करने और अभीष्ट गति की अपेक्षा अधिक गति से गाड़ी चलाने की उनकी आदतों को रोकने के लिए विशेष दस्ते तैनात किए गए हैं। जिन ड्राइवरों की आदत ठीक तरह से बसें चलाना नहीं है, उनको बसें चलाने की ड्यूटी से हटा लिया जाता है या उन्हें पुनः प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिए प्रशिक्षण विद्यालय भेज दिया जाता है।

4. बसों की देख-रेख में सुधार करने के लिए हर संभव प्रयास किए जाते हैं।

5. यातायात पुलिस अधिकारियों की सहायता प्राप्त कर फिल्मों, स्लाइडों और श्रव्य-दृश्य के अन्य साधनों के द्वारा इन ड्राइवरों को यातायात के नियमों और सड़क सुरक्षा के अन्य उपायों की नियमित रूप से जानकारी दी जाती हैं।

6. एक प्रोत्साहन योजना भी शुरू की गई है जिसके तहत उन ड्राइवरों को नकद पुरस्कार दिया जाता है, जिन्होंने किसी भी तिमाही में कोई दुर्घटना नहीं की हो। नकद पुरस्कार की यह राशि हर तिमाही में क्रमशः बढ़ा दी जाती है।
[हिन्दी]

दिल्ली परिवहन निगम में कथित धांधली

209. **श्री पीयूष तिरकी :** क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 28 फरवरी, 1985 के हिन्दी दैनिक "जनसत्ता" में "धांधलियों का बसेरा-दिल्ली परिवहन निगम" (दिल्ली परिवहन निगम में धांधली) शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो ब्रिटेन के अध्ययन दल द्वारा किये गये अध्ययन के प्रति उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों में पाई जाने वाली कमियों को दूर करने हेतु किन उपायों का सुझाव दिया गया है; और

(घ) सरकार इस दिशा में क्या कदम उठा रही है ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी, हां। माननीय सदस्य ने अखबारों में प्रकाशित जिस समाचार का उल्लेख किया है वह दिल्ली परिवहन निगम द्वारा सड़क की सुरक्षा बनाये रखने के लिए किये गये कार्य से है।

(ख) यह अध्ययन यू० के० की परिवहन तथा सड़क अनुसंधान प्रयोगशाला (वर्कशायर) द्वारा किया गया था जिसने वर्ष 1982 में अपनी रिपोर्ट दी थी। इस रिपोर्ट में अन्य वाहनों की अपेक्षा दिल्ली परिवहन निगम की बसों द्वारा अधिकतम दुर्घटना करने के बारे में और उन तत्वों का विश्लेषण किया गया था जिनके कारण अधिक दुर्घटनाएं होती हैं।

(ग) और (घ) यह अध्ययन कारणों का पता लगाने के बारे में था और किसी विशिष्ट प्रकार की सिफारिशें करने के लिए नहीं किया गया था। इस अध्ययन में इस समस्या के समाधान के लिए और सड़क यातायात में सुरक्षा में सुधार लाने के लिए दिल्ली परिवहन निगम द्वारा किये गये विभिन्न अल्पकालीन और दीर्घ कालीन उपायों का मूल्यांकन किया गया था। इस अध्ययन में आमतौर में उक्त उपायों का समर्थन किया गया है।

[अनुवाद]

दिल्ली परिवहन निगम को पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान हुआ घाटा

210. श्री मूल चन्द डागा :

श्री बिलास मुत्तेमवार

श्री पीयूष तिरकी : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम को घाटा हो रहा है तथा पिछले वित्तीय वर्ष में इसको 381 करोड़ रुपये का घाटा हुआ था;

(ख) यदि हां, तो क्या घाटे के कारणों का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन किया गया है और यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं; और

(ग) मार्च, 1983 में दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों की हड़ताल की जांच करने के लिए नियुक्त की गई मजिस्ट्रेट जांच के क्या निष्कर्ष निकले ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी, हां। लेकिन पिछले वर्ष अर्थात् वर्ष 1983-84 में निगम को वास्तविक परिचालन घाटा (मूल्य

ह्रास और ब्याज प्रभार को छोड़कर) और निवल घाटा (मूल्यह्रास और ब्याज प्रभार को मिलाकर) क्रमश: 4589.71 लाख रुपये और 10111.60 लाख रुपये हुआ।

(ख) दिल्ली परिवहन निगम को घाटे का मुख्य कारण किराए की दरों का कम होना है।

(ग) दिल्ली प्रशासन ने 25 मार्च, 1983 को न्यायिक जांच का आदेश दिया था जो निम्नलिखित मुद्दों के बारे में थी :—

(I) उन परिस्थितियों और कारणों की जांच करना जिनके कारण दुर्घटना हुई और जिसके फलस्वरूप बसंत बिहार पुलिस थाने के अधिकार क्षेत्र में 23 मार्च, 1983 को दिल्ली परिवहन के एक कर्मचारी की मृत्यु हुई थी।

(II) इसके लिए यदि कोई जिम्मेदार है तो जिम्मेदारी ठहराना।

इस जांच में यह पाया गया कि दिल्ली परिवहन निगम के प्रशासन ने हड़ताल रोकने के लिए पर्याप्त कार्रवाई की थी। इसके अलावा यह भी पाया गया कि पुलिस ने अपने जितने बल का प्रयोग किया था वह अनावश्यक नहीं था।

———

[अनुवाद]

12.01 म० प०

हाल ही में पता लगी जासूसी गतिविधियों के संबंध में

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : आपने जासूसी के मामले पर ध्यानकर्षण प्रस्ताव स्वीकार किया था। हम आपको बताना चाहते हैं कि प्रधान मन्त्री सचिवालय में जासूसी गतिविधियों ने देश की सुरक्षा को खतरा पैदा कर दिया था तथा यह मामला इतना गम्भीर है कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव द्वारा इस पर चर्चा करना अपर्याप्त रहेगा। महोदया, बैलट में केवल पांच सदस्य आ सकते हैं और, वे एक ही पार्टी के हो सकते हैं। हम इस मामले पर व्यापक चर्चा करना चाहते हैं। कृपया स्थगन प्रस्ताव की अनुमति दें अथवा नियम 193 के अधीन चर्चा करायें।

अध्यक्ष महोदय : मुझे एक बात हल करने दें। यह केवल तभी हो सकता है जब आप तथा गृह मन्त्री भी सहमत हों। मुझे इसे नियम 193 के अधीन चर्चा कराने में कोई अपत्ति नहीं है और यह चर्चा बाद में की जा सकती है।

प्रो० मधु दण्डवते : सभी की सहमति का कोई प्रश्न नहीं है। हमने स्थगन प्रस्ताव तथा नियम 193 के अधीन चर्चा का नोटिस दिया है।

अध्यक्ष महोदय : एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव लिया जा रहा है। इसीलिए मैंने उसकी अनुमति दी है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : बोलिए, चव्हाण साहब क्या इसको 193 में कन्वर्ट कर दें ?

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते : मंत्री महोदय वह आपका मार्गदर्शन मांग रहे हैं। आप उन्हें क्यों नहीं बताते ? .....

(व्यवधान)

इतने महत्वपूर्ण मामले पर इस प्रकार चर्चा करना पर्याप्त नहीं रहेगा। क्या आप सहमत हैं कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के अंतर्गत इस पर पर्याप्त रूप से चर्चा हो सकती है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि ध्यानाकर्षण में यह सरल रहेगा। इसमें वह पांच बार उत्तर देंगे, जबकि नियम 193 में वह एक ही बार उत्तर देंगे।

प्रो० मधु दण्डवते : ध्यानाकर्षण प्रस्ताव में सभी दलों के सदस्यों को अपने विचार व्यक्त करने के लिए अवसर नहीं मिल सकता। उनमें से अधिकांश कांग्रेस (इ) के सदस्य होंगे।

अध्यक्ष महोदय : आप इस पर विचार कर सकते है। आप इसे बाद में ले सकते हैं।

प्रो० मधु दण्डवते : आप मंत्री महोदय पर निर्भर क्यों करते हैं कि वह निर्देश दें ?

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : यदि आवश्यक होगा तो बाद में इसे 193 के अधीन ले सकते हैं।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : बात तो वहीं हो जाती है।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते : महोदय, मैं पूर्वोदाहरण दिखाऊंगा। पीछे आपने इसे नियमित चर्चा में बदला है।

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता है कि मैंने ऐसा किया है, इसीलिए मैं पूछ रहा हूं।

प्रो० मधु दण्डवते : मैं आपको बता रहा था। जहां तक स्वराज पाल के मामले का प्रश्न है, उस पर एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव था जिसे आपने 193 के अन्तर्गत चर्चा में बदल दिया। उसी तरह इसे भी बदला जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने सभा की सहमति के साथ बदला था। मैं सदैव ऐसा ही करता हूं। मुझे कोई आपत्ति नहीं है—परन्तु वह सहमत नहीं हैं।

प्रो० मधु दंडवते : आप मन्त्री महोदय पर पूरी तरह निर्भर क्यों करते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : मुझे उन्हें उत्तर देने के लिए समय देना होता है। यदि कोई बात रह जाती है तो हम देखेंगे। यदि आप संतुष्ट नहीं होते तो हम ध्यान देंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : एक बार ध्यानाकर्षण प्रस्ताव ले लिया जाता है तो उससे और चर्चा का अवसर नहीं रहेगा।

अध्यक्ष महोदय : यह आवश्यक नहीं है। ऐसी कोई रोक नहीं है। हमने श्रीलंका के विस्थापितों के प्रश्न पर कई बार चर्चा की है। हम पुनः चर्चा कर सकते हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप देख लें।

श्री एस० बी० चव्हाण : यदि बाद में जरूरत होगी तो 193 में देख लेंगे।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन (वड़ागरा) : जरूरत तो है।

[अनुवाद]

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं जासूसी के मामले की चर्चा कर रहा था। यदि प्रधान मंत्री को कोई आपत्ति न हो तो इसे चर्चा में बदला जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : जासूसी के मामले पर आज ध्यानाकर्षण प्रस्ताव है। वे इस पर 193 में चर्चा चाहते हैं .....

(व्यवधान)

प्रो० मधु दण्डवते : आपके माध्यम से मैं सदन के नेता का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि तीन अवसरों पर ध्यानाकर्षण को 193 के अधीन चर्चा के रूप में बदला गया।

अध्यक्ष महोदय : ऐसा किया जा सकता है। मैं आप से सहमत हूं कि ऐसा किया जा सकता है लेकिन ऐसा केवल सभा की सहमति से ही किया जा सकता है।

(व्यवधान)

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन् (वड़ागरा) यह आपकी जिम्मेदारी है। कृपया आप उनके साथ और हमारे साथ भी निष्पक्ष व्यवहार कीजिए।

अध्यक्ष महोदय : मेरा इरादा इस विषय पर चर्चा कराने का था और इसीलिए इसे आपके समक्ष रखा गया है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : सभी दलों को बोलने का मौका मिलना चाहिए।

प्रधान मन्त्री (श्री राजीव गांधी) : इस मामले में पूर्वोदाहरण हो सकते हैं लेकिन इस

समय हमें यह बात ध्यान में रखनी है कि क्या इस समय इस विशेष मामले पर चर्चा कराना देश के अहित में होगा अथवा हित में होगा (व्यवधान) मुझे अपनी बात पूरी करने दीजिए।

अध्यक्ष महोदय : उन्हें अपनी बात कह लेने दीजिए।

श्री राजीव गांधी : ध्यानाकर्षण प्रस्ताव स्वीकृत किया जाए और इस विषय पर चर्चा होने दीजिए। जहां तक इस विषय को ध्यानाकर्षण प्रस्ताव से बदल कर नियम 193 के अन्तर्गत चर्चा की अनुमति देने का प्रश्न है मैं चाहता हूं कि गृह मन्त्री इससे होने वाले फायदों अथवा नुकसान पर विचार करके अपनी राय दें।

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूब नगर) : पिछली बार हमें यह बताया गया था कि अभी इस पर विस्तार में चर्चा का वक्त नहीं आया।

अध्यक्ष महोदय : बस ठीक है.....

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, जब इस विशेष विषय पर ध्यानाकर्षण प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया है तो नियम 193 के अन्तर्गत इस पर चर्चा की अनुमति क्यों नहीं दे देते ताकि हम सभी अपने विचार प्रकट कर सकें।

(व्यवधान)

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : महोदय क्या सभा के नेता की यह राय है कि यदि पांच व्यक्ति चर्चा में भाग लें तो वह विषय नाजुक नहीं होता लेकिन अगर दस व्यक्ति भाग लें तो.....

श्री राजीव गांधी : क्या आप वास्तव में चाहते हैं कि 'पांच' से जो मेरा आशय है उसे मैं स्पष्ट करूं ? प्रश्न पांच अथवा दस का नहीं है। प्रश्न एक विशेष चर्चा के विस्तार का अथवा उसे विशेष विषय तक सीमित रखनेका है। मैं इस पर आपत्ति नहीं कर रहा हूं। मैं केवल यह कह रहा हूं कि गृह मंत्री को इस बात पर विचार करना चाहिए कि क्या इस विषय पर विस्तार में चर्चा कराना उचित है और क्या ऐसा करना देश के हित में है।

श्री के० राममूर्ति (कृष्णगिरि) : महोदय, मैंने श्री लंका के मामले पर एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की सूचना दी है।

अध्यक्ष महोदय : हमने इस सम्बन्ध में निर्णय ले लिया है। हम इस विषय पर चर्चा करेंगे।

प्रो० मधु दंडवते : महोदय, मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूं। सदन के नेता ने कहा है कि "मैं इसे गृह मंत्री के मूल्यांकन के लिए छोड़ता हूं।" यदि वह स्वयं स्थिति का मूल्यांकन करें तो क्या वह गृह मंत्री के मूल्यांकन से अधिक उपयोगी नहीं होगा ?

श्री राजीव गांधी : अध्यक्ष महोदय, मैं चाहता हूं कि मेरे मंत्री अपना कार्य स्वयं करें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सब कुछ सभा की सर्वसम्मति से होता है और मैं यह फिर सभा की सर्वसम्मति से करूंगा। मैंने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है और उसी के अनुरूप चर्चा होगी।

प्रो० मधु दण्डवते : कृपया अपनी सत्ता नहीं त्यागें।

अध्यक्ष महोदय : मैंने अपनी सत्ता का उपयोग किया है मैंने उसे त्यागा नहीं है। मैंने इस पर ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की अनुमति दी है। कृपया बाधा न डालें।

(व्यवधान)

12.07 म० प०

[अनुवाद]

सभा पटल पर रखे गए पत्र

सिक्किम राज्य के संबंध में 25 मई, 1984 को जारी की गई उद्घोषणा को रद्द करने वाली उद्घोषणा

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : मैं संविधान के अनुच्छेद 356 के खंड (2) के अन्तर्गत, राष्ट्रपति द्वारा 8 मार्च, 1985 को जारी की गई उद्घोषणा, जिसके द्वारा संविधान के अनुच्छेद 356 (3) के अंतर्गत, सिक्किम राज्य के सम्बन्ध में 25 मई, 1984 को उनके द्वारा जारी की गई उद्घोषणा को रद्द किया गया है, और जो 8 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 143 (अ) में प्रकासित हुई थी, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा-पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 430/85]

भोपाल गैस रिसाव दुर्घटना (दावों का प्रसंस्करण) और स्थावर सम्पत्ति अधिग्रहण और अर्जन (संशोधन) अध्यादेश

संसदीय कार्य मंत्री (श्री एच० के० एल० भगत) : मैं संविधान के अनुच्छेद 123 (2) (क) के अंतर्गत निम्नलिखित अध्यादेशों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) 20 फरवरी, 1985 को राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित भोपाल गैस रिसाव दुर्घटना (दावों का प्रसंस्करण) अध्यादेश, 1985।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 431/85]

(2) 8 मार्च, 1985 को राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित स्थावर सम्पत्ति अधिग्रहण और अर्जन (संशोधन) अध्यादेश, 1985।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 432/85

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के अन्तर्गत अधिसूचना

शिक्षा मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : मैं विश्वविद्यालय अनुदान आयोग अधिनियम, 1956 की धारा 25 की उपधारा (3) के अन्तर्गत, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग (भर्ती) (संशोधन) नियम, 1984, जो 1 दिसम्बर, 1984 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 1201 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), सभा-पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 433/85]

चित्तरंजन नेशनल कैंसर रिसर्च सेंटर, कलकत्ता का वार्षिक प्रतिवेदन और वार्षिक लेखे तथा समीक्षा तथा भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 के वार्षिक लेखे तथा लेखा परीक्षा प्रतिवेदन

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री वीरेन्द्र अग्रवाल) : मैं श्रीमती मोहसिना किदवई की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूं :—

(1) (एक) चित्तरंजन नेशनल कैंसर रिसर्च, सैंटर, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

(दो) चित्तरंजन नेशनल कैंसर रिसर्च सैंटर, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 के वार्षिक लेखाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा उस पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) चित्तरंजन नेशनल कैंसर रिसर्च सैंटर, कलकत्ता, के वर्ष 1983-84 के कार्य-करण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 434/85]

(2) भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 435/85]

महापत्तन न्यास अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

नौवहन और परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : मैं महापत्तन

पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 124 की उपधारा (4) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 830 (अ), जो 29 दिसम्बर, 1984 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा अधिसूचना की अनुसूची में संलग्न कांडला पत्तन कर्मचारी (भर्ती, वरिष्ठता तथा प्रोन्नति) संशोधन विनियम, 1984 का अनुमोदन किया गया है ।

[ग्रंथालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 436/85]

(2) अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 831 (अ), जो 29 दिसम्बर, 1984 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिसके द्वारा अधिसूचना की अनुसूची में संलग्न कांडला पत्तन कर्मचारी (वर्गीकरण, नियंत्रण और अपील) संशोधन विनियम, 1984 का अनुमोदन किया गया है ।

[ग्रंथालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 437/85]

लोक सभा के विभिन्न सत्रों के दौरान मंत्रियों द्वारा दिए गए विभिन्न आश्वासनों, वचनों आदि पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही संबंधी विवरण

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : मैं लोक सभा के विभिन्न सत्रों के दौरान मंत्रियों द्वारा दिए गए विभिन्न आश्वासनों, वचनों और की गई प्रतिज्ञाओं पर और सरकार द्वारा की गई कार्यवाही को दर्शाने वाले निम्नलिखित विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं :—

(एक) विवरण संख्या 25 पांचवां सत्र, 1981

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 438/85]

(दो) विवरण संख्या 13-ग्यारहवां सत्र, 1983

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 439/85]

(तीन) विवरण संख्या 9-ग्यारहवां सत्र, 1983

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 440/85]

(चार) विवरण संख्या 7- तेरहवां सत्र, 1983

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 441/85]

(पांच) विवरण संख्या 6- चौदहवां सत्र, 1983

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 442/85]

(छह) विवरण संख्या 2- पन्द्रहवां सत्र, 1984

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 443/85]

(सात) विवरण संख्या 1-पहला सत्र, 1985

[ग्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 444/85]

सातवीं लोकसभा

आठवीं लोकसभा

औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : मैं औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 की धारा 26 क के अन्तर्गत जारी अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 322(अ) की एक प्रति (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण), जो 3 मई, 1984 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा अधिसूचना में उल्लिखित कतिपय औषधियों के आयात, बिक्री और निर्माण पर रोक लगाई गई है सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 445/85]

12.08 म० प०

[अनुवाद]

विधेयकों पर अनुमति

महासचिव : महोदय, 18 जनवरी, 1985 को सभा को सूचित करने के पश्चात संसद की दोनों सभाओं द्वारा पारित तथा राष्ट्रपति की अनुमति-प्राप्त निम्नलिखित सात विधेयकों को मैं सभा पटल पर रखता हूं :-

(1) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड विधेयक, 1985
(2) साधारण बीमा कारबार (राष्ट्रीयकरण) संशोधन विधेयक, 1985
(3) विनियोग विधेयक, 1985
(4) विनियोग (संख्यांक 2) विधेयक, 1985
(5) विनियोग (रेल) विधेयक, 1985
(6) विनियोग (रेल) संख्यांक 2 विधेयक, 1985
(7) पंजाब विनियोग विधेयक, 1984

महोदय, 18 जनवरी, 1985 को सभा को सूचित करने के पश्चात पिछले सत्र के दौरान संसद की दोनों सभाओं द्वारा पारित और राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त निम्नलिखित सात विधेयकों की, राज्य सभा के महासचिव द्वारा विधिवत प्रमाणीकृत, प्रतियों को भी मैं सभा पटल पर रखता हूं।

(1) विदेशी अभिदाय (विनियमन) संशोधन विधेयक, 1985
(2) संविधान (52वां संशोधन) विधेयक, 1985
(3) लोक प्रतिनिधित्व (संशोधन) विधेयक, 1985
(4) कलकत्ता भूमिगत रेल (प्रचालन और अनुरक्षण) अस्थाई उपबंध विधेयक, 1985
(5) चीनी उपक्रम (प्रबंध ग्रहण) संशोधन विधेयक, 1985
(6) गंगटोक नगर निगम (संशोधन) विधेयक, 1985
(7) प्रशासनिक अधिकरण विधेयक, 1985

12.10 म० प०

[अनुवाद]

बजट रेल 1985-86

अध्यक्ष महोदय : अब रेल मंत्री सभा में बजट प्रस्तुत करें।

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : अध्यक्ष महोदय, श्रीमन्, मैं भारतीय रेलों के 1984-85 के संशोधित अनुमान और 1985-86 के बजट अनुमान पेश करने के लिए उपस्थित हूं।

1983-84 के परिणाम :

2. मैं वर्ष 1983-84 के वित्तीय परिणामों से अपनी बात शुरू करूंगा। पिछले वर्ष रेलवे बजट पेश करते समय यह उल्लेख किया गया था कि आमदनी में कमी और संचालन व्यय में वृद्धि के बावजूद, 338 50 करोड़ रुपये के शुद्ध राजस्व की प्राप्ति होगी। जब वर्ष समाप्त हुआ तो 1983-84 के संशोधित अनुमान की तुलना में, यातायात से सकल प्राप्ति में 12 करोड़ रुपये की जो मामूली कमी थी वह संचालन व्यय में लगभग 47 करोड़ रुपये की कमी होने से बखूबी संतुलित हो गयी। कुछ अन्य समायोजनों को हिसाब में लेते हुए, मैं प्रसन्नतापूर्वक यह सूचना दे रहा हूं कि 338.50 करोड़ रुपये के प्रत्याशित शुद्ध राजस्व के बजाय, वर्ष की समाप्ति 378.95 करोड़ रुपये के उच्चतर शुद्ध राजस्व के साथ हुई। तदनुसार रेलें वर्ष की लाभांश दायिता का निर्वाह प्रत्याशित की अपेक्षा बहुत अधिक परिमाण में कर सकीं। इसके फलस्वरूप तथा देय लाभांश की राशि कम होने के कारण, आस्थगित लाभांश दायिता लेखे में अग्रेनीत राशि केवल 44.75 करोड़ रुपये रही, जबकि संशोधित अनुमान के समय 111.50 करोड़ रुपये की राशि प्रत्याशित थी।

1984-85 के लिए संशोधित अनुमान :

3. रेलों ने 1984-85 में 2450 लाख टन राजस्व उपार्जक यातायात का लक्ष्य रखा था। सदन को विदित है कि चालू वर्ष में भी रेलों के कार्य-निष्पादन पर ऐसे कई कारकों का प्रतिकूल प्रभाव पड़ता रहा है जो हमारे नियंत्रण से बाहर हैं। महत्वपूर्ण क्षेत्र से यातायात कम उपलब्ध हुआ, कुछ कोयला खानों में बार-बार हड़तालें होती रहीं, संचार कार्य में, विशेषकर देश के उत्तर-पूर्वी और दक्षिणी भागों में, असामान्य रूप से टूट-फूट हुई और व्यवधान पड़ा और कुछ क्षेत्रों में नागरिक अशांति रही। इन सब बाधाओं के बावजूद, कोयले और सामान्य माल की ढुलाई इतने अधिक परिमाण में हुई जितनी पहले कभी नहीं हुई थी। सदन को यह जानकर बहुत प्रसन्नता होगी कि इस वर्ष जनवरी के महीने में रेलों ने 222.6 लाख टन भार का लदान किया है जो एक कीर्तिमान है। महत्वपूर्ण क्षेत्र से कम यातायात उपलब्ध होने के कारण आमदनी में होने वाले घाटे को पूरा करने के लिए, अन्य वस्तुओं, विशेषकर सी ट और उर्वरक का यातायात प्राप्त करने की कोशिश की गयी। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल, 1984 से जनवरी, 1985 की अवधि में लदान में गिरावट 83.7 लाख टन से अधिक नहीं रही। चालू वर्ष का संशोधित लक्ष्य 2370 लाख टन नियत किया गया है।

3.1 बहरहाल, बजट के आंकड़ों की तुलना में, आमदनी में जो कमी होती वह वहन दूरी में वृद्धि जैसे कुछ क्षतिपूरक कारणों से किसी सीमा तक निवारित हो गयी। चालू वर्ष में माल यातायात से आमदनी में अब 32 करोड़ रुपये की, जो 1 प्रतिशत से न्यून है, शुद्ध कमी होने का अनुमान है और तदनुसार, संशोधित अनुमान 3657 करोड़ रुपये पर रखने का प्रस्ताव है, जबकि बजट अनुमान 3689 करोड़ रुपये था।

3.2 वर्ष के दौरान यात्री यातायात से आमदनी का बजट अनुमान 1508 करोड़ रुपये था। मुख्यतः देश के कुछ भागों में कानून और व्यवस्था की बिगड़ी हुई हालत के कारण यात्री यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। यात्री यातायात से आमदनी का संशोधित अनुमान 1460 करोड़ रुपये पर रखने का प्रस्ताव है जो बजट अनुमान से लगभग 3 प्रतिशत कम है।

3.3 अब अनुमान है कि रेलों को, अन्य प्राप्तियां मिलाकर, यातायात से 5390 करोड़ रुपये की सकल प्राप्ति होगी।

3.4 दूसरी ओर, कर्मचारियों को दी जाने वाली अतिरिक्त महंगाई भत्ते की किस्तों, ईंधन की कीमतों में वृद्धि, बाढ़ के कारण सामान्य से अधिक टूट-फूट आदि की वजह से संचालन व्यय बढ़ कर 4155 करोड़ रुपये हो जाने की संभावना है, जबकि बजट राशि 4011 करोड़ रुपये थी।

3.5 वर्ष के लिए लाभांश दायिता पुनः निर्धारित करके 475 करोड़ रुपये रखी गयी है। बजट स्तर पर मूल्यह्रास और भविष्य निधि में अंशदान की व्यवस्था करने के बाद, चालू वर्ष में 266 करोड़ रुपये का शुद्ध घाटा रहेगा जिसका दूसरे शब्दों में यह अर्थ होगा कि लाभांश दायिता के संबंध में 209 करोड़ रुपये की अदायगी करने के बाद, हमें उसी सीमा तक सामान्य राजस्व में लाभांश का भुगतान आस्थगित रखना होगा।

यात्री सेवाएं :

4. कोचिंग स्टाक जैसे संसाधनों की कमी के बावजूद, रेलों ने मौजूदा चल-स्टाक के फेरों के कारगर नियंत्रण और मामूली सामग्री-निवेश द्वारा 1983-84 में रिकार्ड संख्या में नयी यात्री गाड़ियां चलायी थीं। सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि यही तेज रफ्तार 1984-85 में कायम रखी गयी है। चालू वर्ष में रेलों ने अब तक 121 नयी अनुपनगरीय गाड़ियां चलायी हैं।

4.1 रेल यात्रियों के आराम, सुरक्षा और संरक्षा को प्रभावित करने वाले मामलों पर हम चालू वर्ष में भी ध्यान देते रहे हैं। सवारी डिब्बों के उपयोग को युक्तिसंगत बनाकर और उनकी संख्या बढ़ाकर वर्तमान गाड़ियों की यात्रीवहन क्षमता में वृद्धि की गयी है। आरक्षण में कदाचार के विरुद्ध उपाय जारी हैं। आरक्षणों के संगणकीकरण की परियोजनाओं में लगातार प्रगति हो रही है। रेलों पर खानपान सेवाओं में और अधिक ठोस सुधार लाने के लिए वर्तमान व्यवस्था में आमूलचूल परिवर्तन के कदम उठाये गये हैं। गहन और आकस्मिक निरीक्षण भी किये जाते हैं।

4.2 गाड़ियों के समय-पालन पर विभिन्न स्तरों पर निरंतर ध्यान दिया जाता रहा है और जिन कारणों से गाड़ियां विलम्ब से चलती हैं—जैसे कि खतरे की जंजीर खींच कर अनधिकृत रूप से गाड़ियों को रोकना, होज पाइपों को काट देना, शरारती लोगों की गतिविधियां, आदि—उन्हें दूर करने के उपाय तेज कर दिये गये हैं।

4.3 मैं न केवल स्टेशन परिसरों की सफाई पर बल्कि गाड़ियों की सफाई पर भी बहुत बल दे रहा हूं। सफाई का उच्च स्तर बनाये रखने के लिए जो उपाय आरम्भ किए गये हैं उन्हें और भी प्रगाढ़ किया जायेगा। जनता से भी मेरी पुरजोर अपील है कि इस संबंध में हमें सहयोग दे।

संरक्षा :

5. दुर्भाग्य से, हाल में कुछ ऐसी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं जिनमें मानव जीवन क्षतिग्रस्त हुआ है। इन दुर्घटनाओं में हताहत होने वालों के प्रति मुझे हार्दिक सहानुभूति है। साथ ही, मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाना चाहता हूं कि गाड़ी दुर्घटनाओं को यथासंभव समाप्त करने के लिए हम संरक्षा को बहुत ऊंची प्राथमिकता दे रहे हैं। संरक्षा के पहलू को और अधिक सुदृढ़ करने के लिए मैंने संरक्षा संबंधी एक 10-सूत्री 'कार्रवाई योजना, के प्रारंभ की है। इस योजना, परिणाम नियमित रूप से मंगाये जाते हैं और उनकी समीक्षा की जाती है। गाड़ी दुर्घटनाओं के कारणों का विस्तारपूर्वक विश्लेषण किया जा रहा है ता कि दुर्घटनाओं को जन्म देने वाली परिस्थितियों का पता चल सके और उपयुक्त निवारक कार्रवाई की जा सके। गाड़ियों का निरापद संचालन सुनिश्चित करने की प्रक्रिया सतत रूप से चल रही है और दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए विभिन्न उपाय किये जा रहे हैं। उदाहरण के लिए, रेल-पथ सर्किटिंग, रूट रिले अन्तर्पाशिन, समपारों पर चौकीदारों की व्यवस्था और समपारों पर टेलीफोन संचार की व्यवस्था जैसे प्रौद्योगिक सुधार शनैः-शनैः किए जा रहे हैं। इन कार्यों के लिए वित्त की व्यवस्था अधिकांशतः 'दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा एवं यात्री सुविधा निधि' से की जा रही है। पिछले तीन वर्षों में इस निधि में से जो भारी निकासी हुई है उसके कारण निधि शेष उतर कर बहुत निम्न स्तर पर आ गया है। मैंने इस निधि में अंशदान बढ़ाने का विनिश्चय किया है, ताकि संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए अधिक संसाधनों की व्यवस्था हो सके। इसका ब्यौरा मैं बाद में बताऊंगा।

5.1 मैंने राज्य सरकारों से भी अनुरोध किया है कि सड़क उपयोगकर्त्ताओं में संरक्षा-बोध जागृत करने में हमारी सहायता करें।

5.2 महत्वपूर्ण कस्बों और नगरों में रेल लाइनों के आरपार, जनता के लिए ऊपरी पैदल पुलों की व्यवस्था की प्रारंभिक लागत और आवर्ती अनुरक्षण प्रभार नियमतः स्थानीय प्राधिकरणों को वहन करने होते हैं। किन्तु अपनी वित्तीय कठिनाइयों के कारण उन्हें ऐसे कार्यक्रमों के लिए धन की व्यवस्था करना मुश्किल होता है। अतः उन्हें कुछ राहत देने के लिए और संरक्षा के पहलू का लिहाज रखते हुए मैंने यह विनिश्चिय किया है कि रेलें 12½ प्रतिशत विभागीय प्रभार, जो इस समय लगाये जाते हैं, छोड़ देंगी। आवर्ती अनुरक्षण प्रभार भी स्थानीय निकायों से नहीं लिये जायेंगे।

6. सदन को ज्ञात है कि छठी पंचवर्षीय योजना में, जो कि समाप्त होने वाली है, रेलों को संसाधनों की भारी तंगी का सामना करना पड़ा। योजना अवधि में 6572 करोड़ रुपये का परिव्यय होने की संभावना है। छठी योजना के दौरान रेलों में इस निवेश से, गतायु परिसम्पत्तियों के बदलाव और पुनः स्थापन के अलावा लगभग 1600 मार्ग कि० मी० रेलपथ बिजलीयुक्त हो जाने की संभावना है तथा 700 कि० मी० से अधिक नयी लाइन, 1500 कि० मी० आमान-परिवर्तन और 600 कि० मी० दोहरी लाइन का काम पूरा हो जाने की आशा हैं। इसके अलावा, 9200 कि० मी० रेल-पथ का नवीकरण हो जाने की संभावना है। इस वर्ष यलहंका में पहिया एवं धुरा संयंत्र भी चालू किया गया है। आशा है कि 1979-80 की तुलना में, वर्ष 1984-85 में ढोया गया यात्री यातायात और माल यातायात क्रमशः लगभग 11 प्रतिशत और 17 प्रतिशत अधिक रहेगा।

सातवीं योजना :

7. राष्ट्र के सर्वांगीण औद्योगिक विकास और आर्थिक स्तर में सुधार के लिए रेल परिवहन क्षमता का विकास परम आवश्यक है। इस तथ्य को देखते हुए और रेलों की गतायु परिसम्पत्तियों—यथा रेलपथ, चल-स्टाक, आदि—के नवीकरण और बदलाव के भारी बकाया कार्यों को ध्यान में रखते हुए, मैं सातवीं पंचवर्षीय योजना में ऐसे अनिवार्य आयोजनों के लिए पर्याप्त परिव्यय की मांग कर रहा हूं जिन्हें स्थगित नहीं किया जा सकता। इतने बड़े परिव्यय की मांग पहले कभी नहीं की गयी लेकिन यात्री व माल यातायात की बढ़वार को सम्हालने के लिए और रेलों की बदलाव सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए यह जरूरी है।

वार्षिक योजना 1985-86 :

8. संसाधनों की कमी होने के कारण, 1985-86 में रेलों के लिए योजना निधियों का आबंटन केवल 1650 करोड़ रुपये अर्थात् चालू वर्ष के स्तर पर ही रखा गया है। अतः हमें बहुत सोच-समझकर योजना बनानी है, ताकि अल्प संसाधनों का विवेकपूर्वक उपयोग हो और सभी परियोजनाओं पर थोड़ा-थोड़ा धन छिटकाने के बजाय, कुछ महत्वपूर्ण परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किया जा सके। सीमित संसाधनों के भीतर परिसम्पत्तियों के बदलाव और पुनःस्थापन के अत्यावश्यक कार्य पर ज्यादा बल दिया जायेगा।

8.1 1985-86 में माल-डिब्बा जैसी नयी परिसम्पत्तियों की संप्राप्ति को निचले स्तर पर रखा जा रहा है और माल-डिब्बों के फेरे बढ़ाने पर अधिक बल दिया जा रहा है ताकि रेलों की वहन क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। इस प्रयोजन के लिए यातायात की सुविधा के आवश्यक कार्यों की योजना तो बनायी ही जा रही है, लेकिन मैं महत्वपूर्ण क्षेत्रों में भी अनुरोध करना चाहूंगा कि वे रेलों को अपने यातायात संबंधी प्रस्ताव पूरे वर्ष एक-समान रूप से भेजते रहें।

8.2 सदन को ज्ञात है कि संसाधनों की निरन्तर तंगी के कारण हम ऐसी कई परियोजनाओं को आगे नहीं बढ़ा पाये है जो रेलों के निर्माण-कार्यक्रमों में शामिल हैं। वास्तव में, कुछ

परियोजनाओं पर तो प्रायः कोई प्रगति नहीं हुई। हाल ही में हमने ऐसे निर्माण-कार्यों की सूची की समीक्षा की है और यह विनिश्चय किया है कि कम महत्व वाली कुछ परियोजनाओं को निर्माण-कार्यक्रम में से निकाल दिया जाये, ताकि हम शीघ्र-फलदायक परियोजनाओं पर अपना ध्यान केन्द्रित कर सकें।

8.3 1650 करोड़ रुपये के वार्षिक योजना परिव्यय में से 950 करोड़ रुपये आन्तरिक संसाधनों से और शेष 700 करोड़ रुपये सामान्य राजस्व से बजट सहायता के जरिये जुटाये जायेंगे। यद्यपि योजना आबंटन उतना ही है जितना कि पिछले वर्ष था, तथापि आन्तरिक संसाधनों से जुटाया जाने वाला अंश 51.7 प्रतिशत से बढ़कर 57.6 प्रतिशत हो जायेगा।

नयी लाइनें और आमान परिवर्तन :

9. चालू वर्ष में निम्नलिखित नयी लाइनें पूरी की गयीं :

वाणी-पिम्पलकुट्टी;
नलगोंडा-मिरयालगुडा;
सन्तरागाछी-बड़गछिया; और
न्यू बोंगाइगांव-गुवाहाटी (समालान्तर बड़ी लाइन)।

निम्नलिखित नयी लाइनें शीघ्र ही पूरी होने की संभावना है :

पेन से नागोथाने,
मानिकगढ़ से चान्दुर,
नंगल डैम से मेहतपुर; और
मिलविट्टन से तिरुनेलवेलि।

9.1 इसके अलावा, 1985-86 में 201 किलोमीटर नयी लाइनें पूरी करने और यातायात के लिए खोलने की योजना है। इनमें कोरापुट से मचिलीगुडा, धर्मनगर से पेचरताल, करूर से पालयम और मिरयालगुडा से विष्णुपुर तक की लाइनें शामिल हैं।

9.2 चालू वर्ष में बरौनी से कटिहार और हापा से ओखा/पोरबन्दर तक के आमान-परिवर्तन कार्य सम्पन्न हुए। आशा है, सूरतगढ़ और अनूपगढ़ के बीच आमान-परिवर्तन का काम भी जल्दी पूरा हो जायेगा।

9.3 कुछ इलाकों की आग्रहपूर्ण औद्योगिक और सामाजिक-आर्थिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए मैंने निम्नलिखित नयी लाइनों को बजट में शामिल कर लिया है:

(i) रीवा से सतना तक बड़ी रेल लाइन और

(ii) गुना और इटावा के बीच बड़ी रेल लाइन।

9.4 रीवा और सतना के बीच 50 कि० मी० लम्बी नयी बड़ी लाइन इस इलाके में पनप रहे कुछ सीमेंट कारखानों की औद्योगिक आवश्यकताओं को पूरा करेगी।

9.5 गुना से इटावा तक की लाइन का प्रस्ताव स्वर्गीय प्रधान मंत्री द्वारा की गयी घोषणा के अनुसार, डकैती-प्रवण क्षेत्रों के तीव्र विकास की दीर्घ-कालिक नीति का एक अंग है। यह लाइन नये विकास केन्द्रों की स्थापना के लिए विकासात्मक लाइन का कार्य भी करेगी और इसके जरिये दूरस्थ क्षेत्रों तक पहुंचा जा सकेगा, क्योंकि यह समूची लाइन डकैत-अपक्रान्त जिलों से होकर गुजरती है।

विद्युतीकरण

10. 1984-85 में रेल विद्युतीकरण पर 150 करोड़ रुपये खर्च होने की संभावना है। इस खर्च से 384 किलोमीटर अतिरिक्त मार्ग का विद्युतीकरण हो जायेगा और भारतीय रेलों पर विद्युतीकृत मार्गों की कुल लम्बाई लगभग 6500 कि० मी० हो जायेगी। संसाधनों की तंगी के कारण, 1985-86 में हम कोयले की ढुलाई करने वाले कतिपय मार्गों के अलावा, दिल्ली और बम्बई तथा दिल्ली और मद्रास के बीच सघन यातायात वाले मार्गों पर ही ध्यान केन्द्रित करेंगे। जोर इस बात पर दिया जायेगा कि पहले से चल रही परियोजनाओं को यथाशीघ्र पूरा किया जाये ताकि समूचे मार्गों पर बिजली गाड़ियां चलायी जा सकें।

10.1 हमने विद्युतीकरण के अनेक कार्य शुरू कर रखे हैं। इसलिए, अब मैं कोई बड़ी नयी परियोजना नहीं जोड़ रहा हूं, केवल दो छोटे-से प्रस्ताव हैं। इनमें से एक है टूण्डला-बयाना परियोजना (106 कि० मी० जो तीन विद्युत मार्गों अर्थात् उत्तर, मध्य और पश्चिम रेल मार्गों के बीच सम्पर्क स्थापित करेगी। दूसरी परियोजना, जो परिचालनिक कारणों से है, चम्पा और गैवरा रोड के बीच (45 कि० मी०) है। यह एक शाखा लाइन है जो विद्युतीकृत मार्ग से निकलती है।

सर्वेक्षण

11. नयी लाइनों के लिए सर्वेक्षण के वास्ते मुझे बहुत से अनुरोध प्राप्त हो रहे हैं। हम ऐसे अनेक सर्वेक्षण पूरे कर चुके हैं, लेकिन संसाधनों की तंगी और भारी वचनबद्धताओं के कारण इन नयी लाइनों का निर्माण-कार्य शुरू नहीं कर पाये हैं। यहां मैं यह बता देना चाहूंगा कि इस समय जो नयी लाइन परियोजनाएं चल रही हैं उन्हें पूरा करने के लिए हमें लगभग 1100 करोड़ रुपये की जरूरत होगी, जबकि उन्हें तेजी से आगे बढ़ाने के लिए धन का वार्षिक आबंटन आवश्यकता से बहुत कम है।

11.1 1984-85 से पहले 4467 कि० मी० नयी लाइनों के लिए अनुमोदित किये गये 25 सर्वेक्षण अभी पूरे होने हैं। 1984-85 में हमने लगभग 1750 कि० मी० नयी लाइनों के लिए 16 सर्वेक्षणों का अनुमोदन किया है। अतः और किसी सर्वेक्षण का तभी विचार किया जा सकता है जब वह बहुत ही जरूरी हो।

11.2 बम्बई को मंगलोर से जोड़ने वाली वैस्ट कोस्ट लाइन को मैं अत्यन्त महत्वपूर्ण मानता हूं क्योंकि यह उत्तर और दक्षिण के बीच की दूरी को कम करेगी और एक महत्वपूर्ण

वैकल्पिक मार्ग के रूप में भी उपादेय होगी। आगरा और रोहा के बीच इस लाइन पर काम हो रहा है। चूंकि मंगलोर की ओर से भी कार्य शुरू करना जरूरी है, इसलिए मैंने आवश्यक अनुमोदन के लिए इस समूची परियोजना का पुनर्मूल्यांकन कराने का विनिश्चिय किया है।

उत्पादन इकाइयां

12 रेलवे की उत्पादन इकाइयां निरन्तर अच्छी प्रगति कर रही हैं। सवारी डिब्बा कारखाने ने 1983-84 में 817 सवारी डिब्बे बनाकर एक कीर्तिमान स्थापित कर दिया है। आशा है कि चालू वर्ष में यह कारखाना 825 सवारी डिब्बों का उत्पादन करेगा, जिनमें अधिक कर्म-साध्य बिजली मल्टीपल यूनिट भी शामिल होंगे।

12.1 चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने में चालू वर्ष के दौरान 81 रेल इंजनों का उत्पादन होने की संभावना है। इनमें से आठ रेल इंजन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए होंगे।

12.2 डीजल रेल इंजन कारखाने में चालू वर्ष में 114 रेल इंजन तैयार होने की संभावना है, जिनमें सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए 29 रेल इंजन शामिल हैं।

महानगर परियोजनाएं

13. इस वर्ष कलकत्ता की मेट्रो रेलवे का एसप्लेनेड से भवानीपुर तक का भाग (3.5 कि० मी०) और दमदम से बेलगछिया के बीच का खण्ड (2.2 कि० मी०) यातायात के लिए खोला गया। 1985-86 में इस सेवा को दक्षिण की ओर टालीगंज तक बढ़ाने का प्रस्ताव है।

13.1 कलकत्ता के दैनिक यात्रियों को पर्याप्त राहत देने के लिए, अप्रैल, 1984 में एक परिक्रमा रेलवे के निर्माण का कार्य शुरू किया गया और 15 अगस्त, 1984 को प्रिंसेपघाट से बागबाजार तक का खण्ड यातायात के लिए खोल दिया गया। बाद में यह सेवा उत्तर में टाला तक बढ़ा दी गयी। इस परियोजना में लाइन को उत्तर में दमदम तक और दक्षिण में माझेरहाट तक बढ़ाने तथा पूर्व रेलवे की मौजूदा उपनगरीय प्रणाली में मिला देने का विचार है। इस प्रकार, कलकत्ता के केन्द्रीय कारोबारी क्षेत्र से गुजरती हुई पूरी गोलाई में एक लाइन बन जायेगी।

13.2 मैं बम्बई और मद्रास के उपनगरीय यात्रियों को होने वाली कठिनाइयों से भी पूर्णतः अवगत हूं। बम्बई में, वर्ष के दौरान लगभग 80 बिजली मल्टीपल यूनिटों को नई यूनिटों से बदले जाने की संभावना है, जिसके परिणामस्वरूप मध्य और पश्चिम रेलों पर कई अतिरिक्त गाड़ियां चलने लगेंगी। मद्रास और बम्बई दोनों की मेट्रो परियोजनाओं के लिए चालू वर्ष में, पुनर्विनियोगों के जरिये, आबंटन बढ़ा कर क्रमशः 2.5 करोड़ रुपये और 2 करोड़ रुपये कर दिया गया है।

विश्व बैंक की सहायता से प्रौद्योगिक सुधार

14. विभिन्न समितियों द्वारा लगाये गये पूर्वानुमान यह संकेत करते हैं कि इस शताब्दी के अंत तक रेलों को वर्तमान स्तर के दुगने से अधिक यातायात ढोना पड़ेगा। उस स्तर के

यातायात की परिचालनिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक अनिवार्य उपाय के रूप मे हमें अपेक्षाकृत अधिक रफ्तार वाली और अधिक भारी गाड़ियां चलाकर परिवहन में सुधार करना होगा।

14.1 इन चुनौती का सामना करने के लिए, रेलों का विचार है कि विश्व बैंक की सहायता से समुन्नत परिवहन प्रौद्योगिकी को अपनाया जाय। वर्ष 1983-84 का बजट पेश करते समय मेरे पूर्ववर्ती रेल मंत्री ने अपने भाषण में यह बताया था कि रेलें विश्व में उपलब्ध नवीनतम प्रौद्योगिकी युक्त और उच्च अश्वशक्ति वाले कुछ प्रोटोटाइप रेल इंजन प्राप्त करना चाहती हैं। माननीय सदस्य यह जानकर प्रसन्न होंगे कि इन रेल इंजनों के लिए शीघ्र ही आर्डर दिये जाने की संभावना है। गहन परीक्षणों के बाद उनमें से एक ऐसा रेल इंजन चुन लिया जायेगा जो रेलों की आवश्यकता के लिए सर्वाधिक उपयुक्त होगा और चितरंजन रेल इंजन कारखाने में उसका निर्माण करने के लिए प्रौद्योगिकी प्राप्त की जाएगी।

14.2 इसी प्रकार, माल डिब्बों के सुधार के लिए, प्रयोगशाला और कार्यक्षेत्र में गहन परीक्षणों के वास्ते कुछ उपयुक्त किस्म की बोगियां पर्याप्त संख्या में प्राप्त करने का प्रस्ताव है। इन परीक्षणों के परिणामों के आधार पर रेलें सर्वाधिक उपयुक्त किस्म की बोगी चुन लेंगी और देश में उसका निर्माण कराने के लिए प्रौद्योगिकी प्राप्त की जायेगी।

14.3 परिसम्पत्तियों के सुधार के साथ-साथ, रेलों के चल स्टाक और अन्य परिसम्पत्तियों के कारगर और किफायती उपयोग में प्रबन्धकों की सहायता करने के लिए एक संगणक आधारित 'मालगाड़ी परिचालन सूचना व नियंत्रण प्रणाली' स्थापित करने का प्रस्ताव है। इससे दिन-प्रतिदिन के परिचालन कार्यों का आयोजन, नियंत्रण और समीक्षण करने में सहायता मिलेगी और निर्णय लेने की प्रक्रिया में तेजी आयेगी, जिससे रेलों के समूचे कार्य-निष्पादन में गुणात्मक परिवर्तन होगा।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रम

15. रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में सरकारी क्षेत्र के दोनों उपक्रम-रेल इंडिया टेक्निकल एण्ड इकानामिक सर्विसिज लिमिटेड (राइट्स) और इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड (इरकान) - कारोबार और मुनाफे की दृष्टि से लगातार अच्छी तरक्की कर रहे हैं। राइट्स अन्तर्राष्ट्रीय जगत में सुप्रतिष्ठित हो चुका है। इसे इराक, जोर्डन, जाम्बिया, जिम्बाबवे, घाना, मोजाम्बिक, श्रीलंका और अल्जीरिया में अनेक कार्य मिले हुए हैं। 1983-84 मे 'इरकान' ने 163 करोड़ रुपये के लक्ष्य के बजाय 193 करोड़ रुपये का कारोबार किया, जबकि 1982-83 में 112.50 करोड़ रुपए का कारोबार हुआ था। इस कम्पनी ने 1983-84 में 15.45 करोड़ रुपये का कर-पूर्व मुनाफा कमाया। इसने इराक में एक नयी ऊंची रफ्तार वाली रेलवे लाइन के निर्माण के लिए 133 करोड़ रुपये का एक और ठेका प्राप्त कर लिया है।

कर्मचारियों के मामले

16. कर्मचारियों की पदोन्नति का मार्ग प्रशस्त करने की दृष्टि से, चालू वर्ष में विभिन्न

संवर्गों की पुनरीक्षा का कार्य जारी रहा। इन पुनरीक्षाओं के परिणामस्वरूप विभिन्न कोटि के लगभग साठ हजार कर्मचारियों को लाभ पहुचा है।

16.1 1983-84 में रेल कर्मचारियों को 32 दिन के वेतन के बराबर उत्पादकता-संबद्ध बोनस दिया गया था। 1984-85 में भी उतना ही बोनस दिया गया है।

16.2 नैमित्तिक श्रमिकों के दर्जे में सुधार की नीति का अनुसरण करते हुए, परियोजनाओं में 360 दिन का अखण्ड नियोजन पूरा कर लेने वाले नैमित्तिक श्रमिकों को अस्थाई दर्जा देने का काम चरण-बद्ध रूप में शुरू किया गया है। विनैमित्तीकरण की प्रक्रिया जारी रखी गयी है। नैमित्तिक श्रमिकों से संबंधित अनुदेशों के कार्यान्वयन और नियमित स्थापनाओं में उनके आमेलन की प्रगति पर नजर रखने के लिए क्षेत्रीय रेलों में विशेष कक्ष स्थापित किये गये है।

16.3 सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि स्थायी वार्ता तंत्र और संयुक्त परामर्श तंत्र के माध्यम से रेलों पर सामूहिक समझौता प्रणाली कारगर ढंग से काम करती रही और मान्यता-प्राप्त श्रमिक संघों के साथ नियमित बैठकें होती रही हैं। रेलों पर औद्योगिक सम्बन्ध पूरे वर्ष सौहार्दपूर्ण रहे।

खेलकूद

17. राष्ट्रीय खेलकूद के क्षेत्र में रेलों की श्रेष्टता और प्रभुता कायम रही। 1984-85 में रेलों ने 24 राष्ट्रीय चैम्पियनशिपों में भाग लिया, जिनमें से नौ में उन्होंने राष्ट्रीय खिताब जीते और छ में वे दूसरे नम्बर पर रहीं। रेलों के लिए यह बड़े गौरव की बात है कि उनके सात पुरुष और महिला खिलाडियों को 23वें ओलम्पिक खेलों के लिए भारतीय दल में शामिल किया गया और भारतीय दल का सर्वोत्कृष्ट एथलीट रेलवे का ही था। अब हम जूनियर खिलाड़ियों को अपनी क्षमता के विकास का अवसर प्रदान करने के लिए एक कार्यक्रम प्रारम्भ कर रहे हैं।

रेल सुधार समिति

18. रेल सुधार समिति ने रेल संचालन के विभिन्न पहलुओं पर 24 रिपोर्टें प्रस्तुत की हैं। उन्होंने 2137 सिफारिशें और प्रेक्षणाएं की हैं। इन रिपोर्टों के परिशीलन पर सूक्ष्म दृष्टि रखी जा रही है। अब तक इनमें से 820 सिफारिशें स्वीकार और 126 अस्वीकार की गयी हैं। अन्य सिफारिशें परिशीलन की विभिन्न अवस्थाओं में हैं। स्वीकृत सिफारिशों मे से अब तक 341 पर अमल किया जा चुका है।

नये क्षेत्रों और मंडलों का गठन

19. रेल सुधार समिति ने कुछ नये क्षेत्र और मंडल बनाने की सिफारिश की थी। परिचालनिक दृष्टि से और रेलों द्वारा सेवित क्षेत्रों के योजनाबद्ध आर्थिक विकास की दृष्टि से इन प्रस्तावों की जांच की जा रही है। इसके अलावा, नये क्षेत्र के सृजन में बड़ी भारी पूंजी खर्च

होती है। अतः मुझे खेद है कि 1985-86 के बजट अनुमान में नये रेल क्षेत्रों के लिए कोई व्यवस्था करना संभव नहीं हो सका है। मुझे लगता है, नये मंडलों की रचना के सम्बन्ध में भी प्रगति धीमी ही रखनी पड़ेगी।

कार्य नीति

20. संसाधनों की कमी के सन्दर्भ में यह और भी आवश्यक हो गया है कि रेलों के सभी कार्यकलापों में सार्थक सुधार लाने के लिए खूब डटं कर प्रयास किया जाये। अत सातवीं योजना में मेरा ज़ोर इन बातों पर अधिक रहेगा :—

(क) बिना टिकट यात्रा और माल यातायात में कदाचार से होने वाली राजस्व की हानि को रोकने के लिए गम्भीर प्रयास;

(ख) मितव्ययिता के अनेक उपाय लागू करना;

(ग) वर्तमान परिसम्पत्तियों का अनुकूलतम उपयोग, ताकि वे और अधिक उत्पादनशील हो सकें;

(घ) नवीनतम प्रौद्योगिकी की सहायता से परिचालन के आधुनिकीकरण का क्षेत्र विस्तार और रेल परिसम्पत्तियों का अनुरक्षण;

(ङ) जो मौजूदा कार्य निर्माण की दृष्टि से आगे हैं, उनके लिए, संसाधन सीमित होते हुए भी, अधिक धन आबंटित करके, उनकी गति तेज करना;

(च) माल और यात्री यातायात के परिचालन से संबंधित क्षेत्रों में भी, कम्प्यूटर का उपयोग करके, प्रबन्ध-विषयक सूचना की एक सुदृढ़ प्रणाली का विकास करना, ताकि वर्तमान परिसम्पत्तियों और अन्य सुविधाओं का अनुकूलतम उपयोग हो सके; तथा

(छ) आधुनिकीकरण के कार्यक्रम और परिसम्पत्तियों के अधिक कुशल उपयोग को ध्यान में रखकर, कर्मचारी संख्या वृद्धि को (ऐसे क्षेत्रों के सिवाय जहां यह अपरिहार्य हो) अत्यन्त सीमित रखना, ताकि जन-शक्ति की उत्पादकता यथोचित रूप से बढ़ सके।

बजट अनुमान 1985-86

21. अब मैं 1985-86 के बजट अनुमान प्रस्तुत करूंगा। बजट वर्ष में मुझे आशा है कि रेलें चालू वर्ष के प्रत्याशित 2370 लाख टन की अपेक्षा 130 लाख टन अधिक राजस्व उपार्जक यातायात की ढुलाई करेंगी। मेरी यह धारणा इस प्रत्याशा पर आधारित है कि अर्थ-व्यवस्था के अन्य क्षेत्रों में, विशेषकर महत्वपूर्ण क्षेत्र में, कार्य निष्पादन चालू वर्ष के स्तर से बहुत अधिक होगा। संसाधनों की सीमित उपलब्धता के बावजूद मुझे आशा है कि वर्तमान परिसम्पत्तियों के नवीकरण और पुनः स्थापन के लिए और यातायात की सुविधा से सम्बन्धित कार्यों को पूरा करने के लिए संसाधनों का यथासंभव अधिक से अधिक और उचित उपयोग करके, रेलें 2500 लाख टन राजस्व उपार्जक यातायात की ढुलाई की चुनौती का सामना करने के लिए पूर्णतः तैयार हो लेंगी।

21.1 जहां तक यात्री यातायात का सम्बन्ध है, कुछ गिरावट का रुख है (विशेषकर कम दूरी वाले यातायात में), जिसे देखते हुए यह अनुमान लगाया गया है कि 1985-86 में अनुपनगरीय यात्री किलोमीटर में 2 प्रतिशत और उपनगरीय में 4 प्रतिशत की वृद्धि होगी।

21.2 इन धारणाओं के आधार पर अनुमान है कि किराये-भाड़े की वर्तमान दरों पर यातायात से सकल प्राप्ति 5674 करोड़ रुपये होगी, जो चालू वर्ष के संशोधित अनुमान से 284 करोड़ रुपये अधिक हैं। मितव्ययिता के जिन उपायों को कड़ाई से लागू करने का प्रस्ताव है, उनके प्रभाव को हिसाब में लेकर यह संभावना है कि संचालन व्यय 4435 करोड़ रुपये होगा, जो इस वर्ष के संशोधित अनुमान से 280 करोड़ रुपये अधिक है। संचालन व्यय में वृद्धि का कारण है—चल स्टाक की वर्धित मरम्मत और अनुरक्षण के लिए प्रावधान, प्रत्याशित बढ़े हुए यातायात की ढुलाई के लिए कोयला, डीजल और बिजली की लागत में वृद्धि, कर्मचारी लागत में सामान्य वृद्धि तथा अन्य सामग्रियों की लागत में सामान्य वृद्धि।

21.3 रेलें मूल्यह्रास के लिए पर्याप्त व्यवस्था करने की नीति जारी रखेंगी। तदनुसार 1985-86 में राजस्व से 920 करोड़ रुपये की व्यवस्था रहेगी जबकि चालू वर्ष में 850 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी थी। यहां मैं सदन के ध्यान में यह बात अवश्य लाना चाहूंगा कि मूल्यह्रास के लिए 1981-82 में की गयी 350 करोड़ रुपये की व्यवस्था से उठकर वर्ष-प्रतिवर्ष अधिकाधिक व्यवस्था करने के बावजूद हम इस योग्य नहीं होंगे कि वर्षों के भारी बकाया पड़े नवीकरण और बदलाव के कार्यों को पूरा कर सकें।

21.4 राजस्व से पेंशन निधि में अंशदान इस वर्ष के 225 करोड़ रुपये से बढ़ा कर 1985-86 में 265 करोड़ रुपये करने का प्रस्ताव है।

21.5 रेल अभिसमय समिति, 1980 ने, जो दिसम्बर 1984 में लोक सभा भंग होते पर कार्य-निवृत्त हो गयी, 1980-81 से 1984-85 तक के वर्षों के लिए सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर के सम्बन्ध में और मूल्यह्रास के लिए व्यवस्था जैसे अन्य सम्बद्ध मामलों के संबंध में केवल अन्तरिम सिफारिशें की थीं। 1985-86 का बजट इस सम्बन्ध में 1984-85 के लिए समिति द्वारा की गयी सिफारिशों के आधार पर तैयार किया गया है। इन सिफारिशों को संसद ने अनुमोदित कर दिया था।

21.6 रेल अभिसमय समिति के पुनर्गठन के लिए कार्रवाई की जा रही है। नव-गठित समिति की सिफारिशों को संसद का अनुमोदन प्राप्त हो जाने के बाद ही लाभांश और अन्य मामलों के सम्बन्ध में आवश्यकतानुसार विधिवत् परिवर्तन किये जायेंगे।

आठवां वित्त आयोग

22. आठवें वित्त आयोग ने यह सिफारिश की है कि यात्री किराया-कर के बदले में राज्यों को देय राशि 23.12 करोड़ रुपये के वर्तमान स्तर से बढ़ा कर 95 करोड़ रुपये कर दी जाये। वित्त आयोग की सिफारिशें, रेल मंत्रालय और वित्त मन्त्रालय के विचारों के साथ, पुनर्गठित

रेल अभिसमय समिति के सामने रखी जायेंगी। रेल अभिसमय समिति की सिफारिशों का अनुमोदन होने पर, उन सिफारिशों से उत्पन्न होने वाली अतिरिक्त दायिता के सम्बन्ध में समुचित व्यवस्था बजट में उपयुक्त समय पर की जायेगी।

23. साधारण संचालन व्यय में वृद्धि और मूल्यह्रास आरक्षित निधि व पेंशन निधि में अधिक अंशदान के कारण कुल संचालन व्यय 5615 करोड़ रुपये बैठता है और शुद्ध राजस्व 109 करोड़ रुपये रह जाता है, जो 512 करोड़ रुपये की लाभांश दायिता को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है।

अतिरिक्त संसाधनों की आवश्यकता

24. हमें 403 करोड़ रुपये का घाटा पूरा करना है और विकास निधि को प्रभार्य कार्यों तथा विकास निधि लेखे पर लिये गये ऋणों पर देय ब्याज के लिए भी व्यवस्था करनी है। इस बजट के जरिये मैं सामान्य राजस्व को 512 करोड़ रुपये के पूरे लाभांश का भुगतान करने, विकास निधि को प्रभार्य कार्यों और ब्याज प्रभारों के लिए 63.53 करोड़ रुपये की व्यवस्था करने का प्रस्ताव रख रहा हूं। इसके अलावा, "दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि" को 18 करोड़ रुपये का वर्धित अंशदान करने का भी प्रस्ताव है।

25. मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि वित्त वर्ष 1984-85 में रेलों ने माल भाड़ा दरों में वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं रखा था। यात्री किरायों में नाम-मात्र की वृद्धि की गयी थी। इस प्रकार, परिचालन की लागत में तेजी से वृद्धि होने के बावजूद, रेलों ने चालू वित्त वर्ष में बहुत संयम से काम लिया है। अतः सदन इस बात से सहमत होगा कि रेलों के पास अब इसके सिवाय और कोई चारा नहीं रह गया है कि साधन-सामग्री की लागत में हुई वृद्धि को किराये-भाड़े की दरों में समुचित वृद्धि करके संतुलित किया जाये। मुझे विश्वास है कि इस स्थिति पर काबू पाने में रेलों की मदद के लिए रेल उपयोगकर्ताओं को समुचित योगदान करने में कोई आपत्ति नहीं होगी।

यात्री किरायों पर अधिप्रभार

26. मेरा प्रस्ताव है कि सभी दर्जों के यात्री टिकटों पर 12½ प्रतिशत का अधिप्रभार लगाया जाये। लेकिन, आम आदमी को राहत देने के उद्देश्य से, 50 किलोमीटर तक की दूरियों के लिए दूसरा दर्जा मेल/एक्सप्रेस और दूसरा दर्जा साधारण के यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं की जायेगी।

26.1 राजधानी एक्सप्रेस के विभिन्न दर्जों में यात्रा के लिए किरायों में तदनुरूप वृद्धि की जायेगी। लेकिन, इन किरायों में वृद्धि करने के बाद, इनका पूर्णांकन अगले पांच रुपये पर किया जायेगा।

26.2 विभिन्न दर्जों में यात्रा के लिए, प्रतिनिधि दूरियों के लिए और कुछ महत्वपूर्ण जोड़ी स्टेशनों के बीच प्रस्तावित किरायों और मौजूदा किरायों की तुलना "माल भाड़े की दरों

और यात्री किरायों में समायोजन के प्रस्तावों का व्याख्यात्मक ज्ञापन" नामक बजट प्रलेख के अनुबन्ध I से III में की गयी है।

मासिक सीजन टिकट किराये

27. रेल अभिसमय 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 उससे रेलों को घाटा रहता है। मासिक सीजन टिकटधारियों को भारतीय रेलों ने किरायों में जो रियायत दे रखी है, वह वास्तव में बेमिशाल है। 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 किये जायें जिससे ये सभी दूरियों पर 24 या 25 इकतरफा यात्रा किरायों के बराबर हो जायें। यदि सीजन टिकट के किरायों को एक झटके में बढ़ाने की कोशिश की गयी तो मासिक सीजन टिकटों पर सफर करने वाले यात्रियो पर बहुत भारी बोझ पड़ जायेगा।

27.1 इन उच्चाधिकार-प्राप्त समितियों की सिफारिशों और मासिक सीजन टिकटों पर सफर करने वाले यात्रियों के कारण होने वाली हानि को कम करने की आवश्यकता तथा दैनिक यात्रियों की विशेष समस्याओं को भी ध्यान में रखते हुए, यह प्रस्ताव है कि 1 से 150 किलो-मीटर तक के विभिन्न दूरी चरणों के लिए, दूसरे दर्जे के हर मासिक सीजन टिकट का किराया 3 रुपये से 12 रुपये तक यथोचित बढ़ा दिया जाये। पहले दर्जे के मासिक सीजन टिकटों के संशोधित किराये दूसरे दर्जे के मासिक सीजन टिकटों के संशोधित किरायों से चौगुने रखे जायेंगे।

27.2 यदि मासिक सीजन टिकट के संशोधित किरायों को 50 यात्राओं से, जो कि एक दैनिक यात्री द्वारा सामान्यतः एक महीने में की जाती हैं, विभाजित कर दिया जाय तो प्रति यात्रा के लिए किराया 5 किलोमीटर पर 34 पैसे से लेकर 60 किलोमीटर पर 1.04 रुपये तक बैठेगा, जबकि सामान्य किराया क्रमशः 1 रुपया और 4 रुपये है। अतः यह उल्लेख कर देना जरूरी है कि मासिक सीजन टिकटों के किरायों में इस वृद्धि के बावजूद सीजन टिकटधारी; इकतरफा यात्रा किरायों की तुलना में, विभिन्न दूरियों के लिए 50 प्रतिशत से 74 प्रतिशत तक की रियायत का लाभ प्राप्त करते रहेंगे।

27.3 विभिन्न दूरी चरणों के लिए मासिक सीजन टिकटों के प्रस्तावित संशोधित किरायों की तुलना वर्तमान किरायों के साथ 'ज्ञापन' के अनुबन्ध IV में की गयी है, जिसका जिक्र मैंने पहले किया है।

कलकत्ता परिक्रमा रेलवे

28. कलकत्ता परिक्रमा रेलवे पर दूसरे दर्जे का न्यूनतम किराया अंतरिम रूप में तदर्थ आधार पर 50 पैसे निर्धारित किया गया था। तब से, कलकत्ता परिक्रमा रेलवे की दूरी में कुछ

और इजाफा हो गया है। देश की समूची रेल प्रणाली के लिए एक-समान न्यूनतम किराया सुनिश्चित करने के उद्देश्य से, मेरा प्रस्ताव है कि कलकत्ता परिक्रमा रेलवे में दूसरे दर्जे का वर्तमान न्यूनतम किराया 50 पैसे से बढ़ाकर एक रुपया कर दिया जाये।

2-टियर वातानुकूल शयनयान पर अधिप्रभार

29. 2-टियर वातानुकूल शयनयान पर अधिप्रभार में नीचे लिखे अनुसार पुनः समायोजन करने का प्रस्ताव है :

	वर्तमान प्रति टिकट	प्रस्तावित प्रति टिकट
	रु० पै०	रु० पै०
500 किलोमीटर तक	15.00	20.00
501 से 1000 किलोमीटर तक	25.00	30.00
1001 से 1500 किलोमीटर तक	40.00	45.00
1501 किलोमीटर और उससे अधिक	50.00	55.00

दूसरे दर्जे का शयनयान अधिप्रभार

30. इस समय, पहली रात के लिए शयनयान अधिप्रभार 8 रुपये है और दूसरी रात के लिए अतिरिक्त अधिप्रभार 5 रुपये है। इससे बाद की रातों के लिए कोई प्रभार नहीं है। पहली रात के शयनयान अधिप्रभार को 8 रुपये से बढ़ाकर 10 रुपये करने का प्रस्ताव है। लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को, जिन्हें गाड़ी में एक से अधिक रातें बितानी पड़ती हैं, राहत प्रदान करने के लिए, मेरा प्रस्ताव है कि दूसरी और बाद की रातों के लिए कोई शयनयान अधिप्रभार न लिया जाये।

युवा वर्ग को रियायत

31. वर्ष 1985 "अन्तर्राष्ट्रीय युवा वर्ष" है, इसलिए मेरा प्रस्ताव है कि 13 से 33 वर्ष तक के आयु-वर्ग वाले युवाओं को न्यूनतम 10 के समूह में 1000 किलोमीटर से अधिक की यात्रा करते समय, आयु के सन्तोषजनक प्रमाण पर, दूसरे दर्जे के यात्री किरायों में 50 प्रतिशत की रियायत प्रदान की जाए। इससे युवावर्ग को देश में दूर-दूर तक के राज्यों में स्थित क्षेत्रों की यात्रा करने में सहूलियत होगी।

31.1 'इंडरेल' पासों के किराये, कम से कम 10 के समूह में यात्रा करने वाले 13 से 33 वर्ष तक के ही आयु-वर्ग वाले युवाओं के लिए 25 प्रतिशत घटा दिये जायेंगे।

31.2 इन सभी समूहों के लिए, पुरी और रांची में रेलों के स्वामित्व और प्रबन्ध-व्यवस्था वाले दो होटलों में ठहरने के लिए भी 30 प्रतिशत रियायत उपलब्ध रहेगी। ये रियायतें 15-4-1985 से 31-12-1985 तक उपलब्ध रहेंगी।

बच्चों की निःशुल्क यात्रा के लिए आयु-सीमा

32. वर्ष 1979 अर्थात् "अन्तर्राष्ट्रीय बाल वर्ष" में बच्चों की निःशुल्क यात्रा के लिए आयु-सीमा 3 वर्ष से बढ़ाकर 5 वर्ष कर दी गयी थी और तब से तदर्थ आधार पर वही सीमा जारी है। मेरा प्रस्ताव है कि बच्चों की निःशुल्क यात्रा के लिए 5 वर्ष तक की आयु-सीमा नियमित रूप से बरकरार रखी जाये।

माल यातायात के लिए भाड़ा दरें

33. गाड़ीभार, डिब्बाभार और फुटकर माल यातायात के सम्बन्ध में कुल भाड़े पर 10 प्रतिशत का पूरक प्रभार लगाने का प्रस्ताव है। लेकिन यह सुनिश्चित करने की दृष्टि से कि अल्प दूरी वाले यातायात पर अधिक बोझ न पड़े, 500 किलोमीटर तक जाने वाले सभी माल यातायात को 10 प्रतिशत के प्रस्तावित पूरक प्रभार से मुक्त रखा जायेगा।

न्यूनतम प्रभार्य दूरी

34. माल यातायात के लिए न्यूनतम प्रभार्य दूरी 75 किलोमीटर है। इतनी अल्प दूरी के लिए माल की ढुलाई गैर-किफायती होती है, क्योंकि चल स्टाक को टर्मिनलों पर रुके रहना पड़ता है। इसलिए न्यूतम प्रभार्य दूरी को 75 किलोमीटर से बढ़ाकर 100 किलोमीटर करने का प्रस्ताव है।

34.1 लेकिन यह सुनिश्चित करने की दृष्टि से कि रेल द्वारा गन्ना भेजने वाले किसानों पर अनावश्यक बोझ न पड़े, यह प्रस्ताव है कि 100 किलोमीटर तक जाने वाले गन्ने के लिए भाड़ा दरों में 33 प्रतिशत की रियायत दी जाये।

माल भाड़ा संरचना में निम्नतम वर्गों (अर्थात् वर्ग 65, 70 और 75) को समाप्त करना

35. रेल दर जांच समिति की सिफारिशों के आधार पर 1-4-1983 से एक नयी माल-भाड़ा संरचना लागू की गयी थी जिसमें वर्गीकरण के स्केल निम्नतम वर्ग 65 से लेकर उच्चतम वर्ग 300 तक रखे गये थे। माल भाड़ा संरचना के मौजूदा वर्ग 65, 70 और 75 गैर-किफायती हो गये हैं। अतः यह प्रस्ताव है कि माल दर सूची के तीन निम्नतम वर्गों, अर्थात् 65, 70 और 75 को समाप्त कर दिया जाये। इस प्रकार, वर्ग 80 माल भाड़ा संरचना में निम्नतम वर्ग हो जायेगा।

35.1 गाड़ी-भार वर्गीकरण वाली जो वस्तुएं वर्ग 65,70 और 75 में वर्गीकृत हैं, उन्हें गाड़ी-भार के वर्ग 80 में और डिब्बाभार के वर्ग 85 में वर्गीकृत किया जायेगा। जो वस्तुएं गाड़ी-भार के लिए वर्गीकृत नहीं हैं, उनके डिब्बाभार यातायात के लिए वर्ग 80 निम्नतम वर्ग हो जायेगा।

अनाज और नमक

36. जो महत्वपूर्ण वस्तुएं वर्ग 65, 70 और 75 के अन्तर्गत वर्गीकृत हैं, वे हैं अनाज और

दालें तथा खाने का नमक। इन दो वस्तु-समूहों के वर्गीकरण को निम्नलिखित रूप में संशोधित किया जायेगा :—

	मौजदा वर्गीकरण		संशोधित वर्गीकरण	
	गाड़ी-भार	डिब्बाभार	गाड़ी-भार	डिब्बाभार
अनाज और दालें, डिवीजन ए (धान, दालें, आदि)	70	80	80	85
अनाज और दालें, डिवीजन बी (गेहूं, चावल, आदि)	65	75	80	85
खाने का नमक	75	80	80	85

36.1 खाद्यान्न की भाड़ा दरों में वृद्धि का प्रभाव 1232 किलोमीटर की औसत वहन दूरी पर लगभग 4.4 पैसे प्रति किलोग्राम होगा। इसी प्रकार, खाने के नमक की भाड़ा दरों में वृद्धि का प्रभाव 1520 किलोमीटर की औसत वहन दूरी पर लगभग 3 पैसे प्रति किलोग्राम होगा। इन दोनों वृद्धियों को मामूली समझा जाता है।

लागू होने की तारीख

37. मैंने जो प्रस्ताव किए हैं वे 15 अप्रैल, 1985 से लागू होंगे। अनुमान है कि अतिरिक्त वार्षिक राजस्व यात्री यातायात से लगभग 153 करोड़ रुपये और माल यातायात से लगभग 342 करोड़ रुपये, अर्थात् कुल 495 करोड़ रुपये होगा।

दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि

38, 'दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि' से किये जाने वाले खर्च की बढ़ती हुई अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए, जिसका जिक्र मैंने पहले किया है, मेरा प्रस्ताव है कि यात्री किरायों से इस निधि में विनियोजित किये जाने वाले अधिप्रभार की दर नीचे लिखे अनुसार बढ़ा दी जाये :—

वातानुकूल दर्जा	3.00 रु०
2—टियर वातानुकूल शयनयान	2.00 रु०
पहला दर्जा	1.50 रु०
वातानुकूल कुर्सी यान	0.25 रु०
दूसरा दर्जा	0.15 रु०

मासिक सीजन टिकट

पहला दर्जा	4.00 रु०
दूसरा दर्जा	0.75 रु०

त्रैमासिक सीजन टिकटों की दरें मासिक सीजन टिकटों की दरों से तिगुनी होंगी।

38.1 ऊपर प्रस्तावित वृद्धियों से, निधि में वार्षिक विनियोग लगभग 9 करोड़ रुपये के वर्तमान स्तर से बढ़कर लगभग 27 करोड़ रुपये हो जायेगा। मैं यहां पर इतना और निवेदन कर दूं कि अधिप्रभार में जिन वृद्धियों का संकेत किया गया है वे किरायों में पहले की प्रस्तावित वृद्धियों के अतिरिक्त नहीं होंगी, बल्कि दरअसल पूर्व-प्रस्तावित बढ़े हुए किरायों में से विनियोजित की जायेंगी।

39. रेलों ने विभिन्न दिशाओं में जो प्रगति की है, वह बहुत-कुछ देश-भर में तैनात हजारों रेल कर्मचारियों के निष्ठापूर्ण परिश्रम का सुपरिणाम है, जो दिन-रात का काम करके इस विराट राष्ट्रीय उपक्रम के पहियों को गतिमान रखे हुए हैं। अतः उनके कार्य-निष्पादन की हार्दिक सराहना करना मेरा कर्तव्य है और मेरे लिए गौरव की बात है। हमने सफलताएं प्राप्त की हैं, लेकिन मैं यह भी पूरी तरह समझता हूं कि हमें अभी एक लम्बी मंजिल तय करनी है। वक्तव्य समाप्त करने से पहले, मैं माननीय सदस्यों को यह विश्वास दिलाना चाहूंगा कि हम आराम से नहीं बैठेंगे। हमारी नजर ऊंचे लक्ष्यों पर रहेगी और हम कार्य-निष्पादन के और भी ऊंचे शिखर छूने का प्रयास करेंगे।

40. माननीय सदस्यों ने मेरी बातों को धैर्यपूर्वक सुना, इसके लिए मैं उनका आभारी हूं। श्रीमन्, इन शब्दों के साथ अब मैं सदन की स्वीकृति के लिए बजट प्रस्तुत करता हूं।

12.50 म० प०

[अनुवाद]

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 1984-85

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : मैं वर्ष 1984-85 के बजट (रेल) संबंधी अनुदानों की अनुपूरक मांगें दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

12.51 म० प०

[अनुवाद]

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य), (1983-84)

वित्त मंत्री (श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह) : मैं वर्ष 1984-85 के बजट (सामान्य) संबंधी अनुदानों की अनुपूरक मांगें दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

12.52 म० प०

[अनुवाद]

23.2.1985 को दक्षिण-पूर्व रेलवे के राजनंदगांव डूंगरगढ़ सैक्शन 327 अप नागपुर पैसेंजर गाड़ी में आग लगने की दुर्घटना के बारे में वक्तव्य

रेल मंत्री (श्री बंसी लाल) : मुझे सदन को 23.2.1985 को एक यात्री गाड़ी में आग लगने की दुःखद घटना के बारे में, जिसके परिणाम स्वरूप जन-हानि हुई, सूचित करते हुए बहुत खेद है।

2. 23.2.1985 को लगभग 00.45 बजे जब 327 अप नागपुर पैसेंजर गाड़ी नागपुर मंडल में बड़े आमान की दोहरी लाइन वाले दुर्ग डोंगरगढ़ खंड के मुसरा और जटकन्हार स्टेशनों के बीच चल रही थी, तब दूसरे दर्जे के दो सवारी डिब्बों में आग लगी देखी गई। मुसरा स्टेशन को पार करने के बाद कि० मी० 915/15 पर गाड़ी रोक दी गई थी। इस दुर्घटना में 34 व्यक्ति मारे गये और 14 व्यक्ति घायल हुए। इनमें 8 व्यक्ति गम्भीर रूप से तथा 6 व्यक्ति मामूली रूप से घायल हुए। इसके अलावा, 2 व्यक्तियों को बहुत मामूली सी चोटें आयीं जिनकी प्राथमिक चिकित्सा करने के बाद छुट्टी कर दी गई। बाद में एक घायल व्यक्ति की अस्पताल में मृत्यु हो गई।

3. डोंगरगढ़ से चिकित्सा दल सहित एक रेलवे चिकित्सा गाड़ी दुर्घटना स्थल को तत्काल रवाना हो गई थी जो वहां 2.15 बजे पहुंच गयी थी। दुर्घटना स्थल पर प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करने के बाद सभी घायल व्यक्तियों को राजनांदगांव सिविल अस्पताल भेज दिया गया था। बाद में एक 20 वर्षीय युवक को भिलाई इस्पात कारखाने के अस्पताल में स्थानान्तरित कर दिया गया था।

4. 23.2.1985 को पहले सवारी डिब्बे की आग 3.30 बजे तथा दूसरे डिब्बे की आग 7.30 बजे बुझा दी गई थी।

5. दक्षिण-पूर्व रेलवे के एक वरिष्ठ अधिकारी यथा-मुख्य वाणिज्य अधीक्षक, जो गीतांजलि एक्सप्रेस में यात्रा कर रहे थे, 5.50 बजे दुर्घटना स्थल पर पहुंच गये थे। नागपुर के मंडल रेल प्रबंधक तथा अन्य मण्डल अधिकारी 8.15 बजे घटना स्थल पर पहुंच गये थे। महाप्रबंधक तथा मुख्यालय से अन्य अधिकारी एक विशेष गाड़ी द्वारा घटना स्थल पर पहुंचे। दिल्ली से अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड घटना स्थल पर पहुंच गये। मैंने 24.2.1985 को घटना स्थल का दौरा किया और अस्पताल में घायलों से मिला। 24.2.1985 को रेल राज्य मंत्री ने भी घटना स्थल का दौरा किया और अस्पताल में घायलों से मिले।

6. मृतकों के निकट संबंधियों और घायल व्यक्तियों को अनुग्रह सहायता स्वीकृत की जा चुकी है।

7. इस मामले में क्षति पूर्ति के दावों के निपटारे हेतु एक तदर्थ दावा आयुक्त की नियुक्ति कर दी गई है। अधिकतम देयराशि 1 लाख रुपये है। मृत्यु तथा स्थायी अपंगता के हर मामले में देय क्षतिपूर्ति एक लाख रुपये है तथा घायल व्यक्तियों को भुगतान की जाने वाली क्षतिपूर्ति की राशि चोट की किस्मानुसार 20,000 रुपए के बीच भिन्न-भिन्न है। इस प्रयोजन के लिए एक अनुसूची निर्धारित है।

8. मेरे साथी, रेल राज्य मंत्री तथा मैं रेलों के संरक्षा निष्पादन पर नजर रख रहे हैं और हमने संरक्षा के और गहन उपाय शुरू किये हैं। मैंने इस आशय के लिए एक 10 सूत्री कार्रवाई योजना जारी की है और इसके परिणामों पर निगरानी रखी जा रही है। सदन की चिन्ता में मैं भी शामिल हूं और विश्वास दिलाता हूं कि संरक्षा हमारा प्रथम ध्येय बना रहेगा।

12.55 म० प०

[अनुवाद]

समितियों के लिए निर्वाचन

(एक) भारतीय नर्सिंग परिषद्

स्वास्थ्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री योगेन्द्र मकवाना) : मैं श्रीमती मोहसिना किदवई की ओर से प्रस्ताव करता हूं :—

"कि भारतीय नर्सिंग परिषद् अधिनियम, 1947 की की धारा 3 की उपधारा (1)(ण) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त के अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, भारतीय नर्सिंग परिषद् के सदस्यों रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि भारतीय नर्सिंग परिषद् अधिनियम, 1947 की धारा 3 की उपधारा (1) (ण) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, भारतीय नर्सिंग परिषद् के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

(दो) राष्ट्रीय समुद्रीयात्री कल्याण बोर्ड

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :—

"कि राष्ट्रीय समुद्रीयात्री कल्याण बोर्ड नियम, 1963 के नियम 4 (ज) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त नियमों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, राष्ट्रीय समुद्रीयात्री कल्याण बोर्ड के सदस्य के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से एक सदस्य निर्वाचित करें ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

"कि राष्ट्रीय समुद्रीयात्री कल्याण बोर्ड नियम, 1963 के नियम 4 (ज) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त नियमों के अन्य उपबंधों के अध्यधीन, राष्ट्रीय समुद्रीयात्री कल्याण बोर्ड के सदस्य के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से एक सदस्य निर्वाचित करें ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

12.58 म० प०

लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए दो बजे म० प० तक के लिए स्थगित हुई ।

2.03 म० प०

मध्याह्न भोजन के पश्चात लोक सभा दो बजकर तीन मिनट पर पुनः समवेत हुई ।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[अनुवाद]

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूब नगर) : माननीय अध्यक्ष महोदय.....

अध्यक्ष महोदय : नहीं, कृपया कोई बहस मत करिये । विनिर्णय निश्चित एवं अंतिम है । बहस-बहस ही है । जो कुछ भी मुद्दे आयें व आयेंगे और हम बाद में उन्हें देखेंगे । अब बहस का कोई प्रश्न नहीं उठता । बहस-बहस ही है । मुद्दे पांच व्यक्तियों और दस व्यक्तियों द्वारा भी उठाये जा सकते हैं । नहीं मैं सहमत नहीं हूं । यह 540 सदस्यों का सदन है ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : किन्तु महोदय ..... *

अध्यक्ष महोदय : कुछ भी कार्यवाही में सम्मिलित नहीं होगा । मैं नहीं समझता कि मैं

पक्षपात कर रहा हूं । मैंने कभी भी पक्षपात नहीं किया जैसा कि मैं समझता हूं । अब श्री बृज मोहन महन्ती ।

* कार्यवाही -वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

2.04 म० प०

[अनुवाद]

अविलंबनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण

कतिपय व्यक्तियों की जासूसी गतिविधियों का तथा कुछ संवेदनशील मंत्रालयों से सरकारी और गुप्त राष्ट्रीय रहस्यों के उद्घाटन के मामलों का हाल ही में पता लगना

श्री बृज मोहन महन्ती (पुरी) : मैं गृह मंत्री का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्न विषय की ओर दिलाता हूं और उनसे अनुरोध करता हूं कि वे इस संबंध में वक्तव्य दें ।

> "कतिपय व्यक्तियों की जासूसी गतिविधियों का तथा कुछ संवेदनशील मंत्रालयों से सरकारी दस्तावेजों और गुप्त राष्ट्रीय रहस्यों के उद्घाटन के मामलों का हाल ही में पता लगने तथा इस संबंध में सरकार द्वारा उठाये गये कदम ।"

गृह मंत्री (श्री एस० बी० चव्हाण) : इस वर्ष 18 जनवरी को प्रधान मंत्री ने दोनों सदनों में एक वक्तव्य दिया था, जिसमें उन्होंने भारत सरकार के कुछ कार्यालयों तथा मंत्रालयों से संवेदनशील तथा वर्गीकृत दस्तावेजों के प्रकटन के एक जासूसी मामले की सूचना दी थी। वक्तव्य में प्रधान मंत्री ने यह भी कहा था कि सरकार में संवेदनशील पदों पर आसीन कुछ व्यक्ति इस प्रकटन तथा इस सूचना को अनधिकृत व्यक्तियों को देने के लिए उत्तरदायी हैं । 21 जनवरी को मैंने इस सदन को मामले के कुछ और ब्यौरे दिए थे जो तब तक उपलब्ध हो गए थे । मैंने यह आश्वासन दिया था कि इस प्रकार की गतिविधि में जिस किसी का भी हाथ होगा उसे बख्शा नहीं जाएगा और कड़ी जांच-पड़ताल की जाएगी ।

2. जैसी कि माननीय सदस्यों को जानकारी है, जासूसी गतिविधियों के जरिए काफी सामरिक महत्व की सूचना के साथ-साथ वर्गीकृत तथा उच्च संवेदनशील दस्तावेजों का प्रकटन हुआ है । थोड़े से मूल दस्तावेज भी बरामद किए गए थे । अब तक की गई जांच पड़ताल से एक सुसंगठित षड्यंत्र का पता लगा है, जिसमें देश की सुरक्षा से सम्बन्धित महत्वपूर्ण सूचना का व्यापार किया जा रहा था । ऐसा प्रतीत होता है कि शुरू में यह कार्य वाणिज्यिक आसूचना एकत्र करने से शुरू हुआ था और बाद में इसका कई क्षेत्रों में विशाखन हो गया, जिसका सीधा संबंध देश की सुरक्षा से था । चूंकि मामले में जांच-पड़ताल अभी पूरी नहीं हुई है, अतः इस अवस्था में मामले से सम्बन्धित कोई और सूचना देना उचित जांच-पड़ताल के हित में नहीं होगा । पहले भी जब कभी इस प्रकार के मामले सरकार के ध्यान में आये, तो सदन की परम्परा सरकार का साथ देने की रही है और विस्तार से चर्चा करने पर जोर नहीं दिया है । इस मामले

के बारे में प्रैस में काफी कुछ अटकलें लगाई जा रही हैं। ऐसी प्रैस रिपोर्टों को पूरी तरह प्रमाणित नहीं समझा जाना चाहिए।

3. मामला 17 जनवरी को तिलक मार्ग थाने में भारतीय दंड संहिता की धारा 120 (ख) के साथ पठित सरकारी गोपनीय अधिनियम, 1923 की धारा 3, 5 तथा 9 के अधीन दर्ज किया गया था। अब तक 18 व्यक्ति गिरफ्तार किए गए हैं जिनमें 13 सेवारत सरकारी कर्मचारी हैं और एक सेवानिवृत सरकारी कर्मचारी है। इन व्यक्तियों की एक सूची सभा पटल पर रखी जा रही है। जांच पड़ताल करने वाली एजेंसियों द्वारा अब तक 120 गवाहों के बयान दर्ज किए गए हैं। दंड प्रक्रिया संहिता की धारा 164 के अधीन न्यायालय में 8 अभियुक्तों के भी बयान दर्ज किए गए हैं। अब तक की गई जांच पड़ताल के परिणामस्वरूप सभी अभियुक्त व्यक्तियों पर मुकदमा चलाने के लिए काफी साक्ष्य जुटा लिए गए हैं।

4. यह सुनिश्चित करने के लिए हर प्रकार की सावधानी बरती जा रही है कि मामले की बड़ी सावधानी से तफ्तीश की जाए ताकि सभी पेचीदगियों पर पूरी तरह रोशनी पड़ जाए। हालांकि इस समय मेरे लिए अधिक विशिष्ट ब्यौरे देना संभव नहीं होगा क्योंकि अभी जांच-पड़ताल की जा रही है, तथापि मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन दे सकता हूं कि जांच-पड़ताल के जल्दी ही सफल निष्कर्ष निकलेंगे और भेद प्रकट करने और जासूसी गतिविधियों के लिए उत्तरदायी सभी व्यक्तियों के विरुद्ध उचित कार्यवाही की जाएगी।

5. इस मामले में कथित विदेशी एजेंसियों का हाथ होने के बारे में भी कुछ अटकलें लगायी गयी हैं। यद्यपि इस विशेष मामले में कुछ विदेशी राष्ट्रिकों ने भाग लिया है फिर भी विदेशों के साथ हमारे अच्छे संबंधों के हित में उन विदेशी एजेंसियों अथवा राजनयिकों को विनिर्दिष्ट करना उचित नहीं होगा जो इस मामले में अन्तर्ग्रस्त हो सकते हैं। मैं माननीय सदस्यों से इस मामले में संयम के लिए अनुरोध करूंगा।

6. इस मामले का पता लगने के बाद सरकार ने विभिन्न मंत्रालयों और विभागों में वर्गीकृत दस्तावेजों की सुरक्षा और गोपनीयता को सुनिश्चित करने के लिए कई उपाय आरम्भ कर दिए हैं। मामला उच्चतम स्तर पर जा चुका है और सुरक्षा प्रक्रियाओं को सुचारू बनाने, विशेष रूप से सभी वर्गीकृत सूचनाओं के संबंध में बन्दोबस्त करने और संभालने की जांच करने के लिए एक समिति गठित की गई है।

गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की सूची

(देखिए वक्तव्य का पैरा 3)

1. कुमार नारायण, क्षेत्रीय प्रबंधक, मार्णेक लाल उद्योग ग्रुप।
2. पी० गोपालन, प्रधान मंत्री के मुख्य सचिव के वरिष्ठ निजी सहायक।
3. टी० एन० खैर, प्रधान मंत्री के मुख्य सचिव के अवर सचिव।

4. के० के० मल्होत्रा, प्रधान मंत्री के मुख्य सचिव के निजी सचिव के वरिष्ठ निजी सहायक।
5. एस० एल० चान्दना, प्रधान मंत्री के मुख्य सचिव के निजी सहायक।
6. जे० एन० तिवारी, अतिरिक्त सचिव के वरिष्ठ निजी सहायक, आर्थिक कार्य विभाग, वित्त मंत्रालय।
7. एस० शंकरन, राष्ट्रपति के प्रैस सचिव के वरिष्ठ निजी सहायक।
8. जे० सी० अरोड़ा, रक्षा उत्पादन सचिव के निजी सहायक।
9. एस० एन० राम, प्रधान मंत्री के मुख्य सचिव के कार्यालय में उच्च श्रेणी लिपिक।
10. अमरीक लाल, संयुक्त के सचिव के निजी वरिष्ठ सहायक, रक्षा सप्लाई, रक्षा मंत्रालय।
11. अशोक कुमार राष्ट्रपति के सचिव के निजी सहायक।
12. एच० एन० चतुर्वेदी, सहायक, वाणिज्य मंत्रालय (इ० पी० एल० एस० जी० अनुभाग)
13. बी० के० अग्रवाल, प्रबन्ध निदेशक, गंगोर इम्पैक्स (प्रा०) लि०, नई दिल्ली।
14. अशोक जेदका, जेदका होजरी फैक्ट्री, लुधियाना।
15. ए० पी० सारथी, सेवा निवृत्त असैनिक स्टाफ अधिकारी, रक्षा मंत्रालय।
16. योगेश टी० माणेक लाल, प्रबंध निदेशक, एस० एल० एम० माणेक लाल इंडस्ट्रीज लि०, बंबई।
17. बी० के० पालानी स्वामी, निदेशक के वरिष्ठ निजी सहायक, मुख्य बंदरगाह सुधार समिति, जहाज रानी तथा परिवहन मंत्रालय, नई दिल्ली।
18. के० सी० शर्मा, सचिव, वित्त मंत्रालय और सचिव, योजना आयोग के भूतपूर्व वरिष्ठ निजी सहायक।

अध्यक्ष महोदय : अब, श्री बृजमोहन महन्ती।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : इसमें कुछ नहीं है।

एक माननीय सदस्य : सदन को अन्धेरे में रखा गया है।

अध्यक्ष महोदय : जी हां, श्री महन्ती।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : अगर ये बातें इतनी ही गोपनीय थीं तो इस ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को भी स्वीकृति देने की आवश्यकता नहीं थी।

श्री बृज मोहन महन्ती : मैंने गृह मंत्री जी द्वारा दिये गये वक्तव्य को बहुत ही ध्यान से सुना है।

प्रो० मधु दंडवते (राजापुर) : आपके लिए उसमें सुनने का क्या था ?

श्री बृज मोहन महन्ती : महोदय, अगर वे अनावश्यक ही मुझे तंग करेंगे तो उन्हें अपमानित होना पड़ेगा।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आपने मंत्री जी को परेशान किया है।

श्री बृज मोहन महन्ती : मुश्किल यह है कि गृह मंत्री जी कुछ जानकारी बताना नहीं चाहते। मैं उन्हें उसके लिए बाध्य नहीं करूंगा।

मैं सरकार का आभारी हूं (व्यवधान) कृपया मेरी बात सुनिये। आपको यह मालूम होना चाहिये कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर किस तरह बहस करनी चाहिये। मैं मंत्री जी को कोई भी ऐसी सूचना देने के लिये बाध्य नहीं करूंगा जो कि सदन में बताना उनके लिये मुमकिन नहीं है। परन्तु साथ ही मैं निवेदन करूंगा कि उनके वक्तव्य से यह स्पष्ट है कि जांच कार्य अन्तिम चरण में पहुंच गया है। उन्होंने स्पष्ट रूप में कहा है :

"·····अब तक की गई जांच-पड़ताल के परिणाम-स्वरूप सभी अभियुक्त व्यक्तियों पर मुकदमा चलाने के लिये काफी साक्ष्य जुटा लिये गये हैं।"

स्वभाविकत: जांच पड़ताल का कार्य अन्तिम चरण में पहुंच गया है। क्या इस जासूसी के कतिपय पहलुओं की जांच की गई है अथवा नहीं ? मंत्री जी ने अपने वक्तव्य के पांचवें पैरे में कहा है "विदेशों के साथ हमारे अच्छे संबंधों के हित में उन विदेशी एजेंसियों अथवा राजनयिकों को विनिर्दिष्ट करना उचित नहीं होगा जो इस मामले में अंतर्ग्रस्त हो सकते हैं।" जहां तक अच्छे संबंधों की बात है, यह एक तरफा नहीं हो सकते। दूसरी तरफ से भी कुछ तो प्रतिक्रिया होनी चाहिये। फ्रांस की राजधानी पेरिस में यह आम चर्चा का विषय बना हुआ है कि अभी फ्रांसीसी एजेन्सियां यहां कार्यरत थीं अथवा नहीं, क्या एक विशेष व्यक्ति श्री बोली या कोई अन्य व्यक्ति मिराज का सौदे कराने में सम्बद्ध था या नहीं ? अब प्रेस कह रही है कि वे रूस द्वारा भारत को हथियारों की सप्लाई के मामले का पता लगा रही थी। क्या इस पहलू की छान-बीन की गई है अथवा नहीं ?

मैं गृह मंत्री जी का ध्यान 29 जनवरी, 1985 के 'स्टेट्समेन अखबार में छपी रिपोर्ट की ओर दिलाना चाहता हूं जिसमें फ्रांस के अखबार की रिपोर्ट को छापा गया है। क्या इसकी जांच पड़ताल की गई है अथवा नहीं ? वास्तव में इसमें सी० आई० ए० शामिल होगी ? क्या सी० आई० ए० इसमें शामिल है, क्या यहां पर 'नाटो' की कोई एजेन्सी कार्य कर रही थी; क्या फ्रांस और सी० आई० ए० उनके तहत कार्य कर रहे थे ? ये सभी बातें समाचार-पत्रों में छपी हैं। आप इंडिया 1969 के बारे में जानते हैं। रूस ने भारत में सी० आई० ए० की गतिविधियों के बारे में एक पुस्तिका छापी थी। उन्होंने किसी व्यक्ति का नाम लिखा था। कोई व्यक्ति भारत में सी० आई० ए० के चीफ के पद पर कार्यरत एजेन्सी का प्रमुख है और उसके पश्चात् उसने यह भी स्वीकार किया कि वह भारत में सी० आई० ए० का मुख्य अधिकारी था। बंगलादेश से संबंधित सभी महत्वपूर्ण सूचनाएं तथा वहां पर किये जाने वाले हमारे कार्य सभी कुछ बड़ी

आसानी से उन दिनों अमेरिका को भेजे जा रहे थे। किसी ने कहा कि कैबिनेट मंत्री भी इसमें शामिल था। आरोप यह है। मैं नहीं जानता कि क्या कोई जांच की गई है? राष्ट्र अभी भी अंधकार में है, वह कौन था और कौन राष्ट्र के हित के साथ विश्वासघात कर रहा था? मेरा निवेदन है कि इसकी गम्भीर रूप से जांच-पड़ताल की जानी चाहिये।

क्या हमारी प्रति-आसूचना पर्याप्त थी? क्या यह दक्षता से कार्य कर रही है? ये कुछ ऐसे प्रश्न हैं जो कि सामान्यतः इस देश के व्यक्ति को झकझोर देते हैं। क्या नागरिक एवं सैनिक आसूचना में कोई समन्वय है? स्वभाविकतः ये कुछ ऐसे पहलू हैं जिस पर गृह मंत्री जी का वक्तव्य स्पष्टतः मौन हैं। क्या प्रति-आसूचना को सारणीबद्ध करने के लिए कोई कदम उठाया गया है? क्या समन्वय लाने के लिए कोई कदम उठाया गया है? आवश्यकता इसी बात की है। वहां पर किस प्रकार की जासूसी हो रही थी? उसका उद्देश्य क्या था? क्या यह देश को अस्थिर करने के लिए था? क्या यह हमारे देश को टुकड़ों में बांट देने के लिए था क्योंकि समाचार पत्रों से पता चलता है कि वे लोग पंजाब तथा असम के बारे में हमारे द्वारा लिए गए सभी निर्णयों की सूचनाओं को एकत्र कर रहे थे। वे रक्षा उत्पादन तथा हमारे आधुनिकीकरण कार्यक्रमों के बारे में भी सभी जानकारी एकत्र कर रहे थे। ये सभी जानकारियां एकत्र करके वे अन्य देशों को भेज रहे थे। यह भी बताया गया है कि हमारे पास जो उपग्रह प्रौद्योगिकी है और उसके संबंध में जो जानकारी है वह भी दूसरों को दे दी गई है। यह भी बताया गया है कि अमरीका द्वारा किए गए उपग्रह कार्य और भारत द्वारा एकत्र की गई सूचनाएं पाकिस्तान को पहुंचा दी गई हैं। भारत के आसूचना लोगों द्वारा एकत्र की गई हमारी सूचनाओं को भी इन एजेन्टों को दे दिया गया था। यह कोई छोटी सी बात नहीं है? सिर्फ इतना ही नहीं, आणविक अनुसंधान के बारे में पूर्ण ब्यौरा और आणविक स्थापना के बारे में हमारे सभी कार्यक्रमों तथा पाकिस्तान के कार्यक्रमों को भी खुले आम छापा गया है। जासूसी के बारे में बहुत सी बातें छापी गई हैं। फ्रांस के नाम का उल्लेख किया गया है। यह एक मैत्री देश है। मैं नहीं समझता कि वे क्यों इसमें शामिल हैं? इन गतिविधियों को कौन चला रहा है? चाहे वह सी० आई० ए० हो अथवा नहीं इसकी जांच की जानी चाहिए? मेरा निवेदन है कि राष्ट्र की सुरक्षा तथा लोकतन्त्र के हित को देखते हुए इसकी पूरी तरह जांच करवायी जानी चाहिए। इसकी विस्तार से जांच की जानी चाहिए और सदन को इसकी जानकारी दी जानी चाहिए।

एक और पहलू जिसे मैं सदन के ध्यान में लाना चाहता हूं यह देखा जाना चाहिए कि ये गतिविधियां कब शुरू हुई? क्या ये गतिविधियां फ्रांस के राजनयिक कर्नल बोली के सन् 1981 में यहां आने पर शुरू हुई? इसकी भी जांच होनी चाहिए कि क्या इसकी शुरूआत इससे पहले हुई है। फ्री प्रेस जरनल में छपे श्री कुलदीप नायर के लेख को मैं पढ़ रहा था। उसमें लिखा है कि यह कार्य पहले से ही प्रारम्भ था प्रधान मंत्री श्री, मोरारजी देसाई और श्री चरण सिंह के निजी सचिव तथा श्रीमती इन्दिरा गांधी के सचिव तथा कोई अन्य निजी सचिव उनसे सम्बद्ध था। वास्तव में यह एक जटिल बात है। इसे देखने के बाद मेरा विचार है कि इसकी ठीक प्रकार से जांच की जानी चाहिए। मैं एक बार और अनुरोध करता हूं कि इसकी विस्तार से जांच की

जानी चाहिए। हमारा रवैया क्या होना चाहिए ? इसे राष्ट्र के हित को दृष्टिगत रखते हुए किया जाना चाहिए।

परन्तु मुझे सदन में यह बताते हुये खेद है कि इस घटना के दूसरे ही दिन यानि कि 19 फरवरी, 1985 को सी० पी० आई० (एम०) दल ने एक संकल्प पारित किया। विपक्ष बुर्जुआ है, वे देश में साम्राज्यवाद की निन्दा अथवा उसमें सुधार नहीं कर रहे हैं। वे क्यों इस प्रकार देश के टुकड़े कर रहे हैं ? ऐसी बात नहीं है कि सी० पी० आई० (एम०) साम्राज्यवाद-विरोधी हैं और हम साम्राज्यवाद-समर्थक हैं। हमारा दृष्टिकोण राष्ट्रीय दृष्टि कोण होना चाहिए। इस बारे में कोई भी पक्षपात पूर्ण रवैया नहीं होना चाहिए। मेरा निवेदन है कि यह राष्ट्रीय दृष्टि-कोण होना चाहिए। मैं सी० पी० आई० (एम9) के माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि वे राष्ट्रीय दृष्टिकोण अपनायें और विश्व में साम्राज्यवादी ताकतों की निन्दा करें।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : महोदय, आपको उनके अनुसार ही सी० पी० आई० (एम०) सदस्यों का ध्यान दिलाना चाहिए।

श्री एस० बी० चव्हाण : महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत से विषयों को उठाया है। यह सच है कि यह राष्ट्रीय मामला है। जिस पर दलों के आधार पर कोई मत भेद नहीं होना चाहिए क्योंकि अंतत: यह राष्ट्रीय हित की बात है जिस पर विचार किया जाना चाहिये चाहे वह कोई भी एजेंसी हो जो सूचनाएं एकत्र कर रही है। जहां तक हमारा संबंध है, सम्पूर्ण जानकारी जो कि एकत्र की गई है सुरक्षा की दृष्टि से अत्यंत संवेदनशील स्वरूप की है और बहुत से दस्ता-वेज जो जब्त किए गए स्पष्ट रूप में बताते हैं कि ये वर्गीकृत दस्तावेज थे जिसमें हमारी योजना व्यवस्था, संसाधनों, वित्तीय स्थिति तथा अनेक क्षेत्रों में हमारी क्षमताओं आदि के बारे में सूच-नाएं दी गई थीं। अथवा वस्तुत: मूल दस्तावेजों की फोटोस्टेट प्रतियों को तैयार किया जा रहा था और ये विदेशी एजेंन्सी को दी गई थीं।

विदेशी एजेंसियों द्वारा सूचना एकत्र किये जाने की बात इतनी खेदजनक नहीं है जितनी कि यह कि हमारे देश में ही ऐसे लोग हैं जो कुछ धन प्राप्त करने की खातिर या अबंध रूप से घूस प्राप्त करने की खातिर कोई संवेदनशील सूचना देने के लिए तैयार रहते हैं। मैं स्पष्ट रूप से कह चुका हूं कि जासूसों के मामले में जो कतिपय देश इसमें अन्तर्ग्रस्त हैं, हम संभवत: उन देशों के नाम नहीं बता सकते क्योंकि अंतत: हमें उन देशों के साथ संपर्क बनाए रखना है तथा उनके साथ अपने अच्छे संबंध बनाए रखने हैं। लेकिन जो लोग इस तरह की अवांछनीय गति-विधि में अंतर्ग्रस्त हैं, उन्हें उनके संबंधित देशों ने वापिस बुला लिया है। इनमें से अधिकांश लोग अपने देशों में वापिस जा चुके हैं। इसी कारण मैं नहीं समझता कि मैं उन देशों के नाम बता पाऊंगा तथा इस मामले कि क्या किसी विशेष देश द्वारा कोई सूचना अपने ही देश के लिए एकत्र की गई थी अथवा वह सूचना अन्य देशों तक भी पहुंचाई जा रही थी, के बारे में बताना जांच एजेंसियों के लिए भी कठिन होगा। इसीलिए इस स्थिति में मेरे लिए यह कहना बहुत कठिन है कि क्या सी० आई० ए० अथवा रूसी एजेंसी या कोई अन्य एजेंसी काम कर रही थी। वास्तविकता यह है कि जो दस्तावेज प्राप्त हुए हैं उनसे स्पष्ट है कि ऐसी एक एजेंसी है जो विभिन्न

विदेशी सूत्रों तक यह सूचना पहुंचाने का काम कर रही थी। यहां तक कि जांच एजेंसियों के लिए भी यह पता लगाना कठिन होगा कि क्या यह उस देश तक ही सीमित थी अथवा बाद में सूचना कुछ अन्य देशों को भी पहुंचाई जाती थी। इस स्थिति में, सरकार के लिए माननीय सदस्य की बात पर प्रतिक्रिया व्यक्त करना संभव नहीं होगा।

मैं यह नहीं कह सकता कि कुछ विदेशी एजेंसियां किस उद्देश्य से सूचनाएं एकत्र कर रही थीं क्योंकि मैं इस तथ्य से इंकार नहीं कर सकता कि हर किसी की यह पता लगाने में रुचि थी कि क्या हमने उपग्रह प्रौद्योगिकी में इस सीमा तक प्रगति कर ली है कि हम उस क्षेत्र में तेजी से विकास कर सकते हैं। कुछ लोगों की यह पता लगाने में भी रुचि थी कि रक्षा उत्पादन के संबंध में हमारी उत्पादन क्षमता क्या है और उनके देशों पर उनका अनुकूल या प्रतिकूल क्या प्रभाव पड़ने जा रहा था ? यह कारण हो सकता है इसी कारण मैंने स्पष्ट कर दिया था कि शुरू में यह कार्य वाणिज्यिक आसूचना एकत्र करने से हुआ था लेकिन बाद में जब उन्हें कुछ अत्यधिक संवेदनशील दस्तावेज मिले, जिससे उन्हें कुछ अन्य सूचना मिल सकती है, वह भी उन्हें दिये जा रहे थे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : वाणिज्यिक आसूचना से आपका क्या अभिप्राय है ?

श्री एस० बी० चव्हाण : वाणिज्यिक आसूचना इस अर्थ में कि यदि ऐसे वाणिज्यिक सौदे हो रहे हैं जो एक देश से दूसरे देश के बीच किए जा रहे थे और यदि ऐसी सूचना एकत्र की जाती है जिससे संबंधित देश को सहायता मिले, तो वे उन अन्य देशों की तुलना में, जिनके साथ उनका नियमित व्यापार हो रहा है, हमारे देश के साथ अपना व्यापार और वाणिज्य बढ़ाने में सफल हो जाएंगे। इसी तरह से कुमार नारायण ने अपना व्यापार आरंभ किया। लेकिन बाद में, उन्होंने राजनीतिक जासूसी में प्रवेश किया तथा जब कुछ संवेदनशील दस्तावेज उनके हाथ लगे तो उन्होंने उनका व्यापार करने का प्रयत्न किया।

प्रो० मधु दंडवते : मुझे आशा है उन्हें बजट की गोपनीयता का पहले तो नहीं पता चल जाता होगा।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव (नालन्दा) : अध्यक्ष महोदय, इस घटना को हुए लगभग दो महीने हो गये हैं और दो महीने के बाद भी इस हाऊस को जो इन्फार्मेशन सरकार की ओर से मिलनी चाहिए थी, वह इन्फार्मेशन अभी तक नहीं दी जा रही है। इसके पहले भी हाऊस में जितनी बातें कहीं गई थी या अखबारों के जरिये जो लोगों को जानकारी होती रही है, उसको देखते हुए इस स्टेटमेंट को पढ़ने से सिवाय निराशा के कुछ हाथ नहीं लगता है। यह जो जासूसी कांड है, इससे पूरे देश के लोग चिंतित हैं और यह स्वाभाविक है कि देश की सुरक्षा पर जब किसी घटना का असर पड़ता है, तो बीयोंड पार्टी रफीलियेशन्स लोग देश की सुरक्षा को ज्यादा प्राथमिकता देते हैं।

जब यह घटना घटी और प्रकाश में यह बात आई, तो पूरे देश के लोग स्तब्ध रह गये । अभी मंत्री महोदय ने अपने जवाब में बताया है कि इसकी शुरूआत कमर्शियल एस्पायनेज से हुई और बाद में पालीटीकल और मिलिट्री डिपार्टमेंट्स में भी यह काम शुरू हो गया । इससे यह साफ जाहिर होता है कि यह जो घटना हुई और इस तरह का जो यह कार्य हुआ, उसमें जो भी एजेंसी इन्वोल्व्ड हो, वह इस काम में लम्बे अर्से से लगी हुई थी और यह काम काफी लम्बे अर्से से चल रहा था । तो मैं यह जानना हूं कि हमारी सरकार उस समय क्या कर रही थी और हमारा होम डिपार्टमेंट क्या कर रहा था और हमारे यहां और भी विभाग इस काम के लिए हैं जैसे 'रा' हैं और 'सी० बी० आई०' हैं, वे क्या कर रहे थे । अखबारों में यह रिपोर्ट भी आई है कि सब डिपार्टमेंटों से जो इम्पोर्टेन्ट डाकूमेंट्स लिये जाते थे, बाजारों में उनकी फोटोस्टेट कापी होती थी । आखिर दिल्ली के अंदर, जो कि हमारी राजधानी है, वहां पर ये सारी बातें हो रही थीं और हमारे जो विभाग हैं, जिनके जिम्मे यह काम सौंपा हुआ है, आपका होम डिपार्टमेंट हो या सी० बी० आई० हो या रा के लोग हों, ये आखिर क्या कर रहे थे ? इतने लम्बे अर्से से यह काम चल रहा था और इसका पता नहीं लगाया जा सका । आखिर इसके लिए कोई रेस्पोन्सीबिलिटी फिक्स होनी चाहिए । मैं यह कहना चाहता हूं कि देश की सुरक्षा का सवाल नम्बर 1 का सवाल है और जब लोग इस सवाल को उठाते हैं, तो सरकार की यह सबसे बड़ी जिम्मेवारी हो जाती है कि वह इस मामले में किसी को न छोड़े । इसके पहले भी बहुत सारी रिपोर्टें निकली हैं और कुछ जासूसी करने वाले लोग डिफेक्ट भी किये हैं और उनके बयानात भी निकले है । ऐसा पहले भी हुआ है । यहां तक कि सेन्ट्रल मिनिस्टरों में से कुछ लोगों का नाम इसके पहले आता भी रहा है लेकिन इसमें कौन लोग पकड़े गये है ? इसमें वे सरकारी अफसर पकड़े गये हैं जो सबसे निचले दर्जे के लोग हैं, सरकारी कर्मचारी पकड़े गये हैं और चपरासी वगैरह पकड़े गये हैं । मैं यह जानना चाहता हूं कि इतना बड़ा धंधा चल रहा था, तो क्या सचमुच में इतने निचले लेविल के कर्मचारियों द्वारा ही यह चल सकता था । यह कोई इम्मेजिन कर सकता है कि इसमें बड़े लोग इन्वोल्व्ड नहीं हैं, बड़े बड़े अधिकारी इन्वोल्व्ड नहीं है । आप कहते हैं कि हम किसी को स्पेयर नहीं करेंगे लेकिन दो महीने हो गये और हुआ क्या है ? आपका जो कन्क्लूजन है, वह यह बताता है कि इन्वेस्टीगेशन के जरिये जिनके खिलाफ प्राइमा-फैसी केस मैक आउट हुआ है, वही लोग अभी तक एरेस्ट हुए हैं, लेकिन जो अरेस्ट हुए हैं, वे कुछ व्यापारी हैं और कुछ छोटे-मोटे कर्मचारी हैं । इतना बड़ा धंधा हो और देश के खिलाफ एक षड़यंत्र हो जाए, यह केवल छोटे-मोटे लोगों के जरिए कभी नहीं हो सकता है । मैं तो स्पेसीफिकेली गवर्नमेंट से और होम मिनिस्टर साहब से यह जानना चाहता हूं कि आपको यह बताने में दिक्कत क्या है कि इसमें और कौन-कौन लोग इन्वोल्व्ड हैं आपके डिपार्टमेंट के और सेन्ट्रल गवर्नमेंट के दूसरे डिपार्टमेंन्ट्स के कौन-कौन से लोग इन्वोल्व्ड हैं और इसके अलावा क्या और पालीटीकल लोग इन्वोल्व्ड हैं, कोई मिनिस्टर इन्वोल्व्ड हैं या नहीं ? यह जो सारा मामला है, यह मामला सोई मामूलों मामला नहीं है । कुछ कार्यवाही कुछ लोगों के खिलाफ हुई है, कुछ लोगों को गिरफ्तार किया गया है और जैसा कि बताया गया कि कुछ फोरेन एजेन्सीज के लोग वापस भेजे गये हैं, यह ठीक है लेकिन लोग यह

जरूर जानना चाहते हैं कि देश की सुरक्षा को जिन लोगों ने खतरे में डाला है, वे कौन हैं। देश की सुरक्षा के नाम पर आप लोगों को नाम नहीं बताना चाहते है। यह तो एक ऐसा क्लाज है, जिस क्लाज में देश के नागरिकों को जो देश-हित में कुछ जानना चाहते हैं, उससे उनको महरूम रखा जाता है। तो हम केवल इतनी बात जानना चाहते है कि आखिर इस मामले में पूरी जानकारी क्या है, हालांकि हम ऐसा समझते हैं कि जवाब वही मिलेगा जो इसके पहले जवाब आपने दिया है, इससे ज्यादा और कुछ आप बताना नहीं चाहते हैं और साथ-साथ आप यह भी कहते हैं कि इधर हमने सिक्यूरिटी अरेंजमेंट टाइट किया है, सेवरल मेजर्स उठाए गए हैं। अब सवाल यह उठता है कि इसके पहले इस मामले में आप गाफिल थे, इससे पहले इस तरह की कार्यवाही क्यों नहीं की गई, क्योंकि यह जासूसी वाला मामला कोई नया मामला नहीं है। दुनिया के दूसरे मुल्कों में यह चलता रहता है और यह सेंट्रल गवर्नमेंट की जिम्मेदारी है कि तमाम चीजों पर नजर रख करके अपने इंटेलीजेंस को मजबूत करती। अब तक इसको मजबूत क्यों नहीं किया गया और आगे भी क्या गारंटी है कि फिर दोबारा ऐसा नहीं होगा ? मैं यही मोटी-मोटी बातें जानना चाहता हूं।

श्री एस० बी० चव्हाण : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य द्वारा तीन-चार सवालात उठाए गए है उसमें एक बात यह कही गई है कि इतना महत्वपूर्ण होते हुए दो महीने हो गए और इस दरमियान जो जानकारी गवर्नमेंट की तरफ से दी गई है, वह नाकाफी है, जिसकी वजह से आप बहुत ज्यादा मुतमयिन नहीं हैं। अब आपको मुतमयिन करने के लिए मनगढंत बात तो आपके सामने नहीं कह सकता। इन्वेस्टीगेटिंग एजेंसी की तरफ से जो इन्वेस्टीगेशन हुआ है, पूछताछ हुई है, जांच हुई है, उसके अनुसार जो सारे लोगों के स्टेटमेंट्स हुए हैं और उसमें जो लोग पकड़े गए हैं उनके सिवाय दूसरे लोग नहीं है। आपने कहा है कि उनके सिवाय दूसरे लोग होने के इमकानात रूलआउट नहीं करते हैं। जो इन्वेस्टीगेशन किया गया है वह पूरी जानकारी लेने के बाद किया गया है। जब तक इसके बारे में कोई मवाद न मिले, मैटीरियल न मिले, उस वक्त तक हम किसी को इंप्लीकेट करने की बात नहीं सोच सकते।

[अनुवाद]

श्री विजय कुमार यादव : आपने-अपने वक्तव्य में कहा है :— "सरकार में संवेदनशील पदों पर आसीन कुछ व्यक्ति इस प्रकटन के लिए उत्तरदायी हैं।"

[हिन्दी]

श्री एस० बी० चव्हाण : जिस तरह से स्टेटमेंट में दिया गया है, 18 लोगों की फेहरिस्त आपके सामने रख दी है। 18 लोग हैं, उसमें से 12-13 लोग या 11 या 12 लोग सर्विंग गवर्नमेंट सर्वेंट्स हैं, एक रिटायर्ड गवर्नमेंट सर्वेंट हैं और कुछ बिजनैसमैन हैं जिनके पूरे नाम इसके अंदर दिए गए हैं। जो जानकारी हमारे पास है, इसके सिवाय किन्हीं लोगों ने यह काम किया है, ऐसी दूसरी कोई जानकारी इन्वेस्टीगेटिंग एजेंसी के पास न होने के कारण मैं किसी और के इसमें शामिल न होते हुए उसका नाम नहीं ले सकता। अखबारों में या दूसरी जगह अगर दूसरे लोगों के नाम आते हैं तो उनके सोर्स हमें मालूम नहीं हैं। अगर आपके पास कोई जानकारी हो तो

जरूर आप दीजिए, उसके आधार पर हम इन्वेस्टीगेटिंग एजेंसी को कह सकते हैं कि इस ढंग से इसकी जांच की जाए, लेकिन अभी जो इन्वेस्टीगेशन किया गया है और जिन लोगों को एक्चुअली रेड हैंडेड पकड़ा गया है डाकूमेंट्स देते हुए, जिस दिन ये रेड हुआ उस दिन एक्चुअली ये लोग वहां पर मौजूद थे, डाकूमेंट्स इनके हाथ में थे, ऐसी हालत में यह कहना कि ये कैसे हो सकते हैं, दूसरे हो सकते हैं··· ··· ···।

श्री विजय कुमार यादव : यह मैं कहां कह रहा हूं, मेरा प्रश्न यह नहीं है। मैंने तो यह कहा है कि इनके अलावा और भी हो सकते हैं।

श्री एस० बी० चव्हाण : अगर किसी के पास कोई ऐसी इन्फार्मेशन है तो मैं गवर्नमेंट की तरफ से आपको यकीन दिलाना चाहता हूं कि किसी को शील्ड करना हम नहीं चाहते हैं। हम किसी को शील्ड करना नहीं चाहते लेकिन जब तक कोई इन्फार्मेशन नहीं आती है, उस वक्त तक हाउस में कैसे हम कह सकते हैं कि दूसरे भी हो सकते हैं? आप कहते हैं कि यह इतना बड़ा वाकया है इस दर्जे के लोग कैसे कर सकते हैं, यह भी प्रिजंप्शन रहा, लेकिन उसके लिए अगर मवाद किसी के पास है और हमारी इन्वेस्टीगेटिंग एजेंसी ने उस एंगल से नहीं देखा है, तो उस मवाद के बेसिस पर हम कह सकते हैं कि जांच कीजिए और उसके बाद जो भी आदमी इसके अंदर जिम्मेदार होगा उसको पकड़ा जाएगा।

जहां तक इन्वेस्टीगेटिंग एजेंसी की रिपोर्ट का ताल्लुक है, उसमें न कोई पोलीटिकल पार्टी के लोग, न कोई मिनिस्टर्स, इनका यहां पर कोई ताल्लुक नहीं आता। जितने लोगों के नाम दिए गए हैं, इनके सिवाए और किसी का नाम हमारे पास नहीं है। बस इतना ही मुझे कहना था।

[अनुवाद]

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : महोदय, मैं आपसे एकदम सहमत हूं। मैं अच्छी तरह नहीं समझ पायी कि मंत्री महोदय ने एकदम ध्यानाकर्षण का उत्तर देने का निर्णय क्यों लिया।

अध्यक्ष महोदय : उन्हें ऐसा ही करना चाहिए था।

श्रीमती गीता मुखर्जी : मैं निःसंकोच रूप से कहूं तो यह कुछ भी नहीं है। उन्हें यह निर्णय लेना चाहिए था कि इन बातों पर चर्चा करने पर प्रतिबंध होना चाहिए क्योंकि मेरे विचार से अब जो भ्रम है वह बड़े खराब किस्म का भ्रम होगा। यदि चर्चा उस समय शुरू हुई होती जबकि इस बारे में कोई जानकारी नहीं थी, तो समझ आ सकता था लेकिन आए दिन अखबारों में हर तरह के समाचार आते रहते हैं तथा हर तरह के रहस्य प्रकट होने के कारण वस्तुतः हम बड़ी विकट स्थिति में है। मंत्री महोदय अच्छी स्थिति में हो सकते हैं। क्यों कि उन्हें इस बारे में जानकारी है, लेकिन हमें इस बारे में जानकारी नहीं है इसलिए हमारी स्थिति बड़ी दयनीय है। साथ ही प्रतिदिन हमें कई नई बातों के बारे में बताया जाता है।

अध्यक्ष महोदय : वह आपसे कह रहे हैं कि उन अफवाहों पर विश्वास मत कीजिए।

श्रीमती गीता मुखर्जी : जी नहीं, महोदय।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : उन्हें प्रतिदिन प्रकाशित होने वाले समाचारों का या तो खंडन करना चाहिए अथवा उनकी पुष्टि करनी चाहिए। वह कुछ भी नहीं करते। फिर हमारी स्थिति क्या है और देश की स्थिति क्या है ?

(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : इसकी अनुमति नहीं है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : प्रेस रिपोर्टों का उल्लेख करते हुए उन्होंने कहा कि वे पूर्णतः वस्तुपरक नहीं हैं। लेकिन उन्हें कम से कम हमें यह बताना चाहिए था कि क्या प्रामाणिक है और क्या नहीं ? अन्यथा इससे बहुत अधिक भ्रम पैदा होता है। अतः सर्वप्रथम मैं चाहती हूं कि वह हमें उस मुद्दे के बारे में बताएं।

महोदय, अन्य कई रहस्य भी खुले हैं मुझे आश्चर्य है। कि न केवल सामरिक महत्व के गुप्त दस्तावेजों को प्रकट किया जा रहा है अपितु अपराधियों द्वारा बंद कमरे में दिए गए बयानों को भी प्रकट किया जा रहा है। बंद कमरे में हुई बैठक में अपराधी ने बताया कि वह उन दस्तावेजों को बिना किसी बाधा के पिछले 25 वर्षों से चुराता रहा है। अब यह सब बातें समाचार-पत्रों में प्रकाशित हो चुकी हैं। यदि ऐसा है तो 25 वर्ष तक किसी एजेंसी, चाहे वह कोई भी हो, की सामरिक महत्व की सभी तरह की फाइलों तक पहुंचरही। मैं सचमुच नहीं जानती कि सरकार को इस संबंध में क्या कहना है, पहले भी कुछ गुप्त बातों का पता चला था लेकिन हम नहीं जानते कि उन पर की गई जांच की रिपोर्टों का क्या हुआ। उदाहरण के लिए, समाचार-पत्रों में यह प्रकाशित हुआ है कि जब स्वर्गीया प्रधानमंत्री जीवित थीं तो उन्होंने पाकिस्तान के परमाणु संयंत्रों पर प्रस्तावित कार्यवाही के बारे में रॉ के साथ हुई विशेष वार्ता का सी० आई० ए० को पता लग जाने के संबंध में जांच के आदेश दिए थे। हमने समझा कि इसकी जांच की जा रही थी किन्तु यह नहीं जान पाए कि उस जांच का क्या हुआ। वह काफी समय पहले की बात है और उसमें किसी को भी दण्ड नहीं दिया गया। अब जो मामले सामने आ रहे हैं वे सभी उनके संबंधित हैं। अतः मैं जानना चाहती हूं कि उस मामले का क्या हुआ। क्या ऐसे मामलें में कोई प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफ० आई० आर०) दर्ज कराई गई थी ?

हमारे राष्ट्रीय जीवन में सी० आई० ए० की गतिविधियों के संबंध में कई घटनाएं घटित हुई है, जिनमें से कुछ घटनाओं का मेरे माननीय सहयोगी श्री महन्ती ने जिक्र किया है। उस दृष्टिकोण से आपका यह कहना ही पर्याप्त नहीं है कि इस कार्य की शुरुआत किसी वाणिज्यिक आसूचना आदि से ही हुई। यह सब बहुत धीरे-धीरे होता है। मैत्री होना तो ठीक

**कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

है लेकिन यदि कोई, विशेषकर एक घृणित अंतर्राष्ट्रीय एजेंसी मित्रता की आड़ में हमारे देश में सक्रिय रही है, तो मैं जानना चाहती हूं कि उस संबंध में इस मामले को भी वापिस लेने के बारे में हमारा क्या अनुभव रहा है। यह मेरे प्रश्न का एक पहलू है।

एक अन्य बात के संबंध में मुझे बहुत भ्रम है। निश्चय ही विजय जी को उत्तर देते समय मंत्री महोदय ने कहा कि यदि विजय जी उच्च पद पर आसीन किसी ऐसे व्यक्ति का नाम बता सकते हैं तो वह कार्यवाही करेंगे। तब मैं माननीय चव्हाण साहब को सुझाव दूंगी कि आप विजय जी के स्थान पर क्यों नहीं आते और विजय जी को वहां जाने दीजिए ? उससे आसानी होगी। जब तक आप उस पद पर है, आप विजय जी से किसी उच्च पद पर आसीन अधिकारी का नाम बताने के लिए क्यों कहते हैं ? वास्तव में उन्होंने राष्ट्र की चिंता का जिक्र किया है। यह राष्ट्र के लिए अत्यधिक चिंता का विषय है। इसीलिए हम कह रहे हैं कि क्या केवल कुछ [illegible] व्यक्ति वह भी शाम 6 बजे के बाद क्लब में बैठने वाले व्यक्ति इसमें अंतर्गस्त हैं ? [illegible] भी गुप्त कार्यवाही इस तरह किए जाने के बारे में कभी सुना। ये सभी एजट शाम 6 बजे आसव आदि पीने पीने के लिए क्लब में इकट्ठे होते हैं और वहां दस्ता वेजों को सब्जियों के समान बेचा जाता है। किसी कार्यवाही में ऐसा किए जाने के संबंध में पहले कभी नहीं सुना गया। अतः यह समूची बात बहुत संदेहपूर्ण लग रही है। इसीलिए लोग बहुत उत्तेजित और चिंतित है। अतः यही उचित समय है जबकि आपको स्पष्ट वक्तव्य पेश करना चाहिए जो अनुमान लगाए जा रहे उनकी बजाए इसलिए देश को कम नुकसान होगा।

अन्य प्रश्न यह है कि मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ अत्यधिक उच्च पदों पर आसीन अधिकारियों के प्रति सरकार पक्षपातपूर्ण रवैया अपना रही है। मैं जानना चाहती हूं कि इसके पीछे क्या तर्क है ? उदाहरण के लिए जब श्री अलेक्जेंडर के अधीनस्थ कर्मचारी पर दोषारोपण किया गया था तो श्री अलेक्जेंडर ने त्यागपत्र दे दिया और प्रधान मंत्री ने उसकी बहुत प्रशंसा की थी। स्वभावतः वह बात समझी जा सकती थी। लेकिन पुनः हमने यह पढ़ा कि भूतपूर्व कैबिनेट सचिव के मामले में, जिसके अधीनस्थ रॉ के साथ-साथ हमारी अपनी जांच एजेंसी, सी० बी० आई० कार्य करती है, जब इस मामले में उसके भाई के टट्टू/मातहत पर दोषारोपण किया गया तो उसकी विश्व बैंक में पदोन्नति कर उसे वाशिंगटन भेज दिया गया। किसी ने भी इस औचित्य के बारे में नहीं पूछा जबकि इस समय भी जांच की जा रही है।

पुनः तीसरा मामला हमारे रक्षा उत्पाद के सचिव का है। उस मामले में क्या हुआ ? उनके निजी सचिव को आसूचना ब्यूरो द्वारा मात्र दो सप्ताह पूर्व आरोप से मुक्त कर दिया गया था लेकिन बाद में उसे गिरफ्तार कर लिया गया। जैसा कि हम समझ गए, सरकार का विचार है कि उनका निजी सचिव सम्बद्ध है। इन्होंने इस तरह दो सप्ताह पूर्व घोषणा क्यों नहीं की, मैं नहीं जानता लेकिन उसे पहले ही सेवानिवृत्ति लेने के लिए कहा गया था जिसका अर्थ है समय से पूर्व सेवानिवृत्ति लेना। ये सभी व्यक्ति उच्चाधिकारी थे। अतः इस तरह का रवैया क्यों अपनाया गया ? क्या इस क्षेत्र में पुनः कोई विशेष गुट अथवा एजेंसी या लॉबी कार्य कर रही है ? इसका कारण यह है कि इन बातों से अधिकारियों के बीच इस तरह का वातावरण

पैदा हो जाएगा। पुनः मैं यह जानना चाहती हूं कि क्या किसी विशेष सूचना के आधार पर इस तरह की विशिष्ट कार्यवाही की गई है ? हमें इसकी जानकारी नहीं है। इसलिए, मैंने जो प्रश्न उठाए, विशेषकर यह प्रश्न कि समाचार पत्रों में क्या सच्चाई है और क्या नहीं, मैं मंत्री महोदय से इनका जवाब जानना चाहती हूं। कम से कम कृपया हमें यह बताइये कि क्या यह सब गतिविधियां 25 वर्षों से हो रही थीं और क्या हमारे पिछले अनुभवों के आधार पर यह भी सच है कि सी० आई० ए० घृणित एजेंसियों में से एक है जो केवल हमारे देश में ही नहीं अपितु तृतीय विश्व के सभी देशों में विध्वंस कार्य कर रही है। यदि ऐसा है, तो मैं श्री महन्ती की बात से पूर्णतः सहमत हूं, जिन्होंने एक विशेष प्रश्न पूछा किन्तु आपने उसका उत्तर नहीं दिया। अतः कृपया उसका उत्तर दीजिए। कृपया इस बात का भी जवाब दीजिए कि उस जांच का क्या हुआ जिसमें हमारी स्वर्गीया प्रधान मंत्री ने स्वयं प्रस्तावित कार्यवाही का रहस्य खुलने के संबंध में जांच किए जाने के आदेश दिए थे।

श्री एस० बी० चव्हाण : महोदया, माननीया महिला सदस्य सूचना के बारे में पूछ रही हैं। मुझे विश्वास है, कि इस अनुमान पर कि जिस मामले के संबंध में जांच-पड़ताल जारी है उससे इसका कुछ न कुछ संबंध है। क्या मैं यह समझूं कि इस सभा में उन्होंने जो भी प्रश्न पूछे हैं उन सबका संबंध जासूसी घटना से है जो जनवरी के महीने में घटी थी और उसका किसी न किसी प्रकार का संबंध इससे था।

श्रीमती गीता मुखर्जी : इसका संबंध राष्ट्रीय सुरक्षा से है।

(व्यवधान)

श्री एस० बी० चव्हाण : आप हर सब बोलने को तत्पर रहते हैं और अध्यक्ष पीठ की अनुमति मांगे बिना ही कुछ-न-कुछ पूछते रहते हैं। मुझे सचमुच आश्चर्य है।

(व्यवधान)

श्री एस० बी० चव्हाण : जब मैं बोल रहा हूं और जब मैं माननीया महिला सदस्य द्वारा पूछे गये प्रश्न का उत्तर दे रहा हूं, तो वह यह कर रहे हैं।

माननीया महिला सदस्य ने एक बात पूछी थी वह यह है कि क्या मैं कुछ समाचार पत्रों में प्रकाशित खबरों की पुष्टि अथवा खंडन कर सकता हूं। मेरे विचार से यह संभव नहीं है। यदि मुझे खंडन करना अथवा पुष्टि करना है तो मुझे सारे समाचार पत्रों को पढ़ना होगा, उनमें छपे प्रत्येक समाचार को पढ़ूंगा पहले जांच-पड़ताल करूंगा और इसके बाद कहूंगा कि यह सही है अथवा नहीं। कुछ समाचार पत्रों ने जो यह रवैया अपनाया है वह बहुत हानिकारक तरीका है कि वे कुछ खबरें छापते हैं और किसी प्रकार इनकी पुष्टि अथवा खंडन जानना चाहते हैं और इसके आधार पर वे आगे बढ़ते हैं। मेरे विचार से, समाचार पत्रों में छपी प्रत्येक खबर के बारे में प्रतिक्रिया व्यक्त करना इस सरकार के लिये संभव नहीं है। दूसरी ओर यह व्यवहारिक भी नहीं है।

महोदय, मुझे इस बात का भी आश्चर्य है कि माननीया सदस्या उस गुप्त कार्यवाही के बारे में पूछ रही है जो कुछ समाचार पत्रों में प्रशाशित हुई है। किन्तु यह सच है कि वह प्रकट हो चुकी है। इस मामले में संबंधित मजिस्ट्रेट द्वारा कहां तक प्राधिकृत किया है, सम्भवत: मैं उस पर प्रतिक्रिया व्यक्त नहीं कर सकता। यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि जिस कार्यवाही को गुप्त रखा जाना चाहिये था वह समाचार पत्रों में प्रकाशित हो चुकी है।

महोदय, दूसरी जिस घटना का उल्लेख माननीया सदस्या ने किया है वह स्वर्गीया प्रधान मंत्री को, कुछ सूचना दिये जाने के संबंध में है.....

श्रीमती गीता मुखर्जी : महोदय, इसमें कुछ उलझन है। मैं इसे स्पष्ट कर दूं। प्रधान सूचना नहीं दे रही थी। प्रधान मंत्री ने इस बात की जांच-पड़ताल का कार्य केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंपा था, जो गुप्त वार्ता कार्यवाही से पूर्व 'रॉ' के साथ हुई थी।

श्री एस० बी० चव्हाण : मुझे इस बात का विश्वास है कि माननीय महिला सदस्य इस तथ्य को स्वीकार करेंगी कि उन्होंने जो प्रश्न पूछा है उसके सम्बन्ध में मैं जो उत्तर दे रहा हूं वह उस घटना से संबंधित है जो उस विशेष दिन घटी थी और जिसके बारे में मुझे उतनी ही जानकारी है जितनी जानकारी उन्हें है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : केवल एक दिन की, एक ही घटना है ? आप किस विशेष घटना का उल्लेख कर रहे हैं ?

श्री एस० बी० चव्हाण : यह 17 जनवरी, की घटना है और उसी दिन उन दस्तावेजों को जप्त किया था जिनकी पूरी तरह से जांच-पड़ताल कर ली गई थी और उसके सिलसिले में 18 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है। इस मामले में, मैं सभा में व्यक्तव्य दे चुका हूं। इसलिए, जिस अन्य घटना के बारे में माननीय सदस्य उल्लेख कर रहे हैं, उसके बारे में, जब तक मैं कागजातों को पढ़ न लूं, तब तक इस स्थिति में, कोई भी सूचना देना मेरे लिये सम्भव नहीं है।

प्रो० मधु दण्डवते : माननीय मंत्री महोदय आपने केवल एक विशेष दिन के बारे में कहा है। किन्तु वह व्यक्ति तो कहते हैं "मैं इसे 25 वर्ष से कर रहा हूं।"

अध्यक्ष महोदय : यह वही मामला है।

श्री एस० बी० चव्हाण : मैं उसके बारे में यह कैसे कह सकता हूं कि यह कहां तक सच है जब तक कि कुछ अन्य साक्ष्यों से यह प्रमाणित न हो जाये कि यह घटना उससे संबद्ध है—केवल किसी एक व्यक्ति के ऐसा करने से नहीं, कि वह इस कार्य को 25 वर्षों से कर रहा है। यह विचारणीय मामला है कि वह किस प्रकार की सूचना एकत्र कर रहा था और वह किस प्रकार की सूचना दे रहा था।

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूब नगर) : महोदय, मेरा व्यवस्था का एक प्रश्न है

अध्यक्ष महोदय : इसमें व्यवस्था का कोई प्रश्न नहीं है।

श्री एस० बी० चव्हाण : अध्यक्ष महोदय ने आपको अनुमति नहीं दी है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये। अनुमति नहीं दी जाती है।

(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : जो बातें हुई हैं, उनकी यह चरमसीमा है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री जयपाल, आप कार्यवाही में सदा व्यवधान डालने की चेष्टा करते हैं। आपका यह कार्य गलत है। कृपया ऐसा करने से अपने को रोकें। कृपया ऐसा न करें। वह इस बात को कुरेद रहे हैं।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : वह सभी बातों का विरोध कर रहे थे।

अध्यक्ष महोदय : कृपया ऐसा न करें।

श्री एस० बी० चव्हाण : जहां तक मजिस्ट्रेट के समक्ष हुई गुप्त कार्यवाही तथा अपराधियों द्वारा की गई स्वीकारोक्ति का प्रश्न है, ये ऐसे मामले हैं जो जांच-पड़ताल करने वाली एजेन्सी के पास है और वह यथा-सम्भव भूत काल में जाकर इस बात का पता लगाने की चेष्टा करेगी कि क्या वह गत 25 वर्ष से इस कार्य को कर रहा था अथवा नहीं; उसे किस प्रकार के दस्तावेज प्राप्त होते थे और वह क्या सूचना दे रहा था।

कुछ समाचार पत्रों में जो यह समाचार प्रकाशित हुआ है कि वह गत 25 वर्षों से इस प्रकार की गतिविधियों में जुटा हुआ था, उसके बारे में कार्यालय ने मुझे यह बताया है कि दोषी व्यक्ति ने इस प्रकार का कोई वक्तव्य नहीं दिया है।

माननीय सदस्य ने मुझसे जो दूसरा प्रश्न पूछा है वह यह है कि क्या दो अधिकारियों के बीच कोई भेद-भाव बरता जाता था और ऐसा क्यों हुआ कि एक विशेष अवसर पर छोड़ा गया कोई निजी सहायक बाद में पुनः गिरफ्तार कर लिया गया। सभी बातें प्राप्त साक्ष्यों पर निर्भर करती हैं। प्रारम्भ में, उनसे पूछ-ताछ की गई होगी और संभवतः उनके विरुद्ध कोई अभियोग न पाया गया होगा और बाद में जब सभी साक्ष्य हो चुके होंगे और सभी बातों को ठीक प्रकार से संबद्ध किया गया होगा, तो यह सिद्ध हुआ होगा कि उस विशेष व्यक्ति के विरुद्ध निश्चित रूप से मामला बनता है। किन्तु मैं संभवतया नहीं बता सकता कि वह व्यक्ति आरम्भ में क्यों छोड़ दिया गया था और बाद में उसे क्यों गिरफ्तार किया गया क्योंकि जिस मामले का उल्लेख किया

*कार्यवाही-वृतांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

जा रहा है उसकी परिस्थितियों से मैं अनभिज्ञ हूं। मेरे विचार से जब तक किसी विशेष व्यक्ति के विरुद्ध कोई ठोस मामला नहीं होता तब-तक इस प्रकार की कार्यवाही नहीं की जाती। भारत सरकार के अधिकारियों के साथ भेद-भाव नहीं बरता जाता है। यहां तक कि जिन दो अधिकारियों का नाम माननीय सदस्य ने लिया है उन्होंने स्वयं ही पद त्याग किया है। उन्हें पद त्याग करने अथवा समय से पूर्व सेवा निवृति लेने को नहीं कहा गया था। उन्होंने स्वयं ऐसा किया है।

तीसरे जिस व्यक्ति का उल्लेख माननीय सदस्य ने किया है, उसके बारे में मुझे जो सूचना प्राप्त हुई है, उसके अनुसार, जो कुछ हुआ है उससे कैबिनेट सचिव का कोई संबंध नहीं है और किसी व्यक्ति की सत्यनिष्ठा पर व्यर्थ में ही आक्षेप लगाना हम में से किसी व्यक्ति के लिए इस सभा में उचित नहीं होगा। जहां तक मुझे पता है,—इस सभा में आने से पूर्व मैंने भली भांति स्वयं विचार किया है—किसी प्रतिवाद के भय के बिना मैं कह सकता हूं कि वास्तव में कैबिनेट सचिव का रिकार्ड बहुत अच्छा रहा है, और जो भी घटना घटी है उससे उनका कोई संबंध नहीं है और इसीलिए विश्व बैंक में उनकी नियुक्ति के बारे में यहां प्रश्न उठाया गया जो वास्तव में एक दुर्भाग्यपूर्ण उल्लेख है। माननीय सदस्य से मेरा अनुरोध है कि वह ऐसी किसी बात का उल्लेख न करें जिसका इस विशेष मामले से कोई संबंध नहीं है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : महोदय, वह मेरा प्रश्न समझ नहीं पाये हैं। मैं अपनी बात स्पष्ट करना चाहूंगी। मेरा प्रश्न यह नहीं था कि निजी सहायक को पहले क्यों छोड़ दिया था और बाद में क्यों गिरफ्तार किया गया। इससे तो प्रणाली की अक्षमता ही जाहिर होती है जो बहुत बुरी बात है मेरा प्रश्न दूसरा था। इस मामले में निजी सहायक को फंसाया गया है रक्षा उत्पादन सचिव को नहीं। रक्षा उत्पादन सचिव को समय से पूर्व सेवानिवृत कर दिया गया था। मंत्री महोदय ने भी यही कहा है कि वह अपनी मर्जी से ही समय से पूर्व सेवा निवृत हुए है। इस बात की कोई प्रशंसा नहीं की जानी चाहिए। इसके लिए उनकी बिल्कुल भी प्रशंसा नहीं की गई है। मेरा प्रश्न कैबिनेट सचिव या किसी भी अन्य व्यक्ति को फंसाने के बारे में नहीं है। सरकार को हर व्यक्ति के प्रति इसी प्रकार का रवैया अपनाना चाहिए। एक ही मानदण्ड अपनाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से, उन्होंने उन लोगों के साथ भी वही कार्यवाही की है जिन लोगों का इसमें हाथ नही है। उन्होंने उन लोगों के विरुद्ध कार्यवाही की है जिन लोगों का यसमें हाथ था।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या इसका यह मतलब है कि श्री अलेग्जेंडर ने इसलिए इस्तीफा दिया क्योंकि उनका इसमें हाथ था ? उनका हाथ नहीं था।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने यह कहा कि वे लोग अपनी मर्जी से गये हैं, उनका हाथ नहीं है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : ऐसी कार्यवाही के लिए यदि वे लोग अलेग्जेन्डर की प्रशंसा करते

हैं—यह तो ठीक है—किन्तु अन्य महानुभाव के मामले में, स्वेच्छा से अलग होने के लिये उसकी प्रशंसा क्यों नहीं की गई ?

अध्यक्ष महोदय : ऐसी बात नहीं है। उन्हें इस बात का पता बाद में चला जब हम लोग यहां नहीं थे। इसका बाद में पता चला। आप यहां नहीं थे। उस समय आप मास्को में थे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं इस मामले को और अधिक निर्लिप्त भाव से देख रहा हूं

[हिन्दी]

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : अध्यक्ष जी, इस सारे मामले का एक महत्वपूर्ण पहलू यह है कि जिन लोगों के ऊपर हमारी व्यवस्था को सुचारु रूप से चलाने की जिम्मेदारी है, उन्हीं लोगों में से कुछ लोगों को देश के हितों को दूसरों को बेचने के मामले में पकड़ा गया है। अभी लारकिंस और सांबा काण्ड कोर्ट में चल ही रहे थे कि यह एक नया मामला और उठ खड़ा हुआ।

हमारा देश एक विकासशील देश है और साथ-साथ हमारे ऐसे पड़ोसी हैं जिनके साथ दूसरे कई देशों के हित टकराते हैं अतः स्वाभाविक है कि हमारे देश के ऊपर कई देशों की नजर हो जिनके हित हमारे देश से टकराते हैं। उनसे हम अपने देश के हितों की सुरक्षा कर सकें, इसके लिए हमारे देश का सुरक्षा नेटवर्क भी उतना ही स्ट्रांग होना चाहिए ताकि कभी भी कोई ऐसा प्रयास होता है, कोई ऐसी कोशिश की जाती है तो उसका हम ठीक तरह से सामना कर सकें। इस मामले में बड़ी सेंसिटिव प्लेसेज पर बैठे हुए कुछ अधिकारियों के द्वारा गोपनीय इंफार्मेशन दूसरे देशों को बेची गई है और एक लम्बे समय से वे इस काम को करते आ रहे थे। इससे जाहिर होता है कि जो हमारी इंटेलिजेंस का नेटवर्क है वह इन सेंसिटिव प्लेसेज पर बैठकर काम करने वाले लोगों पर ठीक प्रकार से नजर नहीं रख रहा था। इस कारण देश में जो नेटवर्क इंटेलिजेंस के काम में लगा हुआ है, उसके जो आर्गेनाईजेशन्स हैं, उनकी क्षमता पर लोगों को सन्देह होना स्वाभाविक है। मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहूंगा कि इस केस में जो लोग पकड़े गए हैं, जिन स्थानों पर ये काम कर रहे थे, ऐसी सेंसिटिव प्लेसेज पर काम करने वाले लोगों पर क्या लगातार कोई निगरानी रखी जाती थी ? यदि हां, तो जबकि यह मामला इतने लम्बे समय से चल रहा था, एक आर्गेनाइज्ड मैनर में चल रहा था, तो वह प्रकाश में क्यों नहीं आ सका ? इस सम्बन्ध में किसकी लापरवाही थी और उनके ऊपर आप क्या कार्यवाही करने जा रहे हैं ?

2.57 म० प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

दूसरी बात यह है कि हमारे देश की जो इंटेलिजेंस एजेंसीज है, उनकी इफेक्टिवनेस के विषय में लोगों में शंका पैदा हुई है। अखबारों तथा मैगजीन्स में भी बराबर छपता रहा है कि

इंटेलिजेन्स एजेंसीज में अधिकारी स्तर पर असंतोष व्याप्त है तथा इन आर्गेनाईजेशन्स के कर्मचारी भी सड़कों पर निकल आए और उन्होंने अपने सीनियर आफिसर्स पर कई प्रकार के चार्जेज लगाए। क्या इस प्रकार के सेंसिटिव स्थानों पर काम करने वाले कर्मचारियों के चार्जेज की कोई जांच की जाती है या नहीं ? इसी तरह से यहां पर कार्य करने वाले अधिकारियों को जिस तरीके से अलग-अलग स्टेट्स से डेपुटेशन पर बुलाया जाता है, उसके तौर-तरीके पर अधिकारियों ने भी आपत्ति जाहिर की है ? तो इस प्रकार की बातें भविष्य में न हों इसको रोकने के लिए सरकार क्या कार्यवाही करने जा रही है ।

इस सम्बन्ध में एक बात और भी उठी है और वह यह है कि जो विवेकाधीन फंड होता है उसके संबंध में कर्मचारी संगठन कहते हैं कि वरिष्ठ अधिकारी उसका दुरुपयोग करते हैं। उन्होंने सरकार के सामने प्लीड भी किया है कि यदि सरकार बाहर के आर्गेनाईजेशन्स से उस फंड का आडिट नहीं करवा सकती तो इन्टर्नल आडिट की व्यवस्था ही की जाए। क्या आप ऐसी कोई व्यवस्था करने जा रहे हैं ?

इसके अलावा एक बात यह है कि हम एमपीज यदि आइडेंटी कार्ड भूल आए हों तो उनको प्रवेश नहीं मिलेगा, लेकिन जो दूसरी बहुत सारी मल्टीनेशनल कम्पनीज हैं, रिलीजियस आर्गेनाइजेशन्स हैं, कल्चरल आर्गेनाइजेशन्स है; हमारे देश में किसी न किसी रूप में काम कर रही हैं, उनके एजेंटों को बराबर प्रवेश मिल जाएगा। उनके ऊपर किसी प्रकार की कोई रोक नहीं लगती है। इस प्रकार लोगों के अन्दर यह भावना व्याप्त है कि बहुराष्ट्रीय कंपनियों में जो लोग सम्पर्क अधिकारियों के रूप में काम कर रहे हैं, उनकी पहुंच सत्ता के ऊंचे लोगों तक है। किसी-किसी मैगजीन में यह छपता है कि उनकी पहुंच मंत्रियों तक भी है। इसलिए मैं आपसे यह जानना चाहता हूं इस प्रकार के लोगों के आवागमन को रोकने के लिए आप क्या कार्यवाही करने जा रहे हैं ?

3,00 म० प०

आज के अखबारों में यह खबर है कि कैरलोस नामक व्यक्ति, वैनीजुला का नागरिक है और एक पेशेवर हत्यारा है, उसको विदेशों में काम कर रहे उग्रवादी संगठनों द्वारा पैसों पर खरीदा गया है। उसके जरिए हमारे देश के महत्वपूर्ण राजनयिक लोगों की हत्या करवाने का प्रयास किया जा रहा है। यह खबर आज के 'हिन्दुस्तान' समाचारपत्र में छपी है। हमारे देश में भी बहुत सारे उग्रवादी संगठन कर रहे हैं, नार्दर्न-स्टेट्स में भी और नार्थ-ईस्ट स्टेट्स में भी, इन लोगों के इन्टरनेशनल काम्यूनिकेशन्स के विषय में भी कई बार अखबारों में छप चुका है। हमारे देश के अन्दर पहले कुवैत के राजनयिक की हत्या हुई, जार्डन के राजनयिक की हत्या हुई, इंग्लैण्ड के राजनयिक की हत्या हुई, इसलिए ऐसी संभावना है कि बहुत सारे इन्टरनेशनल एक्सट्रीमिस्ट आर्गेनाइजेशन हमारे देश में दिलचस्पी रख सकते है, जिनकी वजह से काफी नुकसान हो सकता है। हमारा देश पहले ही एक दुःखद घटना को झेल चुका है। इसलिए मैं आपसे जानना चाहता हूं आप इस विषय में क्या कार्यवाही करने जा रहे हैं ?

मंत्री महोदय ने अपने वक्तव्य में सलाह दी है कि कुछ मामलों की जानकारी प्राप्त करने के लिए हमें ज्यादा प्रैस न करें। उपाध्यक्ष महोदय ,मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि इस सारी घटना के विषय में, इस सारे मामले के विषय में, अखबारों में इतना कुछ छप चुका है और मैग्जीन्स में इतना कुछ छप चुका है, यदि हम सारे मामलों के फैक्ट्स पब्लिक के सामने नहीं लायेंगे, तो इससे हमारी ब्यूरोक्रेसी की क्षमता के विषय में, हमारी खुद की क्षमता के विषय में, देश की सुरक्षा करने की क्षमता के विषय में और दूसरों के पास हमारी इन्फार्मेशन पास-आन न हो उसको रोकने की क्षमता के विषय में कई प्रकार की आशंकायें जाहिर हो रही हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी इस मामले की पूरी जानकारी सारे देश के सामने आनी चाहिए, ताकि लोगों के अन्दर जो भ्रान्ति पैदा हो रही है, उसको रोका जा सके। केवल यह कहना कि यह सैन्सिटिव मामला है, इन्फार्मेशन को रोका जाए, इन्फार्मेशन न दी जाए, इस बात को लेकर जो भ्रम बाहर फैल चुका है, उसको रोका नहीं जा सकता है।

श्री एस० बी० चव्हाण : उपाध्यक्ष महोदय, जो सवालात माननीय सदस्य द्वारा पूछे गए हैं, वे पालिसीज के विषय में आम सवालात हैं जिनका इससे कोई ताल्लुक नहीं है। जो आम चर्चा होती है, उसके बारे में उन्होंने यहां पर मुझसे सवालात किए हैं।

यह बात सच है कि जिन लोगों को हमारे देश की तरक्की में बाधायें पैदा करनी हैं, है, जो लोग हमारे देश की तरक्की से खुश नहीं है और जो मार्केट के तौर पर हम पर हमला करते थे, उन देशों को यह ठीक नहीं लगता है कि हमारा देश तरक्की करे। हिन्दुस्तान के अन्दर भी कई चीजों का प्रोडक्शन बढ़ता जा रहा है। इसलिए वह इस किस्म की जानकारी हासिल करके उसका अगर फायदा उठाना चाहें तो उसकी रोकथाम करने के लिए हम क्या कर सकते हैं। सैन्सिटिव एरियाज के ऊपर सरकार निगरानी रखती है, उनके ऊपर सरकार सर्वेलैंस रखती है, लेकिन जिन लोगों के नाम आपने पढ़े हैं, वे ऐसे एरियाज नहीं है, बल्कि जहां पर इन्फार्मेशन कलैक्ट होकर गई है, वहां के सारे ये लोग हैं। अगर सैन्सिटिव एरियाज की बात होती है, जहां पर एक्चुअल इन्फार्मेशन ओरिजिनेट होती है, तो उसकी रोकथाम करना, उसके ऊपर निगरानी रखना बहुत आसान काम था। इसलिए यह सारी एक्यूमुलेटेड इन्फार्मेशन जानकारी के लिए जहां भेजी जाती है, वह जाने के बाद अगर उस एरिए से लोक-आउट हो जाए .....

श्री हरीश रावत : कैबिनेट सैक्रेटरी का जो पी० ए० होगा वह बहुत इम्पार्टेंट आदमी होगा और जो हमारी व्यवस्था है उसमें सारे डाक्यूमेन्ट्स कैबिनेट सेक्रेटरी के थ्रू प्राइम मिनिस्टर या कैबिनट के सामने आते है, इसलिये वह इसमें अपने पी० ए० की मदद लेते होंगे। इसलिये उस पद पर काम करने वाले व्यक्ति पर लगातार नजर न रखी जाय और इतने अर्से से इन्फार्मेशन दूसरे देशों को भेज रहा हो, यह समझ में आने वाली बात नहीं है।

श्री एस० बी० चव्हाण : हमारी आज तक की जानकारी यह थी कि किसी का पी० ए० हो, वह इतना जिम्मेदार आदमी है कि वह इस किस्म की हरकत नहीं कर सकेगा। लेकिन जो नीचे का अफसर है, जहां पर इन्फार्मेशन कलेक्ट होती है, उस पर सर्वेलेंस जरूर रखा जाता था। लेकिन इस नई जानकारी के सामने आने के बाद अब सारे क्लासिफाइड डाक्यूमेन्ट्स कैसे हैण्डल होने चाहिये, इसके बारे में नये स्टेप्स ले लिये गये है कि कोई भी क्लासिफाइड डाक्यूमेंट किसी दूसरे आदमी के हाथ में न जाने पायें, इसकी पूरी-पूरी व्यवस्था की गई है।

जहां तक "रा" और "आइ० बी०" के कर्मचारियों के असन्तोष की बात है, आज के हालात में उसके बारे में कोई जानकारी यहां पर नहीं दे सकूंगा।

आपने कहा कि अगर कोई एम० पी० किसी वजह से आइडेन्टिटी कार्ड भूल कर आता है तो एम० पी० को रोका जाता है, लेकिन जो मल्टी-नेशनल्ज के एजेन्ट्स हैं और किसी आफिस में जाना चाहते हैं तो उनको आसानी से एन्ट्री मिल जाती है। अब सेक्रेटेरियट में अरेन्जमेन्ट्स इतने टाइट कर दिये गये हैं कि चाहे किसी मल्टी-नेशनल का एजेन्ट हो या लाइजां आफिसर हो, जब तक ऊपर जाने की पूरी इजाजत नहीं होगी, जब तक उनका एप्वाइन्टमेन्ट नहीं होगा उनको फ्री एन्ट्री नहीं मिल सकेगी। हम इसके बारे में पूरी-पूरी कोशिश करेंगे कि इन लोगों को जितनी आसानी से आफिसर्ज को मिलने की इजाजत और छूट होती थी, वह अब नहीं होगी। हम इसके बारे में पूरी रोक-थाम करने की कोशिश करेंगे। जहां तक एम० पीज के मिलने का ताल्लुक है, इस बात की पूरी-पूरी कोशिश की जाती है और आगे की जायगी कि कोई भी एम० पी० हो·····

श्री हरीश रावत : मेरा कहना है कि उनको नहीं रोकते हैं, लेकिन एम० पीज को रोकते हैं।

श्री एस० बी० चव्हाण : एम० पीजं के मिलने के बारे में कोई रुकावट पैदा न हो, इस बात की पूरी-पूरी कोशिश हमारी तरफ से की जायगी। एम० पीज भी जहां तक हो सके आइडेन्टिटी कार्ड अपने साथ रखें, लेकिन किसी वजह से साथ न रख सकें तो उनके ऊपर रोक लगाने की जरूरत नहीं है, इसके बारे में सब आफिसर्ज को इन्फार्म करने के लिये तैयार हैं।

आपने जो "वेनिजुएला" की बात कही है, हिन्दुस्तान समाचार में जो खबर छपी है, आर्म्स-ट्रेडिंग कुछ एक्सट्रीमिस्ट्स अपने देश में आयेंगे, ऐसी खबर है, इसकी पूरी जानकारी लेने की हम कोशिश करेंगे और अगर कोई लोग आ गये होंगे तो जो भी कार्यवाही हो सकती है, वह करने की कोशिश करेंगे।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री सी० जंगा रेड्डी·····

अब हम नियम 377 के अधीन उठाये गये मामलों पर विचार करेंगे।

3.09 म० प०

[अनुवाद]

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) केरल में श्याम-श्वेत रौल फोटो फिल्मों की कमी

श्री वी० एस० विजयराघवन (पालघाट) : मैं केरल के फोटोग्राफरों की कुछ समस्याओं की ओर सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूं ।

केरल में 10,000 से अधिक परिवारों का जीविका आधार फोटोग्राफी है । मुख्य रूप से श्याम-श्वेत रौल फिल्मों की कमी कारण उनका व्यवसाय संकटग्रस्त है । 1984 में, सरकार ने हिन्दुस्तान फोटो फिल्म्स कम्पनी की एक रिपोर्ट के आधार पर श्याम-श्वेत रौल फिल्म के आयात पर प्रतिबंध लगा दिया था । इस प्रतिबंध के कारण फिल्म का मूल्य 15 रुपये से 40 रुपये हो गया है ।

वास्तविकता यह है कि हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कम्पनी की उत्पादन क्षमता देश की आवश्यकता को पूरी करने में असमर्थ हैं । इस प्रतिबंध के लगाने से, फिल्मों के मौजूदा स्टाक को काले-बाजार में निकालने का रास्ता मिल गया ।

इसके अलावा, हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कम्पनी द्वारा लगाये गये कुछ व्यापार प्रतिबंधों के कारण, उपभोक्ताओं को बहुत परेशानियां उठानी पड़ी हैं । फिल्म के साथ कागज खरीदने की भी शर्त रखने से साधारण फोटोग्राफरों पर और आर्थिक बोझ ही बढ़ सकता है । कम्पनी इस बात पर जोर देती है कि सात फिल्म रौलों के साथ कागज का एक पैकेट भी खरीदा जाये । वास्तव में 7 फिल्म रौलों के साथ एक पैकेट कागज की आवश्यकता नहीं पड़ती । इस पाबंदी के कारण 7 फिल्म रौल खरीदने वाले फोटोग्राफर को 352/— रुपये तक खर्च करने पड़ते हैं । यद्यपि हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कम्पनी द्वारा अपनी 'इन्दु' फिल्म का मूल्य केवल 15 रु० 10 पैसे निर्धारित किया गया है किन्तु वह काले बाजार में 20 रु० से 24 रु० तक बिक रही है । इस स्थिति के कारण साधारण फोटोग्राफरों पर भारी आर्थिक भार पड़ता है ।

इसलिए सरकार से मेरा अनुरोध है कि वह निम्नलिखित कदम तत्काल उठाये :—

(एक) रौल फिल्म का आयात किया जाय और इसकी कमी को दूर किया जाय ।

(दो) केरल के फोटोग्राफरों को अपेक्षित संख्या में श्वेत-श्याम रौल फिल्म सप्लाई की जायें । कार्ड के आधार पर प्रत्येक फोटोग्राफर को नियन्त्रित मूल्य पर 50 रौल फिल्म प्रतिमाह दी जायें ।

(तीन) हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कम्पनी द्वारा लगाई गई सप्रतिबंध बिक्री पद्धति को समाप्त किया जाय ।

*मलयालम में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण

(दो) उड़ीसा में भू-क्षरण को रोकने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा व्यापक उपाय करने तथा इन योजनाओं को क्रियान्वित करने के लिए राज्य सरकार को सहायता देने की आवश्यकता

श्रीमती जयन्ती पटनायक (कटक) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अधीन अविलम्बनीय लोक महत्व का निम्नलिखित मामला उठाना चाहती हूं।

भू-क्षरण उड़ीसा की एक गम्भीर समस्या है। उपग्रह से लिए गए चित्रों के अनुसार कुल भूमि तल का 47% भाग किसी न किसी प्रकार के भू-क्षरण से ग्रस्त है। तेज हवाओं से भू-क्षरण तो केवल सभी तटवर्ती क्षेत्रों में ही होता है जबकि जल से भू-क्षरण की मुख्य समस्या सारे राज्य भर की समस्या है। ऊंचे इलाकों में जहां अधिकतर मेंढ़ बांधकर और सीढ़ीदार खेत बना कर खेती की जाती है, वहां लगभग 33 लाख हैक्टेयर भूमि भू-क्षरण की गिरफ्त में हैं। इसके अतिरिक्त लगभग 25 लाख हैक्टेयर भूमि लवणता के दोष से प्रभावित है अथवा जलमग्न है। समुद्र तट के साथ लगने वाले खेतों में हवा समुद्री रेत उड़ाकर उनमें रेत के टीले बना देती है।

जब तक केन्द्रीय सरकार उड़ीसा में भूमि की सुरक्षा के लिए विशेष योजनाएं लागू नहीं करेगी तब तक भू-क्षरण से खेती योग्य भूमि की बरबादी होती रहेगी और किसान नुकसान उठाते रहेंगे। भूमि के संरक्षण के लिए सामान्यतः किये जाने वाले कतिपय उपाय ये हैं :— पेड़ लगाना, सीढ़ीवार खेत बनाना और मेंढ़ बांधना, चरागाहों का विकास आदि आदि।

मैं भारत सरकार से अपील करती हूं कि उड़ीसा में भूमि-कटाव को रोकने के लिए ऐसे ही कुछ व्यापक उपाय किए जायें। मैं चाहती हूं कि इन योजनाओं को लागू करने के लिए उड़ीसा राज्य को विशेष केन्द्रीय सहायता दी जाए।

(तीन) निजी मकानों में रहने वाले सरकारी कर्मचारियों को दिये जाने वाले मकान किराया भत्ते को आयकर से मुक्त करने की आवश्यकता

श्री मूलचन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, सरकार जिन सरकारी कर्मचारियों को सरकारी आवास उपलब्ध नहीं करा पाती उन्हें मुआवजे के तौर पर मकान किराया भत्ता देती है। जो कर्मचारी अपने स्वयं के मकानों में रह रहे हैं उन्हें दिए गए मकान किराया भत्ते पर आय-कर लगाया जाना एक ही सम्पत्ति पर दो बार कर लगाये जाने के समान है क्योंकि मकान के उस भाग पर भी आयकर लगाया जाता है जिसमें कोई स्वयं रह रहा हो। आयकर कानून का यह उपबन्ध पक्षपात पूर्ण है क्योंकि आयकर अधिनियम, 1961 की धारा 19 (13 क) के अधीन आवासीय मकान के किराए के रूप में अदा की गई 400/ रु० तक की वह रकम आयकर से मुक्त है जो निर्धारिती को उसके नियोक्ता ने आवासीय मकान का वास्तविक किराया अदा करने के लिए दी हो

अपने स्वयं के मकानों में रहने वाले व्यक्ति आर्थिक तौर पर घाटे में रहते हैं क्योंकि अपने मकान का वह किराया छोड़ रहे होते हैं जो वह सरकारी आवास लेने पर अपना मकान

किराए पर चढ़ा देने से वसूल कर रहे होते। इस तरह इन मकान मालिकों को 3 तरह का नुकसान होता है, यथा (एक) किराया नहीं मिलता (दो) मकान किराए भत्ते के रूप में प्राप्त आय पर आयकर अदा करना (तीन) आयकर अधिनियम की धारा 23 के अंतर्गत मकान से होने वाली आय पर कर देना पड़ता है।

अतः मैं माननीय वित्त मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि अपने स्वयं के मकानों में रह रहे सरकारी कर्मचारियों को मुआवजे के तौर पर दिए गए मकान किराए भत्ते पर आयकर से छूट प्रदान की जाए।

(चार) उत्तर प्रदेश के जिला मिर्जापुर में धान की खरीद के लिए उचित व्यवस्था करने की आवश्यकता ताकि कृषकों को उसका लाभप्रद मूल्य मिल सके

राम प्यारे पनिका (रार्बर्टसगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत ही चिन्ता का विषय है कि उत्तर प्रदेश के जिला मिर्जापुर के किसानों को धान का केन्द्रीय सरकार द्वारा निर्धारित समर्थित मूल्य नहीं मिल रहा है, क्योंकि धान की खरीद की कोई उचित व्यवस्था नहीं की गई है। अतः किसान अपना धान कम मूल्य पर बेचने के लिए मजबूर हैं। यह देखने में आया है कि धान 100/ रुपये प्रति क्विंटल से कम मूल्य पर भी बेचा जा रहा जबकि इसका समर्थित मूल्य 137/ से 145/ रुपये प्रति क्विंटल के बीच निर्धारित किया गया है। इससे किसानों में काफी असंतोष है। अतः, मैं केन्द्रीय सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि वह देखें कि धान की खरीद के लिए उचित प्रबंध किया गया है अथवा नहीं ताकि किसान को अपनी उपज का लाभप्रद मूल्य प्राप्त हो सकें।

(पांच) नंदगंज (उत्तर प्रदेश) में पी० वी० के० मद्य निर्माणशाला के अवशिष्ट पदार्थों से वातावरण के प्रदूषण को रोकने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री जैनुल बशर (हाजीपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश के गाजीपुर जिले में स्थित पी० वी० के० डिस्टिलरी, नन्दगंज अपने केमिकल युक्त गन्दे पानी को एक प्राकृतिक खुले नाले में गिराती है। यह नाला उक्त गन्दे पानी से भरा रहता है और लगभग 12 किलोमीटर की दूरी तय करके गंगा में मिलता है। गन्दे पानी की दुर्गन्ध से आसपास का पूरा वातावरण प्रदूषित हो गया है। उसमें ऐसी दुर्गन्ध आती है कि नाले के दोनों तरफ दूर-दूर के गांवों के लोग परेशान हैं। उनके स्वास्थ्य पर बुरा असर पड़ा रहा है।

उक्त गन्दे पानी को रोकने के लिए पिछले दो वर्षों से वहां की जनता आवाज उठा रही है, परन्तु उसे रोकने की कोई कार्यवाही नहीं की गई। मेरा पर्यावरण मंत्री से अनुरोध है कि वे शीघ्रातिशीघ्र ऐसी कार्यवाही करें कि उक्त कैमिकल युक्त गन्दे पानी के खुले बहाव को रोका जाए और वातावरण को शुद्ध किया जाए।

(छः) पर्वतीय क्षेत्रों के विकास के लिए वन अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : मान्यवर, वन अधिनियम 1980 के प्रभावी होने की तिथि से लगातार इस अधिनियम का विरोध हो रहा है, विशेषकर पर्वतीय एवं जनजाति बाहुल्य क्षेत्रों की जनता द्वारा। इन क्षेत्रों में रहने वाले लोगों का सर्वांगीण विकास वनों पर आधारित है। इन क्षेत्रों के अधिकांश वन स्थानीय लोगों द्वारा बनाए गए व पोषित तथा संरक्षित हैं। परन्तु इस अधिनियम के कारण इन क्षेत्रों के विकास कार्य अवरुद्ध हो गए हैं। सड़क, नहर, स्कूल व भवन आदि के निर्माण के लिए अधिनियम के तहत केन्द्रीय सरकार का अनुमोदन प्राप्त करना होता है। यह प्रक्रिया इतनी लंबी व जटिल है कि इसका स्पष्ट परिणाम उत्तर प्रदेश के अल्मोड़ा एवं पिथौरागढ़ जनपदों में सन् 1980 से पूर्व से निर्माणाधीन सड़कें है जो अभी तक भी अर्द्ध निर्मित पड़ी हैं। लोगों को जंगलों में प्राप्त परंपरागत अधिकार प्राप्त नहीं हो रहे हैं। वन आधारित उद्योग बंद पड़े हैं। मेरा आग्रह है कि :—

1— वर्तमान वन अधिनियम में संशोधन कर निर्माण कार्यों के लिए केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन को आवश्यकन बनाया जाए।

2— स्थानीय लोगों की आवश्यकतानुसार पूर्ति करने वाले वृक्षों का रोपण किया जाए।

3— स्थानीय लोगों को वनों की खेती करने के लिए प्रोत्साहित किया जाना चाहिए।

4— स्थानीय लोगों की ईंधन की आवश्यकता की पूर्ति के लिए सस्ते दर पर कुकिंग गैस उपलब्ध करवाई जानी चाहिए।

5— सड़क आदि के निर्माण के लिए वर्तमान मापदण्डों एवं तौर-तरीकों को बदल कर इस प्रकार बनाया जाए ताकि कम से कम भूमि को निर्माण कार्यों हेतु काटा जाए।

[अनुवाद]

(सात) सभी लोकप्रिय खेलों को प्रोत्साहित करने के लिए उपयुक्त खेल नीति तैयार करने की आवश्यकता

श्री सत्य गोपाल मिश्र (तामलुक) : मैं मेलबोर्न में हुई बेंसन एण्ड हेजेज कप विश्व प्रतियोगिता में भारतीय क्रिकेट टीम की जोरदार सफलता पर उसे बधाई देता हूं। विश्व कप और एशिया कप चैम्पियनशिप में लगातार तीन विजयों ने क्रिकेट की दुनिया में हमारे देश की प्रतिष्ठा को असाधारण रूप से बढ़ाया है। क्योंकि क्रिकेट केवल कुछ ही देशों तक सीमित है अतः हमारी यह विजय सम्पूर्ण विश्व का ध्यान आकर्षित नहीं करेगी। जहां तक खेले जाने का प्रश्न है, हमारे देश में क्रिकेट उतनी लोकप्रिय नहीं है, जितनी कि फुटबाल/क्रिकेट और इसके समान ही फुटबाल के उत्थान के लिए केन्द्रीय सरकार का व्यवहारिक योगदान शून्य है। क्रिकेट

की खातिर सरकार ने केवल इतना किया है कि उसे दूरदर्शन पर अधिक समय देकर लोकप्रिय बनाया है परन्तु दूरदर्शन और रेडियो जैसे जन संचार माध्यम फुटबाल जैसे लोकप्रिय खेलों की अवहेलना करते रहे हैं। मैं आग्रह करूंगा कि संतोष ट्राफी के मैच दूरदर्शन पर दिखाए जाएं। इसी प्रकार, नेहरू स्वर्ण कप फुटबाल चैम्पियनशिप, जिसमें अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति के फुटबाल खिलाड़ी देश में भाग लेते हैं, को भी राष्ट्रीय प्रसारण में दूरदर्शन पर दिखाया जाना चाहिए।

भारत सरकार को फुटबाल, हाकी, तैराकी आदि जैसे अन्तर्राष्ट्रीय ख्याति के सभी लोक प्रिय खेलों को प्रोत्साहन देने के लिए उपयुक्त खेल नीति तैयार करनी चाहिए।

(आठ विशाखापत्तनम बंदरगाह में एक मुक्त व्यापार क्षेत्र बनाने के लिए तुरन्त कदम उठाने की आवश्यकता

श्री एस० एम० भट्टम (विशाखापत्तनम) : आन्ध्र प्रदेश सरकार काफी लम्बे अर्से से विशाखापत्तनम बंदरगाह में एक मुक्त व्यापार क्षेत्र बनाए जाने का अनुरोध कर रही है। इस बन्दरगाह पर निर्यातोन्मुखी उद्योगों की स्थापना के लिए अच्छी संभावनाए हैं। वाइजैग पोर्ट ट्रस्ट ने मुक्त व्यापार क्षेत्र स्थापित करने के लिए 300 एकड़ जमीन दी है।

बहुत समय पहले टण्डन समिति ने निर्यात संवर्धन के लिए भारत में 5 अथवा 6 और मुक्त व्यापार क्षेत्रों की स्थापना किए जाने की सिफारिश की थी। इस समय कंडाला बन्दरगाह में एक मुक्त व्यापार क्षेत्र है जिसमें 28 एकक कार्यरत हैं। एक दूसरा मुक्त व्यापार क्षेत्र सान्ता क्रुज में है।

विशाखापत्तनम बन्दरगाह बीचों बीच स्थित है तथा देश का सबसे गहरा बन्दरगाह है। यह चक्रवातों के प्रकोप से मुक्त एक सदा-बहार बन्दरगाह है। वहां पर जहाज रात को भी बन्दरगाह पर लाए जा सकते हैं। रेल, सड़क और हवाई अड्डे का नजदीक होना कुछ अन्य अतिरिक्त सुविधाएं हैं। जो जमीन दी जा रही है वह भी बन्दरगाह के साथ ही लगती है।

वर्तमान परिस्थिति में बन्दरगाह की क्षमता 140 लाख टन है और 1984-85 तक इसके 160 लाख टन हो जाने की सम्भावना है। जापान को लौह अयस्क के निर्यात में कमी के कारण इसकी अतिरिक्त क्षमता का प्रयोग मुक्त व्यापार क्षेत्र से सम्बन्धित निर्यात के लिए किया जा सकता है।

वर्ष 1982-83 के दौरान वाइजैग बन्दरगाह से केवल 1120 लाख टन माल उतारा-चढ़ाया गया जो सभी 10 बड़े बन्दरगाहों द्वारा उतारे-चढ़ाए गए माल का केवल 11.67 प्रतिशत है।

वाइजैग बन्दरगाह मुक्त व्यापार क्षेत्र की स्थापना के लिये पूर्वी समुद्र तट पर स्थित सर्वोत्तम स्थान है तथा मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि वे इस सम्बन्ध में उचित कार्यवाही करें।

(नौ) स्वर्गीय शेख मोहम्मद अब्दुल्ला की स्मृति में एक स्मारक डाक टिकट जारी करने की आवश्यकता

प्रो० सैफुद्दीन सोज (बारामूला) : शेर-ए-काश्मीर शेख अब्दुल्ला के निधन के बाद उनकी यादगार को बनाए रखने के लिए यह अपेक्षा की गई थी कि संचार मंत्रालय उनकी यादगार में एक स्मारक डाक टिकट जारी करे। वह आदमी, जो लम्बे और निर्भीक स्वतंत्रता सेनानियों में से एक था, उसके सम्मान में सरकार से डाक टिकट का जारी किया जाना अपेक्षित था। शेख साहिब ने साम्प्रदायिकता की राजनीति तथा सभी प्रकार की संकीर्णता का विरोध किया तथा देश में धर्म निरपेक्षता के आधार को मजबूत किया। सांप्रदायिक विध्वंस के अभूतपूर्व घटना चक्र के दौरान साम्प्रदायिक सद्भाव के लिए शेख साहिब द्वारा किए गए अथक प्रयासों के लिए महात्मा गांधी द्वारा 1947 में कहे गए शब्द एक श्रद्धांजलि है, मैं उसे उद्धृत करता हूं।

इस देश में यदि कोई ऐसा स्थान है जहां से मैं प्रकाश की कोई किरण देख सकता हूं, तो वह कश्मीर और केवल कश्मीर ही है।

संचार मंत्रालय ने शेर-ए-कश्मीर स्मारक समिति द्वारा शेख मोहम्मद अब्दुल्ला की स्मृति के सम्मान में एक स्मारक डाक-टिकट जारी किये जाने की प्रार्थना पर भी कोई ध्यान नहीं दिया है।

अतः मैं मंत्रालय से आग्रह करूंगा कि वह शीघ्रता से से इस अनुरोध पर कार्यवाही करें।

(दस) छोटे सिक्कों की भारी कमी तथा ग्रामीण क्षेत्रों में इन सिक्कों की पूर्ति की व्यवस्था करने की आवश्यकता

डा० ए० कलानिधि (मद्रास मध्य) : एक, दो और तीन पैसे के सिक्के प्रायः प्रचलन से बाहर हो गए हैं। वर्तमान समय में हमें 25 और 50 पैसे के सिक्कों के अलावा केवल पांच, दस और बीस पैसे के सिक्कों के ही दर्शन हो पाते हैं। एक रुपये के केवल गंदे-गन्दे नोट ही प्राप्य हैं। अपितु, आजकल तो एक रुपये का सिक्का भी पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं है। सारे देश में, देहात और खास तौर में विभिन्न मूल्य-वर्गों के सिक्कों की कमी की से वजह से खरीददारी करते समय अथवा यात्रा करते समय लोगों को सामान्य कार्य व्यवहार में भी बहुत कठिनाई हो रही है। प्रतिदिन, प्रत्येक कार्य-व्यापार के समय दो रुपये के नोट के साथ छोटे सिक्कों का नुकसान उठाए बगैर खरीददारी करना बहुत कठिन है। कुछ निहित-स्वार्थों वाले तत्वों द्वारा छोटे सिक्के लाभ पर बेचे जा रहे हैं तथा कतिपय स्थानों पर रेजगारी के स्थान टोकन दिये जा रहे हैं। छोटे सिक्कों की इस कमी की वजह से जनता में झगड़ा, संघर्ष और परेशानी पैदा होती है। छोटे सिक्कों की कमी की वजह से व्यापारी अपने लाभ के लिए इस स्थिति का नाजायज फायदा उठाते हैं। भारत सरकार को न केवल शहरी क्षेत्रों में बल्कि गांवों में भी, जहां छोटे सिक्कों की कमी अधिक खलती है और जन साधारण में क्षोभ उत्पन्न करती है, पर्याप्त मात्रा में छोटे सिक्कों की सप्लाई की व्यवस्था करनी चाहिए।

(ग्यारह) सरसों के मूल्यों में भारी गिरावट तथा उसका मूल्य 600 रु० प्रति क्विंटल निर्धारित करने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री बीरबल (गंगानगर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अविलम्बनीय लोक महत्व का प्रश्न सदन में उठाना चाहता हूं।

गत वर्ष सरसों का भाव 600 रुपये प्रति क्विंटल था जो अब घट कर 300 रुपये से 350 रुपये तक रह गया है।

किसान ने अच्छा बीज, महंगी खाद लगा कर अथक परिश्रम से सरसों की फसल पैदा की, परन्तु उसे अपनी लागत एवं परिश्रम का कोई फल नहीं मिल रहा है। बाजार में सरसों की फसल आ चुकी है। यदि सरकार ने इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया तो किसान की आर्थिक स्थिति पर प्रहार होगा।

अतः केन्द्रीय सरकार के कृषि मंत्री से आग्रहपूर्वक निवेदन है कि सरसों के भाव 600 रुपये निर्धारित किए जावें ताकि किसानों को अपनी फसल का उचित लाभ मिल सके।

— — —

3.26 म० प०

[अनुवाद]

राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अब प्रो० दण्डवते से अनुरोध करता हूं कि वे 12 अगस्त, 1980 को सभापटल पर रखी गई राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा शुरू करें।

प्रो मधु दंडवते (राजापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं 12 अगस्त 1980 को इस सभा के पटल पर रखी गई राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा शुरू करता हूं।

यह रिपोर्ट वास्तव में उस समिति का परिणाम है जो 26 अप्रैल, 1978 को नियुक्त की गई थी। यहां, मुझे एक रुचिकर बात याद आ रही है; 1978 में जब मैं रेलवे पर हुई चर्चा का उत्तर दे रहा था तो कुछ सदस्यों ने चर्चा के दौरान पहले ही एक सुझाव दिया था देश में परिवहन के विभिन्न साधनों में समन्वय तथा पूरे देश में इसे सुदृढ़ और सही बनाने के लिये एक राष्ट्रीय समिति नियुक्त की जानी चाहिये उस सुझाव के उत्तर में, मैंने वाद-विवाद के दौरान पहले ही आश्वासन दिया था कि सरकार ऐसी समिति नियुक्त करेगी। और मुझे बहुत खुशी हुई थी जब हमारे सुझाव पर 26 जनवरी, 1978 को राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की नियुक्ति की गई। इसकी रिपोर्ट इस सभा के पटल पर 12 अगस्त, 1980 को रखी गई थी।

मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि 1980 से, अर्थात् पिछले पांच वर्षों से, मैं प्रत्येक सत्र में राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की रिपोर्ट पर चर्चा करने की मांग करता रहा हूं। इस पर चर्चा करवाने की अनुमति प्राप्त करने में मुझे पांच साल लग गये और मैं अध्यक्ष महोदय का धन्यवाद करता हूं कि उन्होंने मुझे लोक सभा में इस महत्वपूर्ण चर्चा को उठाने की अनुमति दी।

इस राष्ट्रीय परिवहन नीति को दिये गये निदेश पद बहुत महत्वपूर्ण थे क्योंकि इसमें उन सभी सुझावों को जो हमारी परिवहन नीति को तर्कसंगत तथा कारगर बनाने के लिये आवश्यक थे एक साथ रखा गया था। ये निदेश पद इस प्रकार थे :

(1) पंचवर्षीय योजना में निर्धारित किये गये लक्ष्यों और प्राथमिकताओं को ध्यान में रखते हुये अगले दशक अथवा इससे अधिक समय हेतु देश के लिये एक व्यापक राष्ट्रीय परिवहन नीति का सुझाव देना ....

(2) एकीकृत परिवहन योजनाएं बनाने के उद्देश्य से उन इलाकों का पता लगाना जहां परिवहन प्रणाली के आंकड़ा आधार को सुदृढ़ होना चाहिए और केन्द्र, राज्य, जिला तथा खण्ड स्तरों पर ऐसी योजनायें तैयार करने और उनका मूल्यांकन करने के लिये प्रक्रियाओं और प्रणालियों का सुझाव देना।

(3) ऐसे क्षेत्रों की सिफारिश करना जिनमें परिवहन के क्षेत्र में अनुसंधान और विकास कार्य शुरू किया जाना चाहिये और इस कार्य को करने के लिये संस्थागत ढांचे की सिफारिश करना।

(4) परिवहन आयोजना और प्रबंध में बेहतर प्रशिक्षण सुविधाओं के लिये सुझाना;

और (5) किसी भी अन्य उपाय की सिफारिश करना जिसे उपर्युक्त मद 1 से 4 तक संगत समझे।

मुझे यह जानकर बहुत प्रसन्नता हुई कि श्री बी० डी० पांडे की अध्यक्षता में गठित इस समिति ने बहुत अच्छा काम किया उन सभी समस्याओं का गहराई से अध्ययन करने का प्रयास किया जिनका मैंने अभी-अभी उल्लेख किया है। यह रिपोर्ट सभा के पटल पर अगस्त, 1980 में रखी गई थी। दुर्भाग्य से, इस सरकार ने राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की कुछ महत्वपूर्ण सिफारिशों का क्रियान्वयन करने के लिये अभी तक कोई कदम नहीं उठाया। यदि उनको क्रियान्वित किया गया होता तो हमारे परिवहन तंत्र में आने वाली बहुत सी अड़चने पूर्णतया दूर हो जातीं। लेकिन दुर्भाग्यवश, उन्हें क्रियान्वित नहीं किया गया। अब, इस समिति ने समस्याओं के कुछ महत्वपूर्ण पहलुओं को लिया है जिनके बारे में उसे निदेश पद दिये गये थे।

3.31 म० प०

[श्रीमती बसव[illegible]श्वरी पीठासीन हुईं]

वास्तव में उन्होंने छह विशेष[illegible] बनाये। इन छह विशेषज्ञ दलों ने हमा[illegible] परिवहन तंत्र के सामने आने वाले बहुत से मामलों पर एक नीति बनाने में समर्थ हुए। ये छह दल [illegible]निम्नलिखित

विभिन्न कार्यों तथा समस्याओं के निराकरण से सम्बद्ध थे। (1) नई रेल लाइनों के निर्माण सम्बन्धी नीति, (2) ग्रामीण सड़कें (3) परिवहन साधन में से प्राप्त रोजगार, (4) परिवहन मूल्य निर्धारण, कराधान और राज सहायता; (5) समान भाड़ा; और (6) शहरी परिवहन संबंधी समस्याएं। जहां तक इन पहलुओं का संबंध है, मैं समझता हूं कि इन विशेषज्ञ दलों ने इन सभी समस्याओं का अध्ययन किया और अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की और उसी के आधार पर राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने अपनी सिफारिशें तैयार की हैं। वस्तुतः यदि आपको परिवहन की समस्या हल करनी है तो मुख्य समस्या प्राथमिकताओं की हैं और संक्षेप में, विभिन्न मंत्रालयों के समक्ष मैं प्राथमिकता सम्बन्धी कुछ पहलू रखुंगा जिन पर पर्याप्त ध्यान दिया जाना है।

उदाहरण के तौर पर, विमान सेवा के प्रश्न को ही लीजिए। मेरे विचार से भारत जैसे विकासशील देश में, हमें निश्चित कर लेना चाहिये कि हमारी प्राथमिकता क्या होगी ? एक ऐसी स्थिति थी जहां योजना आयोग ने दृढ़ निर्णय लिया था कि इस देश में तीसरी विमान सेवा का कोई भविष्य नहीं होगा, हम नौवहन पर, मोटर परिवहन पर और रेल लाइनों पर अधिक ध्यान देना चाहेंगे विशेषकर आर्थिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों में विकास के लिए आधारभूत सुविधाएं प्रदान करने परबल देना चाहिए, और जब हम रेलवे, मोटर परिवहन और नौवहन से आधार भूत सुविधाएं प्रदान करने में सक्षम हो जाएंगे केवल तभी हम तीसरी विमान सेवा (एयर लाइन) शुरू कर पाने में समर्थ होंगे और इसलिए इस प्रस्ताव को अस्वीकार कर दिया गया। लेकिन जैसे-तैसे चोरी-छिपे, क्योंकि हर प्रकार के परिवहन साधनों वालों की सरकार में सरकार में अपनी लॉबी होती है अपना प्रभाव होता है इसलिए उन्होंने पर्याप्त दबाव डलवा कर फिर से वे तीसरी एयर लाइन बनाने में सफल हो गये। मोटर परिवहन में उनकी प्राथमिकता क्या होगी ? मुझे याद है कि इसी सभा ने एक नीति सम्बन्धी दस्तावेज स्वीकृत किया था जिसमें मोटर परिवहन और आटोमोबाइल उद्योग के लिये पहले ही प्राथमिकता दी गई थी। इस बात पर सहमति भी और इस सभा का यह सर्वसम्मति से निर्णय था कि इस देश के गरीब लोगों और आम लोगों की आवश्यकताओं को देखते हुए उनकी आवश्यक मांग को पूरा करने के लिए यह अनिवार्य है कि केवल उन वाहनों का उत्पादन करने वाले आटोमोबाइल उद्योग के विस्तार को पूर्ण प्राथमिकता दी जानी चाहिए जो सार्वजनिक परिवहन के लिए हैं। इसलिये सार्वजनिक परिवहन को ही प्राथमिकता दी गई थी और यह निर्णय इस सम्माननीय सभा का था। लेकिन दुर्भाग्यवश, जब छोटी मारुति कार फैक्टरी को लाइसेंस दिया गया—जिसके मालिक-स्वर्गीय 'संजय गांधी थे—तो समग्र प्राथमिकता गड़बड़ा गई।

केवल एक विशेष क्षेत्र को कुछ खास निदेश देने के लिए, हम देखते हैं कि आटोमोबाइल उद्योग को जिसे सार्वजनिक परिवहन साधनों के निर्माण को प्राथमिकता देनी थी उसकी प्राथमिकताओं सम्बन्धी समग्र राष्ट्रीय नीति पलट दी गई। छोटी मारुति कार बनाने की अनुमति दी गई थी और उन्हें आशयपत्र दिया गया था तथा आखिर कार उन्हें लाइसेंस दे दिया गया। मैं समझता हूं कि यह नीति की विकृति है, नीति से हटना है, विपथन है और हमें इस नीति से हटने, विपथन को दूर करना है जब हम सार्वजनिक परिवहन आटोमोबाइल उद्योग पर बल देंगे, तभी हम देश की समस्या का समाधान कर पायेंगे।

श्री राम प्यारे पानिका (राबर्टसगंज) : वे खामखां ही इस बात को घसीट रहे हैं।

सभापति महोदया : ये नहीं मानेंगे। आप जारी रखिए।

प्रो मधु दण्डवते : कुछ लोग कतिपय मामलों में इतने संवेदनशील हैं कि मारुति का नाम आते ही वे लड़ने को तैयार हो जाते हैं। मैं यह बात काफी समय दिनों से देख रहा हूं।

[हिन्दी]

श्री रामेश्वर नीखरा (होशंगाबाद) : पांडे कमेटी एप्वाइन्ट होने से पहले ही मारुति के लिए लालसेंस दे दिया गया था।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते : हम इस पर वाद-विवाद करें। मैं आपकी आलोचना का उत्तर देने के लिए तैयार हूं। लेकिन आप बीच में व्यवधान क्यों डाल रहे हैं? जब आप बोलते हैं तो मैं कभी भी बीच में नहीं बोलता। इसी सभा में ही वाद-विवाद हुआ था और यह निर्णय लिया गया था कि हमें सार्वजनिक परिवहन के लिए आटोमोबाइल उद्योग पर बल देना चाहिए और उसे प्राथमिकता देनी चाहिए। बस मैं इतना ही कह रहा हूं। मैं आरोप नहीं लगा रहा। यदि आप यह कहें कि मैं केवल वही बात कहूं जो आप चाहते हैं तो मैं इस सदन में केवल आपकी बात कहने के लिए नहीं आया। यह बात मैं स्पष्ट तौर से कह देता हूं।

श्री गिरधारी लाल व्यास (भीलवाड़ा) : लेकिन आपको दूसरों के लिये भी बोलना चाहिये।

प्रो० मधु दण्डवते : जी हां, मैं आपके लिए बोलूंगा। मैं यह बात तभी से जानता हूं जब आप प्राकलन समिति में थे।

महोदया, जहां तक नौवहन और परिवहन का संबंध है, यह बहुत आवश्यक है कि नौवहन के लिए समुचित तटीय सेवाएं उपलब्ध हों। यदि नौवहन को और अधिक प्रभावकारी बनाना है तो छोटे पत्तनों का विकास किया जाना चाहिए। उनका नौवहन सेवाओं और माल वाहक सेवाओं के लिए भी विस्तार किया जाना चाहिये इन पत्तनों का उपयोग किया जाना चाहिए इसलिए आवश्यक है कि नौवहन और परिवहन सम्बन्धी समग्र नीति फिर से बनाने की कोशिश की जाए और इन छोटे नौवहन जहाजों और समुद्री जहाजों को दुबारा प्राथमिता देनी चाहिए जो छोटे पत्तनों के लिए निर्धारित किये गये हैं और जो आज पूर्णत: उपेक्षित हैं।

क्या यह भी जरूरी नहीं है कि अन्तर्देशीय जल यायायात पर और अधिक बल दिया जाये? इसके लिए नदियों का उपयोग किया जा सकता है। यूरोपीय देशों में बहुत सी नदियों को अन्तर्देशीय यातायात के लिए उपयुक्त रूप से विकसित किया गया है। यह सब वहां बहुत लाभप्रद ढ़ंग से किया गया है। यह भी सम्भव है कि केरल जैसे कुछ स्थानों पर अन्य छोटी-छोटी

नदियों को अन्तर्देशीय जल परिवहन के लिए उपयोग में लाया जा सकता है। मैं समझता हूं कि यह बहुत जरूरी तथा लाभप्रद भी है। ईंधन संबंधी कठिनाइयों को देखते हुए एक अन्य नीति निर्णय लिया जाना है। हमारे यहां तीन प्रकार के परिवहन हैं। अभी-अभी रेल बजट में हमने रेल परिवहन के सम्बन्ध में देखा है। हमारे पास भाप कर्षण, डीजल कर्षण और विद्युत कर्षण है। यह बात मानी गई है कि इनमें सबसे अधिक मंहगा कर्षण भाप कर्षण हैं यद्यपि विभिन्न प्रकार के कर्षण हो सकते हैं, इसके बाद डीजल कर्षण और इसके बाद विद्युत कर्षण आता है।

मैं विशेष बात यह कह सकता हूं कि ढुलाई के सम्बन्ध में, एक हजार ग्रोस टन भार के लिए एक किलोमीटर की दूरी की ढुलाई के लिए भाप कर्षण से ढुलाई की लागत 10 रुपये होगी, डीजल कर्षण से 6० होगी और विद्युत कर्षण से एक हजार टन के लिए प्रति किलोमीटर 3 रु० होगी। अतः विभिन्न बातों को ध्यान में रखते हुए यह बहुत जरूरी है कि विद्युत कर्षण को प्राथमिकता दी जानी चाहिये और बिजली का अधिक से अधिक उत्पादन किया जाना चाहिए। पन बिजली की भी खोज की जानी चाहिए और हमारे पास ब्रह्मपुत्र जैसी नदियां हैं जिनका पन बिजली के लिये पर्याप्त रूप से उपयोग किया जाना चाहिए ?

मैं रेल तथा मोटर परिवहन और किराये ढांचे के बीच जो सम्बन्ध है उसका भी उल्लेख करूंगा। फिलहाल हम यात्रियों के आवागमन के मामले को नहीं लेंगे। जहां तक रेल और मोटर परिवहन का सम्बन्ध है, हमारे पास 1950-51 और 1965-66 के तुलनात्मक आंकड़े हैं। परिवहन के बारे में एक बहुत रुचिकर तथ्य सामने आया है।

1950-51 में रेल यातायात 44.1 प्रतिशत और सड़क यातायात, 5.5 प्रतिशत था। 1955-56 में, यह बढ़कर रेल यातायात 59.6 प्रतिशत और सड़क यातायात 8.9 प्रतिशत हो गया। 1960-61 में यह क्रमश 87.7 प्रतिशत और 30 0 प्रतिशत था। 1965-66 में रेल यातायात 116.9 प्रतिशत और सड़क यातायात 55 प्रतिशत हो गया। इस प्रकार आप देखेंगे कि 1950-51 से 1965-66 तक रेल यातायात 44.1 प्रतिशत से बढ़कर 116.9 प्रतिशत और सड़क-यातायात 5.5 प्रतिशत से बढ़कर 55 प्रतिशत हो गया। इतनी वृद्धि हुई है।

अब, मैं सभी सम्बन्धित मंत्रियों को चेतावनी देना चाहता हूं कि सरकार में, मोटर प्रभावकारी परिवहन का साथ देने वालों की एक लॉबी है। रेलवे में भी प्रभावकारी मोटर परिवहन लॉबी है। मुझे भी कई दफा ऐसा अनुभव हुआ है कि जब कभी राष्ट्रीय लाइसेंस देने होते हैं और जब कभी परिवहन के साधनों के लिए लाभकारी और अलाभकारी यातायात चयन करने का प्रश्न आता था तो रेलवे को हमेशा ही कम दर वाला यातायात दिया जाता था। और अधिक दर वाला यातायात मोटरों को दिया जाता था। जहां तक लाभकारी यातायात का सम्बन्ध है, आजकल यह अधिकतर मोटरों को ही दिया जाता है। अलाभकारी यातायात रेलवे के लिए छोड़ दिया जाता है। यहां मैं रेलवे की ओर से रेलवे के लिए एक अपील करना चाहता हूं। उस पर ध्यान दिया जाना चाहिए। योजना आयोग ने भी इस पर विचार किया था। आज हम देखते हैं कि भारत में जो कुछ हो रहा है, वैसा विश्व के दूसरे भागों में नहीं हो रहा है। उदाहरण के तौर पर, भारतीय रेलवे, कुछ सामाजिक दायित्व

भी निभाती हैं। कम दरों पर यह खाद्यान्नों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाती है। रक्षा सम्बन्धी माल की ढुलाई होती है। इस कार्य को करीब-करीब निशुल्क ही किया जाता है। कुछ प्रकार की सहायता-सामग्री पर वे काफी छूट देती है। इसके अलावा उपनगरीय मार्गों पर कुछ छूटें दी जाती हैं। पार्सल और अन्य मामलों में भी कुछ छूटें दी जाती है। इन सबके फलस्वरूप रेलवे को 400 करोड़ रुपये का सामाजिक दायित्व वहन करना पड़ता है। अन्य देशों में क्या होता है ? अन्य देशों में भी रेलों को सामाजिक दायित्व वहन करना पड़ता है। लेकिन वहां सारे राष्ट्र को सामान्य राजस्व से भार वहन करना पड़ता है। लेकिन हमारे यहां ये दायित्व रेलवे को निभाना पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप रेलवे के राजस्व और खर्च पर काफी भार पड़ जाता है, जिसके कारण इसकी विस्तार गतिविधियां और विस्तार कार्यक्रम पर काफी प्रतिकूल असर पड़ता है। इस समस्या पर भी गहराई से विचार करना होगा।

1978 में रेलवे पर सामाजिक दायित्व की समस्या पर विचार करने के लिए एक समिति बनाई गई थी। मैं समझता हूं कि अब तक इसकी रिपोर्ट प्राप्त हो गई होगी। मैं माननीय रेल मंत्री से जानना चाहता हूं कि इस समिति की विभिन्न सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए क्या ठोस कार्यवाही की जा रही है ?

जहां तक नौवहन का सम्बन्ध है, हम देखते हैं कि कई एक महत्वपूर्ण स्थानों जैसे बम्बई, कलकत्ता, हल्दिया, और कई एक अन्य स्थानों जैसे कोचीन आदि स्थानों पत्तनों में जहाजों के खड़े होने के स्थान आदि की काफी कमी है। इसकी वजह से हम पाते हैं कि कुछ जहाजों को जिन पर आयातित सामान लदा होता है, उन्हें पत्तन से कई मील दूर ही खड़ा रहना पड़ता है। इसके परिणामस्वरूप कृत्रिम मुद्रास्फिति दबाव और कृत्रिम मूल्य वृद्धि की स्थिति पैदा हो जाती है। मैं समझता हूं कि कलकत्ता, बम्बई, हल्दिया और अन्य स्थानों जैसे कोचीन आदि पर जहाजों के खड़े होने के स्थान की बेहतर सुविधाएं मुहैया करने में प्राथमिकता देने से इन पर पूरी तरह से काबू पाया जा सकता है। अगर ऐसा कर दिया जाता है तो शायद गोदी-बाड़ों में इनके जमाव को पूरी तरह समाप्त किया जा सकता है। इसका कृत्रिम कमी द्वारा कृत्रिम मूल्य वृद्धि पर भी प्रभाव पड़ेगा।

तलों पर कीचड़, गारे आदि को निकालने की कार्यवाही अत्यन्त आवश्यक है। इसमें कोई शक नहीं कि इसके एक भाग को राज्य सरकारों को हाथ में लेना होगा। लेकिन पिछले अनुभवों से हमें पता चलता है कि राज्य सरकारें अपने खर्चों से इस कार्य को नहीं चला सकते। इसमें खास प्रकार की प्रौद्योगिकी प्रयोग में लाई जाती है। इसमें काफी खर्च आता है। जब तक केन्द्रीय सहायता प्रदान नहीं की जाती विभिन्न भागों में कीचड़ आदि निकालने का अभियान प्रभावकारी ढंग से नहीं चलाया जा सकता। क्योंकि पत्तन के नजदीक ज्यादा गहराई नहीं होती, इसलिए जहाजों को पत्तन से काफी दूरी पर खड़ा किया जाता है और लांचों की सहायता से यात्रियों को लाया-ले-जाया जाता है। इसके परिणामस्वरूप यात्रियों को पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इसकी वजह से नौवहन सेवाओं के लिए कुछ पत्तनों का बिल्कुल ही प्रयोग नहीं किया जाता। इसलिए इस पहलू पर भी विचार करना चाहिए।

जिस निर्वाचन क्षेत्र से मैं निर्वाचित होकर आया हूं, या सारे ही पश्चिम तट जिन पर नौवहन सेवाएं उपलब्ध हैं जैसे बम्बई से गोवा, पानाजी तक, आप देखेंगे कि जिन गोदियों पर पहले यात्री नौवहन सेवा उपलब्ध थी, वहां अब ये सेवा उपलब्ध नहीं है क्योंकि वहां पर्याप्त गहराई नहीं है। क्योंकि वहां काफी गाद जमा है और सही प्रकार से कीचड़ आदि निकालने का अभियान नहीं किया गया है। केन्द्र की सहायता से ही राज्य सरकारें ये कार्य आरम्भ कर सकती हैं। इसलिए इस कार्य को प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

जहाजों के आकार की उपयुक्तता सम्बन्धी समिति ने पहले ही कुछ सिफारिशें की हैं। उदाहरण के तौर पर, मुझे याद है महाराष्ट्र राज्य में, सरकार ने जहाजों के आकारों को उपयुक्त बनाने सम्बन्धी समस्या पर गहराई से अध्ययन करने के लिए एक समिति का गठन किया था ताकि जहाज छोटे पत्तनों पर भी जा सकें। मुझे बताया गया है कि इस समिति ने अपनी रिपोर्ट पहले ही दे दी है। अगर सारे पश्चिमी समुद्र तट के लिए इस रिपोर्ट को क्रियान्वित किया जाता है तो मैं समझता हूं कि कई एक छोटे पत्तनों पर यह सुविधा प्रदान की जा सकेगी इसलिए इस समस्या पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। राष्ट्रीय नीति दस्तावेज में भी इसका जिक्र है।

हमारे सारे समुद्रतटीय क्षेत्र में सभी मौसमों में प्रयोग होने वाले पत्तनों के विकास की दिशा में कोई विशेष प्रगति नहीं हुई है। केरल, कोंकन क्षेत्र और अन्य सभी क्षेत्रों की यही शिकायत है। इसलिए, इन पत्तनों को सभी मौसमों में प्रयोग होने वाले पत्तनों में बदलने के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था की जानी चाहिए, ताकि विपत्तियों या अन्य परिस्थितियों में यातायात को सही ढंग से नियंत्रित किया जा सके।

जहां तक यातायात के भिन्न-भिन्न साधनों का संबंध है, इस रिपोर्ट में एक महत्वपूर्ण पहलू को काफी सही ढंग से उठाया गया है। इस रिपोर्ट में एक मूल प्रश्न यह उठाया गया है कि यातायात के विभिन्न साधनों में क्या अन्तःसंबंध होना चाहिए, क्या यातायात के विभिन्न साधन हमेशा ही एक दूसरे के पूरक ही रहेंगे या कोई अन्य विकल्प भी होंगे। उदाहरण के तौर पर, रिपोर्ट में रक्षा के संबंध में और सभी प्राकृतिक विपत्तियों के सन्दर्भ में एक महत्वपूर्ण पहलू पर ध्यान आकर्षित किया गया है। इस रिपोर्ट में बताया गया है कि, उदाहरण के तौर पर लड़ाई के समय, अगर बम्ब बरसाये जाते हैं तो विस्फोट होगा, और अगर किसी विशेष बड़े क्षेत्र में एक ही प्रकार के यातायात के साधन का प्रयोग किया जाता है और अगर वे पूरी तरह से नष्ट हो जाते हैं तो उस अवस्था में संचार व्यवस्था पूरी तरह नष्ट हो जायेगी। इसके विपरीत अगर यातायात का दूसरा विकल्प हो, जैसे एक माध्यम मोटर यातायात और नौवहन यातायात, तो लड़ाई या भूचाल, बाढ़ आदि प्राकृतिक विपत्ति के समय एक माध्यम के नष्ट हो जाने पर, दूसरा माध्यम प्रयोग में रह सकता है। इस तरह इस राष्ट्रीय नीति समिति ने सिफारिश की है कि हमें विभिन्न परिवहन माध्यमों को एक दूसरे का विकल्प नहीं बनाना चाहिए बल्कि वे एक दूसरे के पूरक होने चाहिए ताकि लड़ाई के समय, हमारी सुरक्षा संबंधी खतरे के समय और बाढ़, भूचाल आदि प्राकृतिक विपत्तियों के समय, अगर एक परिवहन माध्यम विफल हो जाता है तो दूसरा माध्यम उसका स्थान ले लेगा। इसलिए इस बारे में विचार किया जाना चाहिए।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि पिछले वर्ष से पहले कोंकण क्षेत्र में भारी बाढ़ आई थी। बम्बई से गोवा तक का सारे राजमार्ग पर जोकि इस कोंकण क्षेत्र से गुजरता है बाढ़ से बुरी तरह प्रभावित हुआ तथा सड़क यातायात पूरी तरह से अस्त व्यस्त हो गया क्योंकि उस क्षेत्र में रेल संचार व्यवस्था नहीं थी, संचार व्यवस्था पूरी तरह अस्त व्यस्त हो गई थी। इससे माल ट्रैफिक पर असर पड़ा और यात्रियों के आने जाने पर भी असर पड़ा। मैं यहां इस घटना का विशेष रूप से उद्धरण करना चाहता हूं। और इस संदर्भ में, मैं कहना चाहता हूं कि पश्चिम तट कोंकण रेलवे बनाने के लिए एक अपील की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने आज सुबह दिये गये बजट भाषण में पश्चिम तट-कोंकण रेलवे का हवाला दिया है जो कि आप्टे से आरम्भ होकर मंगलौर तक जाता है। यह मंगलौर तक जायेगा। आप्टे से रोहा तक का 62 किलोमीटर का रेलमार्ग पहले ही बनकर तैयार हो गया है, लेकिन लोगों को आशंका है कि क्या सारे मार्ग को बनाया जायेगा या नहीं। इसलिए, मैं आज सुबह की गई उनकी इस घोषणा का स्वागत करता हूं लोगों के मन से इस आशंका को समाप्त करने के लिए कि सारे पश्चिम तट-कोंकण रेलवे को पूरा नहीं किया जायेगा। इसके लिए उनका विचार मंगलौर की तरफ से भी कार्य आरम्भ करने का है, ताकि दोनों तरफ से कार्य आरम्भ हो, और लोगों को विश्वास हो जाए कि अन्ततः यह पश्चिम-कोंकण रेल मार्ग पूरा होगा। मैं माननीय मंत्री द्वारा अपनाई गई इस व्यवस्था का स्वागत करता हूं।

जहां तक ईंधन और ऊर्जा खपत का संबंध है, एक बहुत ही महत्वपूर्ण पहलू है और शायेद खतरनाक भी। सुबह मैंने कई मामले उठाये थे। मैं अपनी आलोचना को प्रत्यक्ष रूप देना चाहता हूं। अगर आप ईंधन की खपत को लें—मैं यातायात के सभी साधनों की बात कर रहा हूं—1953 से 1976 तक, आप देखेंगे कि यातायात के लिए कोयले की खपत 56 प्रतिशत थी। 1960-61 में यह 47 प्रतिशत रह गई और 1975-76 में यह मात्र 17 प्रतिशत ही रह गई। जहां तक डीजल का संबंध है, 1953-54 में यह 41 प्रतिशत था, 1960-61 में 51 प्रतिशत और 1975-76 में 81 प्रतिशत था।

जहां तक विद्युत का ऊर्जा के स्रोतों के रूप में उपयोग का सम्बन्ध है सम्बद्ध आंकड़े इस प्रकार थे :

1953-54	—	3 प्रतिशत
1960-61	—	2 प्रतिशत
1975-76	—	2 प्रतिशत

अतः यह आंकड़े अत्यन्त रोचक थे; कोयले के लिए समान रूप आंकड़े 56,47 और 17 प्रतिशत थे, डीजल के लिए 41,51 और 81 प्रतिशत था। जहां तक डीजल का परिवहन कार्यों के लिए उपयोग का प्रश्न है, उसमें वृद्धि हुई है। 1953-54 में यह 41 प्रतिशत था, 1960-61 में 51 प्रतिशत तथा 1975-76 में 81 प्रतिशत। मैं ये आंकड़े इसीलिए उद्धृत कर रहा हूं चूंकि

इस विशेष रिपोर्ट में ये सभी उद्धृत किये गये हैं, उसमें बताया गया है कि बिजली का उपयोग 3 प्रतिशत, 2 प्रतिशत और 2 प्रतिशत ही रहा।

इस समय जबकि डीजल, कोयले की उपलब्धता सीमित है और यह अच्छा रहेगा कि हम अधिकाधिक बिजली का उपयोग करें मंत्री महोदय ने एक विशेष रूप से विवादास्पद प्रश्न उठाया, बिजली पर शुल्क की वृद्धि के कारण, यदि विद्युत का उपयोग बढ़ता है तो उस पर व्यय होने वाला धन भी बढ़ जायेगा। इस बारे में मैं बताना चाहता हूं कि इस पहलू पर रेलवे प्रशासन ने पहले ही ध्यान दिया था। एक ऐसा समय था जब यह समझा जाता था कि विद्युत कर्षण ही श्रेष्ठ है। एक मात्र कठिनाई यह है कि यदि आप किसी मार्ग का विद्युतीकरण करना चाहते हैं, तो प्रारम्भ एक किलोमीटर पर 10 लाख रुपये की लागत आती है। यही कठिनाई है। परन्तु इसके लिए कोई रास्ता निकाला जाना चाहिए। राज समिति की नियुक्ति की गई थी— उसने सिफारिश की कि यदि हम वर्तमान कैटिनरी के स्थान पर एलिमिनियम कैटिनरी का उपयोग करते हैं तो लागत को 10 लाख रुपये से घटाकर 6 अथवा 7 लाख रुपये तक लाया जा सकता है। राज समिति के सुझावों के अनुसार कुछ अन्य परिवर्तन किये जा सकते हैं। मैं रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि इस विशिष्ट पहलू का गम्भीरता से अध्ययन करें और यदि लाभदायिकता के बारे में संतुष्ट हो जाती हैं तो विद्युतीकरण किया जाये। यदि पन-बिजली उपलब्ध हो सके तो यह और भी सस्ती रहेगी। बेशक प्रारम्भ में प्रति किलोमीटर 7 लाख रुपये की पूंजी नियोजन करना पड़ेगा, मुझे विश्वास है कि यह सस्ता विकल्प सिद्ध होगा। अत: सरकार को ऐसा करना चाहिए।

भाड़े का समीकरण एक जटिल प्रश्न, है जिससे सभी मंत्रालयों का सम्बन्ध है। इस बारे में श्री इन्द्रजीत गुप्त बंगाल से आये हैं, वे अपने अनुभव बतायेंगे। भाड़े के समीकरण के मामले में दो पहलू हैं। जब भाड़े के समीकरण का प्रश्न सम्मुख आया तब श्री मराठे के नेतृत्व में एक अन्त: मंत्रीय समिति नियुक्त की गई। उक्त समिति ने भाड़े के समीकरण के प्रश्न पर विस्तृत विचार के बाद भाड़े के समीकरण पर एक सन्तुलित दृष्टिकोण अपनाया।

भाड़े के समीकरण की मांग क्यों की जाती है। इसकी मांग दो आधारों पर की जाती है। एक पहलू तो यह है कि कभी-कभी कच्चा माल एक कोने में उपलब्ध होता है तथा उसे बहुत दूरी पर दूसरे कोने पर ले जाना होता है जहां पर कि माल का उत्पादन होता है अथवा जहां पर फैक्ट्रियां स्थित होती हैं। ऐसी हालात में जब कच्चे माल को बहुत दूर से लाना होता है तब निर्मित माल का मूल्य भाड़े पर अधिक व्यय के कारण अत्यधिक बढ़ जाता है। दूसरी बात यह है कि जो लोग पर्वतीय क्षेत्रों में रहते हैं, जहां पर कि पहुंचना कठिन है, तथा यदि पूरा भाड़ा लिया जाता है तब उन लोगों को उन क्षेत्रों में रहना बहुत महंगा हो जायेगा। इस असंतुलन को समाप्त करने के लिए भाड़ा समीकरण का सुझाव दिया गया था। उदाहरण के तौर पर यदि कोई फर्म ऐसी जगह स्थित है जहां कच्चा माल पास ही उपलब्ध है तब निर्मित माल कम मूल्य पर उपलब्ध होता है तथा यदि उसी निर्मित माल को लम्बी दूरी पर ले जाना पड़ता है तो भारी भाड़े के कारण माल का मूल्य बहुत बढ़ जाता है।

मराठे समिति ने इस समस्या का अध्ययन किया है। उनका कहना है कि कभी-कभी हम रियायत देते हैं अथवा लोहा, इस्पात, सीमेंट एवं पेट्रोलियम पदार्थों पर भाड़ा समीकरण का लाभ देते हैं, परन्तु यदि हम उनकी उत्पादन लागत में परिवहन व्यय को जोड़े तो यह अत्यन्त अल्प होता है, परन्तु यह बहाना बना लिया जाता है कि परिवहन व्यय के कारण मूल्य बढ़ते हैं। वास्तव में भाड़ा समीकरण और कुछ नहीं हैं अपितु एक अप्रत्यक्ष सहायता ही है। मैं समझता हूं यदि सहायता देनी है तो प्रत्यक्ष रूप से दें, अप्रत्यक्ष रूप से नहीं। यह लोहा, इस्पात सीमेंट, और पेट्रोलियम पदार्थों के सम्बन्ध में है।

जहां तक उर्वरकों का सम्बन्ध है उसका उपयोग गरीब किसानों द्वारा किया जाता है, उसके बारे में अधिक उदार रवैया अपनाया जा सकता है। परन्तु इस प्रकार का उदार रवैया लोहा, इस्पात सीमेंट और पैट्रोलियम उत्पादों के मामले में भाड़ा समीकरण करने की आवश्यकता नहीं है। परन्तु कृषकों के लिए उर्वरकों एवं आम जनता के लिए अनाज के मामले में उसका उपयोग किया जा सकता है।

अतः अधिक उपभोग वाली वस्तुओं के संबंध में उचित विश्लेषण के बाद यदि हमें पता चलता है कि विभिन्न क्षेत्रों में मूल्यों का अन्तर परिवहन खर्चों के कारण उत्पन्न होता है तो हमें इस बात पर ध्यान देना चाहिए कि क्या भाड़ों के समीकरण की नीति का सहारा लिया जा सकता है अथवा नहीं। उससे भी समस्या का हल हल हो सकती है। इसलिए मैं राष्ट्रीय परिवहन नीति दस्तावेज की इस सिफारिश से पूरी तरह सहमत हूं कि भाड़े के समीकरण को धीरे-धीरे समाप्त किया जाना चाहिए। इसे स्वीकार किया जाता है तो अधिक उपयोग की वस्तुओं के बारे में जिन्हें विशेष रूप से भाड़ा समीकरण की आवश्यकता है उनकी समस्या की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। जहां तक समन्वय की समस्या का प्रश्न है मैं यह कहना चाहता हूं कि परिवहन के भिन्न-भिन्न साधन परस्पर हानिकर नहीं होने चाहिए। उन्हें एक दूसरे का पूरक होना चाहिए। उदाहरण के तौर पर कई बार रेल तथा सड़क परिवहन में टकराव हो जाता है। मोटर परिवहन माल को दूर दराज ले जाने के लिए राष्ट्रीय लाइसेंसों की मांग कर रहे हैं। वे आम तौर पर माल को भारी भाड़े पर उठाते हैं। जिसके कारण उन्हें हानि होती है अतः हमें भारतीय रेलों के हितों की रक्षा करनी चाहिए तथा मोटर परिवहन के हित में रेल परिवहन को हानि नहीं होने देनी चाहिए। उसके साथ ही मेरा यह अभिप्राय नहीं है कि मोटर परिवहन के हितों को हानि पहुंचाई जाये रेलवे तथा मोटर परिवहन के बीच किसी तरह का स्वस्थ सन्तुलन रखा जाना चाहिए। जैसा कि मैंने पहले बताया, दोनों का कार्य परस्परिक पूरक होना चाहिए, न कि एक दूसरे का विनाशक। मैं एक और बात का उल्लेख करना चाहूंगा। मैंने सभा का बहुत अधिक समय लिया है। यदि मैं रिपोर्ट के सभी पहलुओं पर बोलूं तो मैं सब पर न्याय नहीं कर पाऊंगा। अतः मैं उनका सरसरी तौर पर ही उल्लेख कर रहा हूं। अंत में मैं सरकार के विभिन्न विशेषज्ञ समितियों की रिपोर्टों पर अपनाए जाने वाले दृष्टिकोण का उल्लेख करना चाहता हूं यह दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि सरकारें बदलती रही हैं परन्तु प्रायः विभिन्न विशेषज्ञ समितियों द्वारा तैयार की गई रिपोर्टें शैल्फों में पड़ी रहती हैं। मुझे एक

अवसर याद है। श्री अशोक मेहता जो कि संसद सदस्य थे, जब मंत्री बने, उस समय भी कोई रिपोर्ट तैयार की गई थी। जब वह साधारण सदस्य ही रह गये तब उन्होंने पूछा कि उस रिपोर्ट का क्या बना जो कि उस समय तैयार हुई थी, जबकि वह मंत्री थे। किसी ने उत्तर दिया कि रिपोर्ट गोदाम में चली गई है आप भी गोदाम में जाकर वहीं रहें।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुन्टूर) : योजना आयोग का क्या बना ?

प्रो० मधु दंडवते : योजना आयोग अच्छा उदाहरण है।

प्रो० एन० जी० रंगा : उम्मीद की जाती है कि वे उन रिपोर्टों को पढ़ते हैं।

प्रो० मधु दंडवते : इसलिए मैं बताना चाहूंगा कि बहुत सी रिपोर्टें तैयार हुई हैं। उदाहरण के लिए भाड़ा समीकरण के लिए मराठे समिति नियुक्त की गई थी। उस समिति ने समस्या के विभिन्न पहलुओं पर विचार करके विभिन्न पहलुओं पर सिफारिशें की, परन्तु तो भी भाड़ा समीकरण नीति अपरिवर्तित है। विद्युतीकरण के लिए एक समिति नियुक्त हुई थी। वे भी अपनी सिफारिशें कर चुकी है परन्तु उन्हें क्रियान्वित नहीं किया गया। अतः मेरा सुझाव है कि राष्ट्रीय परिवहन नीति रिपोर्ट सहित सभी विशेषण समितियों की रिपोर्ट पर समुचित ध्यान दिया जाना चाहिए।

पिछले पांच वर्षों के दौरान प्रत्येक सत्र में मैं इस रिपोर्ट पर चर्चा की मांग करता रहा हूं। अंततः मेरा धैर्य विजयी हुआ। मैंने सभा में पांच वर्षों तक धैर्य बरता। हर बार शून्यकाल में खड़ा होकर अध्यक्ष महोदय से इस रिपोर्ट के बारे में पूछता रहा। अन्ततः अध्यक्ष महोदय मुझसे ऊब गये, परसों उन्होंने कहा कि हम इस पर चर्चा करते हैं। आज उनके पास कार्य सूची में विषय नहीं थे और दूसरी ओर मैं इस मामले पर चर्चा चाहता था। दोनों के हित मेल खा गये तथा मुझे खुशी है कि अंततः आज इस पर चर्चा हो गई है।

परन्तु मैं संबद्ध मंत्रियों से निवेदन करता हूं कि यह रिपोर्ट है जिसे किसी पार्टी ने तैयार नहीं किया अपितु विशेषज्ञों ने तैयार किया है। अतः उन्हें देश में संरचनागत विकास के हित में इस पर दलीय दृष्टिकोण न अपना कर, इसे क्रियान्वित करना चाहिए।

श्री गिरधारी लाल डोगरा (ऊधमपुर) : महोदया, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद। मैं प्रो० मधु दण्डवते से सहमत हूं कि यह रिपोर्ट विभिन्न ग्रुपों के विशेषज्ञों द्वारा कठोर परिश्रम के बाद तैयार की गई तथा सिफारिशें की गई। परन्तु सरकार की परिवहन नीति के बारे में मेरे प्रो० दण्डवते से भिन्नभिन्न विचार हैं। जहां जनता सरकार का निर्णय था कि मोटर उद्योग केवल सार्वजनिक परिवहन को देखे। परन्तु कांग्रेस सरकार ने उस नीति को बदल दिया तथा छोटी कार मारुति को भी चालू किया।

उन्होंने कहा कि हम महसूस करते हैं कि हम भावुक हैं। मैं समझता हूं कि इस बारे में उनका कुछ पूर्वाग्रह है। इससे पहले भी कुछ छोटी कारें थी। एक अन्य लाइसेंस दिया गया और

इसके बाद भी और आगे लाइसेंस दिए गए। अब यह सरकारी क्षेत्र में आ गया है। मैं नहीं समझता हूं कि अब भी उन्हें इस बारे में कोई पूर्वाग्रह होना चाहिए।

4.00 म० प०

महोदया, मैं यह कहना चाहता हूं कि एक पहलू में इस रिपोर्ट में कुछ कमी है। इस समिति के सभी सदस्य संभवतः शहरों और विकसित क्षेत्रों से हैं। भारत की अधिकतर जनसंख्या अविकसित क्षेत्रों में रहती है। उन्हें पूरे देश के लिए एक एकीकृत परिवहन प्रणाली का सुझाव देना चाहिए था। जो लोग पहाड़ी क्षेत्रों, दूर-दराज क्षेत्रों, अलग क्षेत्रों में रहते हैं उन्हें देश के शेष भागों के विकास का बोझ, विकास के खर्चों का बोझ सहना पड़ता है। कीमत का स्तर ऊपर उठता है तथा वस्तुओं के दाम अधिक होते हैं और उन्हें इसका बोझ उठाना पड़ता है। जो भी कुछ वे उत्पादन करते हैं इसके बदले उन्हे कुछ नहीं मिल रहा है। जब तक इस तरह के क्षेत्रों का विकास नहीं किया जाएगा तब तक आप एकीकृत विकास नहीं कर सकते। यहां एक बड़ी कठिनाई यह है कि उनके द्वारा सिफारिश किए गए अधिकतर विषय संवैधानिक रूप से राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आते हैं। इन विषयों के बारे मे केन्द्र अपने आप दखल नहीं दे सकता लेकिन वे उनके साथ प्रस्तावों पर चर्चा कर सकते हैं। यह बताया गया कि जहां तक सड़क परिवहन का संबंध है राष्ट्रीय राजमार्ग प्रणाली देश की कुल सड़क प्रणाली का छ प्रतिशत है। और राष्ट्रीय राजमार्गों पर 25 प्रतिशत माल ढोया जाता है। लेकिन हम जानते है कि रिपोर्ट पेश करने के बाद राज्यों और ग्रामीण क्षेत्रों में अधिक सड़कों का निर्माण हुआ है इसलिए 6 प्रतिशत को और कम आना चाहिए क्योंकि राज्यों में सड़कों का बहुत तेजी से विस्तार किया जा रहा है और जैसा कि आपने बताया है ग्रामीण सड़कों का विकास देश के आर्थिक विकास तथा विकास में अत्यन्त महत्वपूर्ण है इस छः प्रतिशत को बहुत कम आना चाहिए क्योंकि राष्ट्रीय राजमार्गों का इस तरह से विस्तार नहीं किया जा रहा है? राष्ट्रीय राजमार्गों और अन्य सड़कों का रख-रखाव बहुत घटिया है। लेकिन दूर-दराज के क्षेत्रों मे इन्हें अभी शुरू नहीं किया गया है। इस बार मैं हिमाचल प्रदेश गया था। मैं कुछ और अन्य जगहों में भी गया था। मैं उड़ीसा में भी गया था! मैंने देखा कि इन क्षेत्रों में अभी तक काम शुरू नहीं किया गया है और जब तक आप किसी क्षेत्र में कार्य शुरू नहीं करेंगे, जब तक वहां कोई सड़क वहां नहीं जाएगी, बिजली नहीं पहुंचाई जायगी, विकास कार्य संभव नहीं है। हम लोग कम्प्यूटर और कम्प्यूटर के बारे में सोच रहे है लेकिन हम उन लोगों को भूल रहे हैं जो उन दूर-दराज के क्षेत्रों मे रहे हैं। यह बहुत मुश्किल होगा जब तक कि हम उनके लिए कुछ नहीं कर सकते। मैं बताता हूं कि हम उनकी नासमझी पर जी रहे हैं क्योंकि उन्हें इन बातों की जटिलताओं और दिक्कतों के बारे में जानकारी नहीं है। वे कितना बोझ सहन कर रहे है? यह हमारा विकास है जिसका बोझ वे उठा रहे हैं। वे जो कुछ पैदा करते हैं उनसे उन्हें कुछ नहीं मिलता; जो हम पैदा करते हैं उसकी कीमत बहुत ऊंची होती है। इस समिति ने क्या किया है? इसने इस पहलू पर विचार नहीं किया है। प्रोफेसर साहिब ने कुछ बातों का सुझाव दिया है जो सिफारिशों के विपरीत है। उदाहरणार्थ तटीय नौवहन के संबंध में उनका कहना है कि इसमें कोई महत्वपूर्ण बात नहीं है लेकिन जहां तक

पत्तनों का संबंध है उनका कहना है कि कुछ पत्तनों में जो घने हैं, का और आगे विकास किया जाना चाहिए और उनमें से कुछ के मामलों में जो कि निष्क्रिय हैं और अधिक यातायात को उनकी तरफ मोड़ देना चाहिए तथा वहां पर कुछ सुविधाएं उपलब्ध करनी चाहिए। जिन शब्दों का यहां प्रयोग किया गया है वह है कि "जहां तक पत्तन विकास का संबंध है वहां दूरदृष्टि और आगे की योजना की आवश्यकता है।" इसलिए इन बातों पर विचार किया जाना चाहिए।

मैं उन सब बातों का दुबारा से उल्लेख नहीं करना चाहता हूं जो प्रोफेसर साहिब ने बताई थीं और जिनसे मैं सहमत हूं। मोटर वाहन अधिनियम के बारे में उन्होंने कहा कि यह प्रतिबंधित स्वरूप का है। इसे या तो समाप्त करना चाहिए या इसमें संशोधन करने की जरूरत है वस्तुतः इसे एक नये अधिनियम द्वारा बदल दिया जाना चाहिए।

मोटर वाहन अधिनियम, 1939 प्रतिबंधित स्वरूप का है और जिसने अपनी अनुरूप खो दी है, सामान्यत अनुमोदन के लिए इसकी प्रक्रिया को साधारण बनानी चाहिए तथा इस कार्य को तत्काल करना चाहिए।

परिवाहन प्रणाली के बारे में हमें इस योग्य होना चाहिए कि हम पेट्रोलियम और इसके उत्पादों को सुरक्षित रख सकें। उन्होंने कहा कि पिछले दो दशकों में हमारे लिए इस बारे में ज्यादा कार्य कर सकते। लेकिन यह संभव नहीं हो सका कि हम पेट्रोलियम और इसके उत्पादों सुरक्षित रखने के लिए हमारा मुख्य उद्देश्य होना चाहिए। हम जो कुछ जमीन के नीचे से प्राप्त करते हैं हम उन संसाधनों को खतम कर रहें है जबकि ये भावी पीढ़ी के लिए उपलब्ध होना चाहिए। इसलिए अगर हम बिजली के साथ पेट्रोलियम के साधनों का उपयोग करें तो हमारे लिए यह संभव होगा कि हम अपनी मूल्यवान विदेशी मुद्रा और आन्तरिक साधनों को बचा पायेंगे। अतः इस दृष्टिकोण से रेलवे में विद्युतीकरण का भी बहुत महत्व है। यह डीजल से अधिक महंगा पड़ेगा, जिसको सुरक्षित रखना है। लेकिन इसकी खपत कम से कम की जानी चाहिए ताकि विदेशी मुद्रा के साधनों को बचाया जा सकें। जहां तक बिजली का संबंध है हमें आयात करने की आवश्यकता नहीं हैं और हम अपने प्राकृतिक साधनों जल साधनों से बिजली पैदा कर सकते हैं। अगर हम अनुपयोगी साधनों से पन-बिजली पैदा कर सकते हैं तो हम समुद्र में बहने वाले पानी से बिजली पैदा कर सकते हैं। लेकिन डीजल के सम्बन्ध में इसको सुरक्षित रखने की ही मुख्य बात है।

एक और महत्वपूर्ण बात है जिसका समिति ने उल्लेख किया है। समिति का कहना है कि रेल सेवाओं को बढ़ाया जाए, उनमें सुधार किया जाए। हर जगह रेलों का जाल बिछाने की जरूरत है। रेलों को दूर-दराज के क्षेत्रों से वस्तुएं, यात्री और माल ढोने का काम करना चाहिए। समिति का कहना है कि यात्री-यातायात जनसंख्या में वृद्धि, हमारी राष्ट्रीय आय या प्रति व्यक्ति आय से भी कहीं अधिक तेजी से बढ़ रहा है। यात्रियों की संख्या बड़ी तेजी से बढ़ रही है। हमें उनके लिए परिवहन की व्यवस्था करनी ही होगी। माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि वे तीव्र रेल सेवाओं की व्यवस्था कर रहे हैं ताकि वे कम समय में अधिक यात्रियों को यात्रा

सुविधा उपलब्ध करा सकें। रेलें अपने मौजूदा उपलब्ध साधनों से ही अधिक यात्रियों को यात्रा सुविधाएं उपलब्ध करा रही है।

लेकिन जहां तक रेलों का सम्बन्ध है मेरा विचार है कि उनके लिए अधिक धन की व्यवस्था करने की जरूरत है। अतः समिति सिफारिश करती है कि उनके लिए बिना किसी दुर्भाव के अधिक धन की व्यवस्था की जाए। जब तक हम अपनी रेल व्यवस्था को मजबूत नहीं करते, उसका विस्तार नहीं करते, रेल-यातायात की सुविधा से राज्यों के अन्दरूनी भागों में नहीं पहुंच जाती, तब तक इसका लाभ हमारी जनता को नहीं मिल सकता। हमने जम्मू से उधमपुर के लिए रेल सेवा शुरु की है। लेकिन माननीय रेल मंत्री इसके लिए इस साल संभवतः एक करोड़ रुपये की ही व्यवस्था कर रहे हैं क्योंकि उनके पास धन की व्यवस्था नहीं है। यदि हम रेलों को उन क्षेत्रों तक ले जाते हैं तो उसके बदले हमें तत्काल बहुत अधिक फायदा होगा और इसके अलावा हम अपनी रक्षा व्यवस्था को भी मजबूत कर सकेंगे। इससे उन क्षेत्रों के लोगों में विश्वास की भावना आएगी। जैसा कि सदन में उल्लेख किया गया है, मुख्य उद्देश्य कश्मीर-घाटी में रेल सुविधाओं की व्यवस्था करना है। लेकिन मेरा विचार है कि इस व्यवस्था के माध्यम से तो कश्मीर घाटी में पहुचने में संभवतः 20 से अधिक पीढ़िया लग जाएंगी। अतः इन बातों पर हमें गंभीरता से विचार करना होगा।

मैं अधिक समय नहीं लेना चाहता। प्रोफेसर साहब के इस सुझाव से मैं सहमत हूं कि सरकार द्वारा एक-निकाय की नियुक्ति की जाए जो रिपोर्टों पर विचार करे ताकि जहां जरुरी हो वहां अनुवर्ती कार्रवाई की जा सके। हो सकता है सरकार सभी सिफारिशों से सहमत न हो। उदाहरण के लिए जहां तक भाड़े में समानता का सम्बन्ध है, मैं प्रो० साहब के मत से सहमत नहीं हूं। मेरा कहना है कि बहुत से गरीब लोग दूर-दराज के इलाकों में रह रहे हैं। यदि उनके लिए सस्ते परिवहन की व्यवस्था नहीं की जाती तो आप खाद्यान्न कैसे प्राप्त करेंगे? यदि आप उनके लिए सस्ते परिवहन की व्यवस्था नहीं करते तो वे उन इलाकों से खाद्यान्न किस तरह भेजेंगे। उन्हें खाद्यान्न किस तरह मिलेगा? उनकी जविका का माध्यम अपर्याप्त कृषि और बागवानी है। जो भी कुछ वे उगाते हैं उसे वे परिवहन की व्यवस्था न होने के कारण बेच नहीं पाते। और आपका कहना है कि आप रेल परिवहन को कुछ आर्थिक सहायता नहीं देना चाहते। आप तो किराया और भाड़ा बढ़ाना चाहते हैं। यह अनुचित है। एक व्यापारी ऐसा कह सकता है। लेकिन लोगों की जनता तथा पिछड़े इलाकों की सेवा करने वाला व्यक्ति ऐसा नहीं कह सकता। जहां तक भाड़ों में समानता का सम्बन्ध है, समिति ने जो कुछ भी सिफारिश की हैं उन पर ध्यान न देने पर मैं सरकार को बधाई देता हूं। मैं सरकार से पूछना चाहता हूं कि क्या वे पिछड़े इलाकों में रहने वाले लोगों को समिति का सदस्य बनाती है। यदि वे ऐसा करते हैं तो मैं सरकार की सराहना करता हूं। लेकिन महानगरों में रहने वाले लोग जब ऐसी सिफारिशें करते हैं जिससे आम जनता की उपेक्षा होती हैं तो ऐसा करना उचित नहीं है।

जहां तक अन्य कही बातों का सम्बन्ध है, मैं उनसे सहमत हूं। यातायात व्यवस्था से संबंधित समस्या के इस पहलू से की उपेक्षा की गई है। मैंने इसे बहुत स्पष्ट तथा सशक्त ढंग से

कहने का विनम्र प्रयास किया है। परिवहन के विभिन्न अन्य साधन भी हैं। वह पाइप लाइन भी हो सकता है और रज्जु मार्ग भी। लेकिन हमारे देश में परिवहन के ऐसे साधन बहुत प्रचलित नहीं है। इस सम्बन्ध में कुछ परीक्षण किए जा रहे हैं। पहाड़ी इलाकों में ये कुछ उपयोगी सिद्ध हो सकते हैं। मेरा विचार है कि केन्द्रीय सरकार को इस ओर भी ध्यान देना चाहिए ताकि पिछड़े इलाकों की, जिन्हें विकसित करना सरकार की जिम्मेवारी है, परिवहन के इन साधनों के माध्यम से सहायता की जा सके।

मैं दोबारा कहना चाहता हूं कि जो लोग दूर-दराज के इलाकों में या जहां तक यातायात के साधनों से नहीं पहुंचा जा सकता, रह रहे हैं, जो देश के पहरेदार हैं, हमारी सीमाओं की रक्षा कर रहे हैं तथा जो समय पड़ने पर दुश्मन का मुकाबला करने के लिए तैयार हैं, वे यातायात-व्यवस्था की दृष्टि से सबसे उपेक्षित लोग हैं। सरकार को उन पिछड़े इलाकों की सहायता करनी चाहिए; सभ्यता के लाभ उन तक भी पहुंचने चाहिए और उन्हें भी महसूस होना चाहिए कि वे भी एक विशाल व्यवस्था, विशाल राष्ट्र तथा प्रबुद्ध विश्व के अंग हैं।

श्री वी० सोभनाद्रीसवरा राव (विजयवाड़ा) : सभापति महोदया, मैं प्रोफेसर दंडवते द्वारा व्यक्त किए गए विचारों से पूरी तरह सहमत हूं। वास्तव में यह बहुत दुख की बात है कि भारत सरकार ने एक विशेषज्ञ निकाय की रिपोर्ट पर गंभीरता से विचार नही किया, समिति की रिपोर्ट को बहुत समय तक लंबित रखा और पांडे समिति की शिफारिशों या महत्वपूर्ण सुझावों पर कार्यवाही करने में कोई रुचि नहीं दिखाई।

वास्तव में परिवहन व्यवस्था का कार्य देश की अर्थव्यवस्था की जरुरतें पूरी करना है। किसी भी क्षेत्र का आर्थिक विकास उस क्षेत्र को अन्य क्षेत्रों से जोड़ने वाली परिवहन व्यवस्था के विकास पर निर्भर करता है। यह बात विशेष रूप से देश के पिछड़े इलाकों ताथा अन्दरूनी क्षेत्रों पर लागू होती है सभी जानते हैं कि पर्याप्त परिवहन व्यवस्था न होने के कारण व्यापारी व्यक्तियों का शोषण करते हैं।

किसानों को अपनी कृषि-उपज के कम दाम मिलेगे और ग्रामीण क्षेत्रों की समृद्धता परिवहन व्यवस्था के बेहतर विकास से संबंध रखती है।

वास्तव में, परिवहन विकास पर अधिक धनराशि आबंटित करने या-बढ़ाने के बजाय उसे कम किया जा रहा है। पहली, दूसरी और तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत 23% धनराशि आबंटित की गई थी। लेकिन चौथी पंच वर्षीय योजना से, धनराशि के आबंटन की प्रतिशतता कम होती जा रही है और अंत में छठी पंच वर्षीय योजना के अन्तर्गत घटकर यह मुश्किल से 12% ही रह गयी है। जिसके कारण दुर्भाग्यवश देश में 5,76,000 गांवों में से अभी भी 4 लाख गांवों के लिए, सभी मौसमों में इस्तेमाल की जाने वाली सड़कों, की व्यवस्था नहीं हो सकी है। 3,14,000 गांवों के लिए सड़कों की व्यवस्था ही नहीं है। इन गांवों के लिए किसी भी तरह

की सड़कों की व्यवस्था की जानी चाहिए। सड़क विकास को, कम से कम आगामी बजट सत्र में, सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

जहां तक यात्री-यातायात का सम्बन्ध है, पिछले 26 सालों में रेल यातायात में करीबन तिगुनी तथा माल-यातायात में चौदह गुनी वृद्धि हुई है। केन्द्र और राज्य सरकारें किसी न किसी रूप में, मोटर वाहन कर तथा सीमा शुल्क के माध्यम से हजारों करोड़ रुपये उगाह रही हैं, लेकिन वे सड़क-विकास पर अधिक नहीं खर्च कर रहीं। सड़क विकास पर केवल एक तिहाई ही खर्च किया जा रहा है। यह बहुत दुःख की बात है।

मेरा अनुरोध है कि सरकार करों के माध्यम से भारी धन राशि एकत्रित करे और उसे सड़कों, खासकर वे सड़कें, जो ग्रामीण क्षेत्रों को जोड़ती हैं, के विकास पर खर्च करे। क्योंकि रोजगार प्रदान करने की दृष्टि से अगर विचार किया जाये तो सड़क-परिवहन व्यवस्था के माध्यम से अधिक लोगों को रोजगार प्रदान किया जा सकता है। क्योंकि सड़क परिवहन व्यवस्था के माध्य से प्रत्येक एक लाख रुपये के पीछे जहां 27 व्यक्तियों को रोजगार प्रदान किया जा सकता है वहां रेल व्यवस्था के माध्यम से केवल 4 लोगों को ही रोजगार दिया जा सकता है। अधिक दूरी की यात्रा के लिए रेलें अधिक उपयोगी हैं लेकिन कम दूरी की यात्रा के लिए सड़क परिवहन व्यवस्था बेहतर रहेगी। प्रोफेसर मधु दंडवते ने ठीक ही कहा है कि रेल और सड़क परिवहन व्यवस्थाएं परस्पर विरोधी व्यवस्थाएं नहीं हैं। वास्तव में वे एक दूसरे की पूरक हैं इसलिए सरकार को इस पर ध्यान देना चाहिए। सड़क परिवहन व्यवस्था की दिशा में तमिलनाडु सरकार द्वारा किया गया उपाय अधिक उपयुक्त है। अर्थात् वहां कुछ मार्गों पर सरकारी परिवहन संगठनों की बसें चलती हैं और कुछ मार्गों प्राइवेट बस चालकों को, दे दिए गए हैं ताकि राज्य सरकार द्वारा चलाई जाने वाली आर० टी० सी० बसों को जिनके लिए धनराशि की व्यवस्था जनता करती है, हानि न हो, वे कुछ लाभ कमाएं और अगर वे लाभ नहीं कमा सकतीं तो कम से कम उन्हें हानि न हो। वे न लाभ न हानि आधार पर चलें। अतः इस तरह के उपायों की जांच की जानी चाहिए और देश भर में उन्हें लागू करना चाहिए।

जहां तक राष्ट्रीय परमिट बसों का संबंध है, बहुत से लोग मौजूदा अधिनियम के उपबंधों का दुरुपयोग कर रहे है। वे लोग अपनी राष्ट्रीय पर्यटक बसों में उन यात्रियों को बिठाते हैं जिन्हें आर० टी० सी० बसों में यात्रा करनी चाहिए। पर्यटकों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाने के बजाय वे उपर्युक्त यात्रियों को अपनी बसों में बिठाते हैं जिससे आर० टी० सी० बसों को हानि हो रही है इस संबंध में, मौजूदा अधिनियम में कुछ व्यवस्था की जानी चाहिए। यदि राष्ट्रीय परमिट प्राप्त किसी वाहन को पर्यटकों के बजाय सामान्य यात्रियों की सवारी के लिए इस्तेमाल किया जाता है तो इसके लिए कड़ी सजा की व्यवस्था की जानी चाहिए ताकि ऐसा करने वाले व्यक्ति अधिनियम के उपबंधों का दुरुपयोग न करें।

जहां तक विमान द्वारा यात्रा का सम्बन्ध है, हवाई अड्डों पर खासकर बम्बई हवाई अड्डे पर विमान यात्रियों के भारी जमाव को कम करने के लिए कुछ किया जाना चाहिए। उदाहरण

के लिए हमारे राज्य आंध्र प्रदेश से लोग खाड़ी के देशों तथा विश्व के अन्य देशों में जाते हैं। इसके लिए उन्हें बम्बई से होकर जाना पड़ता है जिससे वहां विमान यात्रियों की अधिक जमाव हो जाता है। अतः हमारा सुझाव और अनुरोध है कि सरकार हैदराबाद हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई-अड्डा बनाने पर विचार करे ताकि इस समस्या को, कुछ हद तक सुलझाया जा सके। यहां तक की अंडे और मांस जैसी वस्तुओं को भी बम्बई हवाई अड्डे के जरिये भेजा जाता है। परिणामस्वरूप अधिक से अधिक मुनाफा बम्बई का व्यापारी वर्ग ही कमाता है और हमारे राज्य के वास्तविक उत्पादक या किसान अथवा स्थानीय लोग इससे वंचित रह जाते हैं। अतः सरकार से अनुरोध है कि वह इस सुझाव पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करे।

जहां तक अन्तर्देशीय जल माध्यमों से यात्रा का संबंध है, यह परिवहन की सबसे सस्ता साधन है। वास्तव में सिंचाई व्यवस्थाओं का विकास करते समय 'सर आर्थर कार्टन' ने नहरों का डिजाइन मूल रूप से इस तरह तैयार किया था कि वे नौका-परिवहन के लिए भी उपयुक्त हो। लेकिन सिंचाई व्यवस्था के अन्तर्गत अब अधिक क्षेत्रफल को शामिल कर लिए जाने के कारण इस उद्देश्य की पूर्ति नहीं हो सकती। जब तक नहरों पर बने तट बंधों को ऊंचा और मजबूत नहीं किया जाता तब तक इस दिशा में अधिक कुछ नहीं किया जा सकता। उन्हे यदि ऊंचा और मजबूत किया जाता है तो इससे निश्चित तौर पर फायदा होगा और सड़कों तथा रेलों में यातायात की भीड़-भाड़ को कम किया जा सकेगा।

जहां तक बन्दरगाहों का संबंध है, प्रमुख बन्दरगाहों पर काफी जमाव रहता है जिसके कारण बन्दरगाहों पर पोतों को काफी अरसा खड़ा रहना पड़ता है इसके परिणामस्वरूप हमें विलम्ब शुल्क तथा दंड के तौर पर करोड़ो रुपए अदा करने पड़ते हैं। मेरा दूसरे देशों को खाद्यान्न और अन्य वस्तुओं का निर्यात करने और वहां से उर्वरक तथा अन्य वस्तुओं के आयात के लिए मेरे विचार में छोटे बन्दरगाहों में सुधार करने तथा ऊपरी व्ययों को कमी करने की बहुत जरूरत है।

मैंने ये सारे सुझाव विचारार्थ रखे हैं। मेरा अनुरोध है कि सरकार-कम से कम अब पांडे समिति द्वारा पेश की गई रिपोर्ट पर गंभीरता से विचार करें और उसमें दिए गए बहुमूल्य सुझावों को कार्यान्वित करें।

महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री अमल दत्त (डायमंड हार्बर) : जब प्रोफेसर दंडवते मंत्री थे तब उन्होंने यह समिति नियुक्त करवाई थी और जैसा कि उन्होंने कहा, समिति ने अपना प्रतिवेदन दो वर्ष के अन्दर दिया और उसके बाद उस प्रतिवेदन पर विचार विमर्श करने में संसद ने 5 वर्ष का समय लिया। प्रो० दंडवते निश्चित रूप से उस बात से प्रसन्न हैं कि इस प्रतिवेदन पर सभा में विचार-विमर्श किया जा रहा है। किन्तु, क्या उन्होंने यह भी सोचा है कि इसे कार्यान्वित करने में 15 वर्ष लग सकते

हैं । जब विचार-विमर्श करने में ही 5 वर्ष लगे तो निश्चित रूप से इसका कार्यान्वयन 15 वर्षों के भीतर नहीं होगा ।

इस समिति की नियुक्ति यह सुझाव देने के लिये की गई थी कि क्या·····

प्रो० मधु दंडवते : यदि तब भी इसे कार्यान्वित कर दिया जाता है तो बाद में भी हमारे लिये यह श्रद्धांजलि होगी ।

श्री अमल दत्त : यह समिति इस बात का सुझाव देने के लिये नियुक्त की गई थी कि अगले 10 या 10 से अधिक वर्षों के दौरान भारत में यातायात के विभिन्न साधनों की क्या भूमिका होगी ? विचारार्थ विषयों में यही कहा गया है । इस 10 वर्ष की अवधि में से 5 वर्ष तो बीत चुके हैं और समिति ने जो आंकड़े दिये थे वह कालातीत हो चुके हैं क्योंकि स्वभावतः इस समिति को मुख्य रूप से 1977-78 के अथवा उससे पूर्व के आंकड़ों पर निर्भर रहना पड़ा होगा क्योंकि समिति की नियुक्ति 1978 में की गई थी । यह सरकार इस प्रकार के कार्य करने की आदी हो चुकी है । जिसको भी विकास के आर्थिक इतिहास का सामान्य ज्ञान है वह यह जानता है कि किसी भी प्रकार के आर्थिक विकास के लिये यातायात का विकास परमावश्यक है । इतना ही नहीं, यातायात के विकास के बाद ही आर्थिक विकास होता है । अन्य प्रकार की आर्थिक गतिविधियों की अपेक्षा इसकी अधिक तीव्रता से विकास होता है । भारत में भी योजना अवधि के प्रथम दो दशकों के दौरान अर्थात् 1950 के दशक में तथा 1960 के दशक में, यातायात के विकास के बाद ही अन्य क्षेत्रों में आर्थिक विकास हुआ है । वास्तव में, अन्य क्षेत्रों में दोहरी गति से आर्थिक गतिविधियां बढ़ी हैं । तीसरे दशक में भी ऐसा ही हुआ कि अब वह पिछड़ रही है ।

इस विचाराधीन विशेष रिपोर्ट पर अब तक अनेक विचार-विमर्श हो चुके है और यातायात के विभिन्न साधनों के बारे में अनेक मुद्दों पर चर्चा हो चुकी है । इन मुद्दों में मेरे मित्र द्वारा उठाया गया ग्रामीण सड़कों की भूमिका का मुद्दा भी शामिल है और तेलगुदेशम के मेरे मित्र ने यह आंकड़े प्रस्तुत किये हैं कि भारत के 575,000 गांवों में से 400,000 गांव ऐसे हैं जहां सब मौसम में चलने योग्य सड़के नहीं हैं और 300,000 गांव ऐसे है जहां सड़के हैं ही नहीं । ये आंकड़े उसी प्रतिवेदन से लिये गये हैं । उन्होंने इस पर विचार भी किया है । किन्तु इन सभी बातों पर थोड़े से समय में विचार-विमर्श नहीं किया जा सकता, जो समय अत्यधिक मेहरबानी करके आज प्रदान किया गया है । जिस बात पर मुख्य रूप से प्रो० दंडवते ने चर्चा की है तथा मैं भी जोर देता हूं वह है रेल की भूमिका तथा सड़क यातायात की भूमिका । हवाई यातायात बहुत ही सीमित हैं और वे मुख्य मार्गों पर यात्रियों के यातायात के लिये हैं । किन्तु सड़क यातायात और रेल यातायात की भूमिका समग्र देश के लिये तैयार करनी होगी - किस प्रकार का माल रेल से ढोया जाना चाहिये और किस प्रकार का माल सड़क से और कितनी दूरी तक ढोया जाना चाहिये, माल भाड़ा कितना होगा, यात्री किराया कितना होगा, इत्यादि-इत्यादि इन सब बातों पर प्रतिवेदन में विचार किया गया है और उसमें उन सभी आधारों पर बहुत ही स्पष्ट रूप से विचार किया गया है, जिसके आधार पर नीति निर्धारित करनी है । उन्होंने ऐसा कोई ठोस सुझाव नहीं दिया है जिसे

तुरन्त कार्यान्वित किया जा सके। उन्होंने उस नीति निर्धारण के बारे में विचार-विमर्श किया है जिसे तथ्यों पर और आंकड़ों पर लागू किया जाना चाहिये और इसके बाद ही हम कोई ठोस योजना तैयार कर सकते हैं। अब दिक्कत इस बात की है कि समिति ने स्वयं ही कहा है कि आज इस प्रकार के आंकड़े उपलब्ध नहीं है कि भारत के एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में क्या-क्या सामान ले जाया जाता है। यहां तक इस बात का भी कोई अनुमान नहीं है कि भविष्य में अर्थात् आज से पांच या दस अथवा बीस वर्ष बाद भारत के एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में किस प्रकार का सामान ले जाया जायेगा। ऐसी कोई पूर्वानुमान भी नहीं लगाया जा सकता है। प्रतिवेदनों में यह कहा गया है कि योजना आयोग ने एक यातायात नीति-योजना परियोजना आरम्भ की है। ठीक है। मुझे नहीं मालूम कि उस परियोजना के क्या परिणाम निकले ? किन्तु छठी योजना के दस्तावेजों से यह प्रतीत होता है कि वे इस बात का पूर्वानुमान नहीं लगा पाये कि भारत के एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र के बीच किस प्रकार का माल और किस प्रकार के यात्री ले जाये जायेंगे और इसीलिये यह प्रतिवेदन जैसा कि कहा जा चुका है नीति का विषय ही बनकर रह गया और उससे कोई ठोस योजना तैयार नहीं की जा सकी। किन्तु फिर भी कुछ मार्ग निर्देश दिये गये है और उन मार्ग निर्देशों को ध्यान में रखते हुए रेल विभाग यह निश्चित कर सकता है किस विशेष लाइन को स्वीकृत किया जाय अथवा नहीं ? इस प्रतिवेदन में कुछ मार्ग निर्देश दिये गये हैं जिनका रेल विभाग पालन नहीं कर रहा है। उन्हें यह भी नहीं पता कि इस प्रकार के कुछ मार्ग निर्देश हैं। मैं मुझे इसलिए मालूम है कि जब भूतपूर्व रेल मंत्री से मैंने इसकी चर्चा की तो यह बात सामने आई कि उन्हें यह नहीं पता था कि इस प्रकार के कोई मार्ग निर्देश हैं। उनका विचार था कि वह अपने ही मार्गनिर्देश बना रहे हैं। रेल लाइन के बाद रेल लाइन बनाने का वायदा प्रान्तीयता के कारण नहीं अपितु पिछड़े इलाकों के विकास हेतु, संभवत: जिन्हे आज रेलवे बजट में इस कारण छोड़ दिया गया है कि उनसे कोई आर्थिक लाभ नहीं होता है। समिति के प्रतिवेदन में यह कहा गया हैं कि ऐसे क्षेत्रों में जहां विकास की संभावना है रेल लाइनें बिछाने के समय आज आर्थिक लाभ न देखें अपितु सरकार इसे सामाजिक उत्तरदायित्व समझे। मंत्रालय को इन मार्ग निर्देशों पर ध्यान देना चाहिए जिन पर उसने अभी तक ध्यान नहीं दिया है।

इसी प्रकार इस प्रतिवेदन में यह कहा गया है कि अन्तर्देशीय जल परिवहन की पूर्णत: उपेक्षा की गई है। 1951 से 1977 तक के 20 साल के दौरान अन्तर्देशीय जल परिवहन पर केवल 34 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं। अब वहां जो कुछ था वह भी विलुप्त हो गया है। यदि आप कलकत्ता से मुहाने तक जायेंगे, जो वहां से 80 सामुद्रिक मील दूरहै, तो आप वहां 80 नावें भी नहीं देखेंगे। इस प्रतिवेदन में मैंने पढ़ा था कि 1875 में कलकत्ता में 1,50,000 नावें पंजीकृत की गई थी और हुगली में 80,000 और नावें पंजीकृत की गई थी तथा वे सभी नावें नदी के आर-पार खेई जा रही थीं। आज आप वहां 80 नावें भी नहीं पायेंगे। वे सब विलुप्त हो गई हैं। आपको वहां यान्त्रिकृत नावें भी नहीं मिलेंगी। प्रतिवेदन में यह भी कहा गया है कि भूमि परिवहन की अपेक्षा जल परिवहन अधिक कुशल है। नदी का विस्तृत भाग, जो लगभग एक किलो मीटर चौड़ा है, बेकार पड़ा है। 26 सालों में उस पर केवल 34 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं। मुझे यह नहीं

पता कि छठी योजना में क्या किया गया है ? राशि आवंटित की गई थी । आम तौर पर राशि तो आवंटित कर दी जाती है किन्तु व्यय नहीं की जाती । यदि कोई वहां जाता है तो वहां की गतिविधि को देखकर वह यह अनुमान लगाता है कि धनराशि का नियतन कर दिया गया है जिससे यह पता चले कि वे लोग कुछ कर रहे हैं किन्तु बाद में रुपया न खर्च करने का वे लोग कोई न कोई बहाना बना ही देते हैं । सड़क परिवहन के लिये एक लॉबी भी है । जैसा कि प्रो० मधु दंडवते ने बताया है, सड़क परिवहन की लॉबी बहुत ही अच्छी है जो इस बात पर ध्यान देने में समर्थ रही है कि मूल्यवान माल रेलवे की ढुलाई से अलग रहे । आज रेलवे 80 प्रतिशत कम भाड़े का माल ढोता है । 1960 से वे लोग एक विचित्र नीति का पालन कर रहे हैं जो लोग अधिक भाड़े वाले माल या मूल्यवान माल की ढुलाई करते हैं वे लोग रेलवे के पास नहीं जाते किन्तु सड़क परिवहन के पास जाते हैं । ये सड़क वाहक अधिक मूल्य वाले माल की ढुलाई करते है और रेल विभाग के लिये केवल कम भाड़े वाला माल बचा रहता है । इसलिये रेलवे का अधिक लाभ नहीं होता । दूसरा मुद्दा यह है उन्हें जो भी लाभ होता है वह भाड़ा समीकरण में चला जाता है । जैसे कि प्रो० मधु दंडवते ने बताया कि रेलवे को 400 करोड़ रुपये का सामाजिक दायित्व वहन करना पड़ता है । यह राशि भी इस बार निश्चित रूप से बढ़ जायेगी । मुझे राशि के बारे में नहीं मालूम है, क्योंकि उसमें आन्तरिक राज सहायता भी शामिल है । इससे रक्षा में समायता मिलती है इससे इस्पात उद्योग को सहायता मिलती है । किन्तु वहां इसे नहीं लगाया जाना चाहिये । आप जो भी सहायता प्रदान करना चाहते है आप खुले आम प्रदान कीजिये । गत वर्ष रक्षा बजट में 200 करोड़ रुपये और बढ़ाये जा सकते थे । गत वर्ष रक्षा बजट 8000 करोड़ रुपये का था जिसमें 200 करोड़ रुपये और बढ़ाये जा सकते थे और इससे कोई अधिक अन्तर नहीं पड़ता । किन्तु इस प्रकार की गुप्त राज सहायता नहीं दी जानी चाहिए । हमारी तटवर्ती नौवहन की पूर्णतः उपेक्षा हो रही है । पिछले दिन मैंने यह पूछा था कि तूतीकोरिन से कलकत्ता तक नमक लाने पर समुद्र के मार्ग से कितना खर्चा पड़ता है ? मुझे पता चला कि व्यय बहुत अधिक है । उन्होंने यह बताया कि वह इसलिये मंहगा है क्योंकि जहाज को खाली लौटना पड़ता है । मैंने पूछा कि आप कोयला क्यों नहीं ढोते उन्होंने कहा कि वे लोग कोयला नहीं ढो सकते हैं क्योंकि कोयला की ढुलाई का भाड़ा जहाज की अपेक्षा रेल से कम है । सभी इस बात को जानते हैं कि रेल की ढुलाई से जहाज से ढुलाई सस्ती पड़ती है । सरकार भाड़ा समानीकरण की नीति का पालन करती है जिसके अनुसार वह बंगाल अथवा बिहार के कोयला क्षेत्रों से कोयले के माल की ढुलाई पर वास्तव में आने वाले वास्तविक व्यय से $\frac{1}{2}$ अथवा $\frac{1}{3}$ प्रभार कम लेती है । कोयला की 1500 या 1800 किलो मीटर की ढुलाई आर्थिक सहायता प्राप्त मूल्य पर की जाती है । इसीलिये कोयले की ढुलाई सामुद्रिक जहाजों द्वारा नहीं की जा सकती है यद्यपि जहाज से ढुलाई की लागत वास्तव में कम पड़ती है । इसलिये, मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि इस मामले में सामुद्रिक नौवहन जोखिम में पड़ गया है । आन्तरिक जल परिवहन प्रणाली नष्ट हो गई है । अतः बाकी बचा ही क्या ? बचा है केवल रेल और सड़क परिवहन और रेल परिवहन प्रणाली को केवल कम लाभ वाली ढुलाई का माल मिलता है जबकि सडक परिवहन प्रणाली को अधिक मूल्य वाली ढुलाई का माल मिलता है । इसीलिये हम यह देखते है कि रेलवे को लाभ नहीं हो पाता है । उसे सामाजिक उत्तरदायित्व, भाड़ा समानीकरण और अन्य उत्तरदायित्व वहन करने पड़ते हैं । इसके परिणामस्वरूप क्या होता है ? रेल

यात्रियों को अधिक किराया देना पड़ता है और जिस माल को रेल से भेजना पड़ता है उस पर अधिक दर से भाड़ा देना पड़ता है। यही सब हो रहा है और इसी के कारण रेलवे पर्याप्त आन्तरिक साधन नहीं जुटा पाता है। हम देखते है कि गत 30 वर्षों के दौरान केवल 300 किलोमीटर रेलवे लाइन बिछाई जा सकी हैं। आजादी मिलने के बाद गत कई वर्षों के दौरान जितनी लाइनें बिछाई नहीं गई है उससे कहीं अधिक लाइने बंद कर दी गई हैं। अतः भारत में रेल विभाग की यह उपलब्धि है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि अब अधिक यात्री यात्रा करते हैं। 1651 की तुलना में 1977 में रेल यात्रियों की संख्या में चार गुनी वृद्धि हुई है जबकि 1951 की अपेक्षा सड़क परिवहन प्रणाली द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या में दस गुनी वृद्धि हुई है। रेल लाइने नहीं बढ़ी है। रेलवे का विस्तार नहीं हो पाया है।

एक उदाहरण और जिसे मैं देना चाहूंगा। छठी पंच वर्षीय योजना से पहले रेलवे ने एक लाख वैगन प्राप्त करने की घोषणा की थी।

वैगन बनाने वाले उद्योग की क्षमता 1 लाख वैगन से थोड़ी कम थी। वे इसे एफ० डब्ल्यू० यू०-फोर व्हील यूनिट्स कहते हैं। उनका कहना है कि पांच वर्ष के दौरान उन्हें एक लाख वैगन मिलेंगे। इनको अपनी क्षमता बढ़ानी होगी। उन्हें अगले पांच वर्ष की अवधि में अपनी क्षमता 120 लाख एफ० डब्ल्यू० यू० एस० तक बढ़ानी होगी। लेकिन पांच वर्षों में रेलवे मुश्किल से 50 हजार एफ० डब्ल्यू० यू० एस० ही प्राप्त कर सकी। इसलिए रेलवे ने उनसे अपनी क्षमता बढ़ाने को कहा परन्तु उन्होंने अपनी क्षमता का उपयोग नहीं किया और उनका क्षमता उपयोग कम रहा। अगले वर्ष 10 हजार एफ० डब्ल्यू० यू० प्राप्त करने की बजाय वे केवल पांच हजार एफ० डब्ल्यू० यू० प्राप्त करेंगे। रेलवे बहुत समय पहले से 10 हजार वैगन प्रति वर्ष प्राप्त कर रही थी। लेकिन अब यह संख्या कम होती जा रही है।

अब, क्या आपके पास पर्याप्त वैगन हैं। लेकिन आपको मालूम नहीं कि उनका क्या हो रहा है? हम हर रोज समाचार सुनते हैं कि बिजली घर में कोयला नहीं पहुंच रहा क्योंकि कोयला खानों को वैगन नहीं मिले। कोयला खानों के मुहानों पर कोयला जमा होता जा रहा है। यह बात हर जगह हो रही है लेकिन रेलवे वैगनों के खरीद आदेश में कमी कर रही है और आखिर में इसका परिणाम यह होगा कि और अधिक उद्योग रुग्ण हो जायेंगे और सरकार की नई नीति के अनुसार सरकार रुग्ण उद्योगों को बंद करने की घोषणा कर देगी। अब, वैगन बनाने वाले कुछ उद्योगों की मालिक सरकार अथवा उद्योग विभाग अथवा रेलवे ही है। इस सरकार के सत्ता में आने से पहले, पिछली सरकार ने कम से कम सरकारी उपक्रमों को बंद करने का प्रयास नहीं किया। अब इस सरकार ने नई नीति अपनाई है कि वह रुग्ण उद्योगों को बंद करेगी। इस सरकार की यह नीति है। लेकिन मैं यह कहता हूं कि वर्तमान सरकार की परिवहन संबंधी कोई नीति नहीं है। विभिन्न प्रकार के परिवहन में कोई एकीकरण नहीं है। सरकार ने अगले पांच या दस वर्षों के लिये भावी आवश्यकताओं का पता नहीं लगाया है। जबकि अन्य सभी विभागों में, वे अगले पांच या दस वर्षों के लिये अपनी आवश्यकताओं का आकलन कर लेते हैं। केवल परिवहन और रेलवे के संबंध में

सरकार तदर्थ आधार पर कार्य करती है और इसका समस्त बोझ आम लोगों द्वारा वहन किया जायेगा ।

चिन्तामणि पाणिग्रही (भुवनेश्वर) : आदरणीय महोदया, मुझे इस बात की खुशी है कि माननीय अध्यक्ष महोदय ने राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति पर चर्चा करने की अनुमति दी है । मैं रिपोर्ट पढ़ रहा था और रिपोर्ट में कहा गया है कि कुल योजना परिव्यय में परिवहन का हिस्सा, जो कि पहली योजना में 22.3 प्रतिशत और दूसरी योजना में 23.5 प्रतिशत था वह छठी योजना में पर्याप्त घट कर 12.1 प्रतिशत रह गया है । अतः, इस देश में परिवहन पद्धति के विकास संबंधी इस महत्वपूर्ण समस्या की ओर छठी योजना आवंटन में पूरा ध्यान नहीं दिया गया । इसका हिस्सा 23.5 प्रतिशत से गटा करके 12.1 प्रतिशत कर दिया गया । इसलिये, जो बात मैंने शुरू में कही है उसी बात को मैंने पिछली लोक सभाओं में भी कहा है कि परिवहन को योजना के महत्वपूर्ण क्षेत्र में शामिल किया जाये । स्वर्गीया प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने भी उल्लेख किया था कि रेलवे और परिवहन को सातवीं योजना के महत्वपूर्ण क्षेत्र में शामिल किया जाना चाहिये । मैं आशा करता हूं कि भारत सरकार को यह प्रयास करना चाहिये और सुनिश्चित करना चाहिये कि इसे महत्वपूर्ण क्षेत्र में शामिल किया जाये ताकि परिवहन के लिये और अधिक धन रखा जा सके । आज सुबह सदन में रेल बजट पेश किया गया । यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण था और मैं इसके बारे में और कुछ नहीं कह सकता । लेकिन मैं समझता हूं कि इन शब्दों का इसलिए प्रयोग किया जा सकता है क्योंकि राष्ट्रीय योजना नीति और परिवहन नीति का समग्र उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि इन योजनाओं में विभिन्न क्षेत्रों में क्षेत्रीय असंतुलनों को दूर किया जाये । आज हम क्या देखते हैं कि इस बजट में तालचेर-सम्बलपुर रेल लाइन, जिसको सर्वाधिक प्राथमिकता दी गई थी और 1984 के अंत तक जिसके लिये 2 करोड़ रुपयों का नियतन किया गया था, आज उसको स्थान नहीं मिला है । आज हम देखते हैं कि रेल बजट में उस रेल लाइन का कोई उल्लेख तक नहीं किया गया । दूसरा, देश के ऐसे 18 जिलों में से जहां रेल संपर्क नहीं है, दो जिले उड़ीसा में हैं और ये अधिकांश रूप से जनजातीय जिले हैं । स्वर्गीया प्रधान मंत्री, श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने खुर्दा रोड-फुलबनी-बोलनगीर के लिये सर्वेक्षण कराने की मंजूरी दी थी । इससे तटीय उड़ीसा पश्चिम उड़ीसा से जुड़ जायेगा । यद्यपि इसके लिये 1983 में धनराशि स्वीकृत की गई थी लेकिन पिछले तीन वर्षों में सर्वेक्षण कार्य में बिल्कुल प्रगति नहीं हुई । मुझे आशा थी कि रेलवे बजट में इसकी प्रगति के संबंध में कम-से-कम थोड़ा बहुत उल्लेख होगा ।

एक और महत्वपूर्ण बात है । यदि आप भगवान जगन्नाथ को देखने के लिये पुरी गये हैं, तो खुर्दा रोड से पुरी की दूरी 41 किलोमीटर है और यहां केवल एक ही लाइन है । इस लाइन पर लगभग आठ रेल गाड़ियां चल रही हैं और बहुत से यात्री तथा तीर्थ यात्री पुरी जाते हैं । मैं पिछले कई वर्षों से इस 41 किलोमीटर की एकल लाइन को दोहरी लाइन बनाने की मांग कर रहा हूं लेकिन इसका कोई असर नहीं हुआ है ।

और फिर, पुरी-पलासा पेसेंजर ट्रेन में बहुत यात्री यातायात है लेकिन इस लाइन से पेसेंजर ट्रेन हटा ली गई है। मैं यह नहीं समझ पाया कि यहां से गाड़ी क्यों हटा ली गई है? इसे तत्काल फिर चलाया जाये।

सभापति महोदया : आप सही विषय पर क्यों नहीं आते? हम राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति की रिपोर्ट पर चर्चा कर रहे हैं। ऐसा लगता है कि जैसे हम रेल बजट पर यह विचार-विमर्श कर रहे हैं।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : महोदय, रिपोर्ट में कहा गया है :

"हमारे विचार से, स्वतंत्रता प्राप्ति से ही भारतीय रेल-तंत्र स्थिर रहा है और भारत जैसे विशाल देश में, इसकी जनसंख्या, बहुत से साधनों और यातायात की संभावित वृद्धि को देखते हुये इसका विस्तार करना अनिवार्य है। नये विकास केन्द्र स्थापित किये जा सकते हैं और वर्तमान महानगरों से तथा अन्य बढ़ते हुए नगरों से भीड़भाड़ केवल रेल तंत्र के समुचित विस्तार से ही हटाई जा सकती है।

रेल तंत्र का विस्तार करना, व्यस्त भीड़-भाड़ वाले ट्रंक मार्गों के लिये वैकल्पिक व्यवस्था करना और खनिज तथा वन सम्पदा बहुतायत वाले क्षेत्रों को विकसित करना जरूरी है।"

लेकिन आज के बजट से, हम देखते हैं कि आवंटन का 45 प्रतिशत बड़े ट्रंक मार्गों के लिये है। हम ये बातें हर वर्ष कहते हैं, इन पर गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिये।

पूर्वी भारत में पारादीप मुख्य तटवर्ती पत्तन था और इसे और विकसित करने की जरूरत है। लेकिन दूसरी ओर, हम देखते हैं कि यह पत्तन लगभग समाप्त हो रहा है। इस पत्तन के लिये 10 करोड़ रु० की लागत से एक ड्रेजर खरीदा गया था क्षतिग्रस्त हो गया। एक दुर्घटना हुई थी और यह ड्रेजर 1980 में भूग्रस्त हो गया और यह अब तक चालू नहीं हुआ। परिणामस्वरूप, यह भूग्रस्त ड्रेजर बड़े ड्राफ्ट वाले जहाजों का रास्ता रोक रहा है। भारी ड्राफ्ट वाले मालवाहक जहाजों के लिये यह बंदरगाह उपयुक्त नहीं है। इस पत्तन पर न तो निर्यात और न ही आयात होता है। इस पत्तन का 2.5 करोड़ रु० का सैंड पम्प खराब हो जाने के बाद अब यहां कोई सैंड पम्प नहीं है। इन सब बातों पर गम्भीरता से विचार करने की जरूरत है। हमने इस बड़े पत्तन पर करोड़ों रुपये का पूंजी निवेश किया है लेकिन यह समाप्त हो रहा है। सरकार इस पत्तन के लिये और धन क्यों नहीं देती? मुझे बताया गया है कि हाल ही में सरकार ने 40 करोड़ रु० स्वीकृत किये हैं लेकिन हमें यह नहीं मालूम कि सरकार इस स्थिति से निपटने के लिए किस तरह के कार्यक्रम का क्रियान्वयन करने जा रही है। उड़ीसा में रेल और सड़क परिवहन की ओर तत्काल ध्यान देने की जरूरत है।

इसके बाद, महानदी दरिया में 700 कि० मी० तक नौचालन हो सकता है लेकिन अंतर्देशीय जल परिवहन के लिये इसका उपयोग नहीं किया जा रहा। रिपोर्ट में इन सब बातों का उल्लेख किया गया है यद्यपि रिपोर्ट में यह बात कही गई है कि उड़ीसा में अंतर्देशीय जल पद्धति

को विकसित करने की आवश्यकता है । तथापि इन वर्षों के दौरान इसे विकसित नहीं किया गया है । मुख्य पत्तन होने के बावजूद भी पारादीप समाप्त होता जा रहा है । इसे विकसित नहीं किया जा रहा है । गोपालपुर जैसे छोटे-छोटे पत्तनों को भी विकसित करने की आवश्यकता है लेकिन उन्हें विकसित नहीं किया जा रहा है । रिपोर्ट में इन पत्तनों का विकास करने की वस्तुत: सिफारिश की गई है और मैं केवल सरकार से यह अनुरोध करता हूं कि वह इस रिपोर्ट में दी गई सिफारिशों के क्रियान्वयन की ओर अधिक ध्यान दे । उड़ीसा जो कि हर तरह से पिछड़ा हुआ है उसे उचित स्थान दिया जाये तथा परिवहन के बहुमुखी विकास के लिये सातवीं पंचवर्षीय योजना में इसके लिये और अधिक धनराशि दी जानी चाहिये ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : मैं राष्ट्रीय परिवहन नीति के कुछ पहलुओं के बारे में संक्षेप में बोलना चाहूंगा । यह रिपोर्ट बहुत महत्वपूर्ण रिपोर्ट है लेकिन मैं समझता हूं कि और बहुत सी पिछली रिपोर्टों की भांति इसे भी दराजों अथवा स्टोर में रखा दिया जायेगा । आप इसे जो भी नाम दें और अधिकांश सिफारिशें, जो आप इस रिपोर्ट में देख रहे हैं सरकार द्वारा उनका क्रियान्वयन नहीं किया गया । चाहे वह केन्द्र सरकार थी अथवा राज्य सरकार अथवा चाहे इन कुछ मामलों में दोनों की जिम्मेदारी थी इस संबंध में देश के समक्ष जो समस्याएं हैं वे और अधिक जटिल होती जा रही हैं ।

महोदया, आप मुझे माफ करें यदि मैं इन कुछ समस्याओं का विशेष उल्लेख करूं क्योंकि इससे मेरे राज्य पर और देश के मेरे हिस्से पर बुरा प्रभाव पड़ता है । इसलिए नहीं कि कोई स्थानीय या पक्षपाती रवैया है बल्कि इसलिए क्योंकि मेरे पास बहुत सीमित समय है ।

भाड़ा समीकरण के बारे में, इस रिपोर्ट में एक पूरा अध्याय है । प्रो० दण्डवते इस बारे में बोल चुके है मैं केवल यह उल्लेख करना चाहता हूं कि इस रिपोर्ट में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि रेल भाड़ा समकरण करने सम्बन्धी रेलवे का मूल प्रस्ताव उद्योगों को अलग-अलग जगह स्थापित करने के लिए प्रेरित करना था । लेकिन उसने यह भी स्वीकार किया है कि यह लक्ष्य भी पूरा नहीं हो पाया है और उद्योगों का समुचित अधिकतम विखराव करने में सहायक होने की अपेक्षा इससे वस्तुत: वास्तविक परिवहन लागत में वृद्धि हुई है ।

अब उदाहरणार्थ पश्चिम बंगाल में, लोहा तथा इस्पात जो हमारे राज्य में सुलभ है, वह भाड़ा समकरण में शामिल है । इसलिए महाराष्ट्र तथा अन्य राज्य जो बहुत दूर-दूर हैं, उनमें स्थित इंजीनियरी उद्योगों को एक फायदा होगा । लेकिन दूसरी ओर आप देखते हैं कि बंगाल में कच्ची कपास का उत्पादन नहीं होता । हमारे यहां कपड़ा उद्योग और इसके लिए सारा कच्चा माल है अर्थात वहां कपास, कपास पैदा करने वाले क्षेत्रों से लाई जानी है । लेकिन यह भाड़ा समीकरण के अंतर्गत नहीं आता । इसलिए, हमारे कपड़ा उद्योग को अन्य पुराने वस्त्र क्षेत्रों की प्रतियोगिता में यह नुकसान है ।

इसी प्रकार, उपभोक्ता वस्तुओं को भी शामिल नहीं किया गया है । हमें अपने लिए सारी चीनी बाहर से ही प्राप्त करनी होती है । हमारे यहां गन्ना पैदा नहीं होता ।

बहुत आश्चर्य की बात है कि यहां तक कि सरसों का तेल, जिसका बंगाल में अधिकतर लोग खाना पकाने के लिए इस्तेमाल करते हैं, बाहर से मंगाना पड़ता है। सरसों के बीज भी, जिनका उत्तर प्रदेश तथा देश के अन्य भागों में काफी मात्रा में उत्पादन किया जाता है, बाहर से मंगाने पड़ते हैं।

मुझे विश्वास है कि वास्तव में कोयले को भाड़ा समानीकरण नीति में नहीं रखा गया है, लेकिन वहां विभेदी दर पद्धति विद्यमान है, जिसके परिणामस्वरूप कोयले के उपभोक्ता (मैं विशेष रूप से औद्योगिक उपभोक्ताओं की बात कर रहा हूं) जो कि कोयला बाहुल्य क्षेत्रों से काफी दूरी पर है वास्तव में विभेदी दर पद्धति का फायदा उठा रहे हैं। यह भाड़ा समानीकरण का दूसरा रूप है, यहां तक कि औपचारिक रूप से ऐसा नहीं हो सकता।

मेरे विचार से अब उचित समय है जबकि सरकार को यह निर्णय लेना चाहिए कि इस भाड़ों में समानता लाने की नीति पर कैसे विचार किया जाए, जो कि कुछ समय तक लागू रही है। समिति ने जो कहा, मैं उसे उद्धृत करता हूं:—

> "हम इस विचार का समर्थन करते हैं कि औद्योगिक वस्तुओं के भाड़ों में समानता लाने से आर्थिक गतिविधियों के फैलाव का उद्देश्य पूरा नहीं होता लेकिन इससे उद्योगों के विकेन्द्रीकरण से बचा जा सकता है। अतः हम सिफारिश करते हैं कि इसे समाप्त किया जाना चाहिए।"

अतः मैं जोरदार आग्रह करता हूं कि समिति की इस सिफारिश पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

उन्होंने 4-5 वर्ष पूर्व इसे समाप्त किये जाने के लिए कहा था। मैं समझता हूं अब समय आ गया है जब कि समानता लाने की नीति पर विचार किया जाए। इससे कुछ राज्यों को फायदा हो रहा है किंतु यह अन्य राज्यों के हितों के प्रतिकूल कार्य कर रही हैं। अतः यह हितों के शांतिपूर्व समन्वय का नहीं, अपितु यह विवाद का मामला बन जाता है और इससे अंतर्राज्यीय तनाव और विवाद बढ़ते हैं।

महोदया, मैं कलकत्ता पत्तन के सम्बन्ध में भी कुछ कहना चाहता हूं, जिससे बारे में नौवहन और परिवहन मंत्री बहुत चिंतित हैं। इस रिपोर्ट से यह तथ्य उजागर होता है कि हमारे अधिकांश अंतर्देशीय जल मार्गों को बहुत गंभीर कठिनाइयों अर्थात उथले पानी, नदियों के तट कटाव आदि का सामना करना पड़ रहा है। लेकिन सभी जलमार्गों में, जिसमें से एक मार्ग को कभी भी अंतर्देशीय जल मार्ग नहीं कहा गया है-क्योंकि वह इस देश की प्रमुख नदियों में से नदी है-वह है गंगा जो कि गेंगटिक डेल्टा में पहुंचकर हुगली नदी के नाम से जानी जाती है। सब जानते हैं कि वर्षों-से हम इस समस्या का सामना कर रहे हैं अर्थात जब तक इस नदी की नौगम्यता में सुधार लाने का कुछ प्रयास नहीं किया जाता, तब तक कलकत्ता पत्तन क्षीयमान हो रहा है और इसमें अब उतने बड़े जहाज नहीं आ सकते, जो कि किसी समय आ पाते थे। और इसका कारण

नदी की सतह में गाद का जमा होना है। जिस पर फरक्का बांध बना कर सरकार ने इस आशा में काफी धन खर्च किया है कि हमें फरक्का बांध के जरिए गंगा से अतिरिक्त पानी मिल पायेगा जिससे हुगली नदी में जमा हुई गाद हट जायेगी और इस तरह नौगम्यता बढ़ाई जा सकेगी। लेकिन मुझे यह कहते हुए दुःख होता है कि ऐसा बिल्कुल नहीं हो रहा है।

मेरे विचार से कुछ ही सप्ताह पूर्व राज्य सरकार ने केन्द्र का ध्यान इस ओर आकर्षित किया है कि इस तथ्य के बावजूद कि भारत और बंगलादेश के बीच हुए समझौते के अनुसार हम फरक्का बांध के जरिए 40,000 क्यूसेक अतिरिक्त पानी ले सकते हैं—नदी की सतह से गाद हटाने के लिए जल विशेषज्ञों ने पानी की इतनी न्यूनतम मात्रा का अंदाजा लगाया था, उदाहरणतः गाद निकालने के लिए 40,000 क्यूसेक पानी की बजाय, जनवरी में हमें 18,000 क्यूसेक और फरवरी में 12,000 क्यूसेक पानी मिला। नदी की स्थिति निरन्तर बिगड़ती जा रही है; और स्वयं कलकत्ता पत्तन, जिससे काफी बड़े प्रदेश तक पानी पहुंचता है तथा जिस पर केवल मेरे राज्य के लोगों का ही नहीं अपितु अन्य राज्य के लाखों लोगों का रोजगार भी निर्भर है, जो कि अपने व्यापार, रोजगार आदि के लिए यहां बसे हुए हैं, सभी का भविष्य खतरे में है। अतः मेरा सुझाव है कि हुगली नदी की सीमा को समुद्र मुख से, जिसे रेत का मुहाना कहा जाता है, लेकर दोनों पत्तनों यानि हल्दिया और कलकत्ता तक राष्ट्रीय जल-मार्ग माना जाना चाहिए। चूंकि हमारा राष्ट्रीय मार्ग है, कोई कारण नहीं कि इसे राष्ट्रीय जल मार्ग नहीं माना जाए। हमारे देश में नदी तट पर यही एक मुख्य पत्तन है। अन्य सभी पत्तन समुद्र-तटों पर हैं। यही एक-मात्र ऐसा पत्तन है जो कि समुद्र के मुहाने से काफी दूरी पर है; और यह एक महत्वपूर्ण मुख्य पत्तन है जिस पर इस देश की अधिकांश वाणिज्यिक और औद्योगिक गतिविधियां निर्भर हैं। और सरकार अच्छी तरह जानती है कि स्थितियां प्रतिदिन बिगड़ती जा रही हैं और जब तक उस नदी से ठीक तरह गाद नहीं हटाई जाती, और जब तक इसे दुरुस्त नहीं किया जाता—विभिन्न सहायक नदियों पर निर्माण काफी लंबे समय से बंद कर दिया गया है, मैं समझता हूं कि कुछ वर्ष बाद हम पाएंगे कि कलकत्ता पत्तन समाप्त हो गया है। अतः मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि राष्ट्रीय परिवहन नीति सम्बन्धी समिति की रिपोर्ट में इस तथ्य पर जोर दिया गया है कि जबकि आप इन पत्तनों के आधुनिकीकरण के उपाय कर रहे हैं इस समय हम समझते है कि आधुनिकीकरण किये जाने योग्य एकमात्र बड़ी मद है कंटेनर सेवा का आरंभ किया जाना। ठीक है, मैं समझता हूं कि आधुनिक प्रौद्योगिकी आदि में प्रगति करने से ही हम यह नहीं कह सकते हैं कि हमारे देश में कंटेनर सेवा की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए क्योंकि वे मानव श्रम का स्थान ले लेंगे।

अतः इस सम्बन्ध में एक बड़ा तर्क दिया जा सकता है क्योंकि हम अपने देश में अत्यधिक बेरोजगारी की तुलना पश्चिम के अन्य अत्याधिक विकसित देशों के साथ नहीं कर सकते। तथापि इस रिपोर्ट में बताया गया है कि जब कभी पत्तन पर आधुनिकीकरण के उपाय अपनाए जाएं, हर चरण में वहां के श्रमिकों के साथ परामर्श किया जाना चाहिए। इस समय मैं कुछ उद्धृत करने नहीं जा रहा हूं। पैराग्राफ प्रस्तुत किया गया है। उन्होंने स्पष्ट कहा है कि श्रमिकों से

परामर्श किए बिना, कंटेनर सेवा तथा अन्य नवीन तकनीक नहीं अपनानी चाहिए क्योंकि इससे लोगों के विस्थापन की काफी संभावना है जिससे मनमुटाव आदि हो सकता है। कलकत्ता पत्तन पर पहले ही से ऐसा हो रहा है। समय के अभाव के कारण मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता। श्रमिकों की संख्या पहले ही काफी कम हो चुकी है और मेरा विश्वास है कि कंटेनर सेवा के विस्तार से, हमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं कि वे क्या प्रक्षेपण करना चाहते हैं, हमें विश्वास में लिया जाना चाहिये लेकिन हमें इस बारे में कोई नहीं बताता कि अगले 5 अथवा 10 वर्षों में वास्तव में वे क्या नई परियोजनाएं आरंभ करने जा रहे हैं अर्थात कितने मजदूर विस्थापित होंगे तथा कंटेनर सेवा आरम्भ होने के मामले में उन मजदूरों का क्या होगा ?

5,00 म० प०

जहां तक नौवहन का सम्बन्ध है, मुझे कुछ अधिक नहीं कहना है, लेकिन मैंने अभी कहा कि पहले कुछ बातें हुई थीं, मुझे याद है सरकार, यदि आवश्यक हुआ तो न्यूनतम जहाजी माल, जो कि भारतीय परिवहन के लिए उपलब्ध एवं सुरक्षित रहेगा, के निर्धारण के लिए कानून बनाने जा रही है। मैं नहीं जानता कि उसका क्या हुआ ? मैं जानता हूं कि भारतीय पोतवणिक उसके बहुत इच्छुक थे। पोतवणिकों से मेरा अभिप्राय है नौवहन सेवा लेकिन इस समय गैर-भारतीय नौवहन अथवा विश्व नौवहन की तुलना में भारतीय नौवहन द्वारा ले जाने वाले माल की मात्रा कम होती जा रही है; इसमें बिलकुल वृद्धि नहीं हो रही है; मैं केवल कलकत्ता का ही जिक्र नहीं कर रहा हूं। सभी भारतीय पत्तनों पर सामान्यत: यही हो रहा है। और हमें बार-बार बताया गया है कि विदेशी नौवहन कंपनियां पोतवणिकों को आकर्षित कर रही हैं और इसीलिए वे हमारी पोतों के बजाय उनके पोत समूह पर माल भेजने को प्राथमिकता देते हैं। जहां तक मुझे जानकारी है, जो आकर्षण उन्हें दिया जा रहा है वह मात्र भाड़ा दर में कुछ रियायत देना है जो कि गुप्त रूप से किया जाता है और इसके अतिरिक्त, मैं समझता हूं कि सरकार को निश्चित रूप से यह देखने के लिए कुछ ठोस कदम उठाने चाहिए कि भारतीय पोतवणिकों के लिए न्यूनतम माल लदान के लिए सुरक्षित रखा जाए, जो कि नहीं किया जा रहा।

सड़कों और पुलों के प्रश्न के संबंध में, प्रो० दंडवते एक जीवंत चित्र उद्धृत कर रहे थे कि यदि युद्ध के दौरान किसी क्षेत्र में विशेष परिवहन को नुकसान पहुंचाया जाता है, तो उसका क्या परिणाम होगा, यदि उस तरह का यातायात का विकल्प उपलब्ध नहीं होगा तो इसे अव्यवस्था माना जायेगा। मैं इस तथ्य का जिक्र करना चाहता हूं कि अंतत: वर्षों से ये दो नगर कलकत्ता और हावड़ा को जोड़ने वाला अभी तक एक ही पुल है और पूर्वी रेलवे टर्मिनल हावड़ा की तरफ तथा शेष कलकत्ता दूसरी तरफ है और इन दोनों को जोड़ने वाला एक ही पुल है। मैं समझता हूं कि इस सदन के कई सदस्यों को विभिन्न प्रयोजनों के लिए कलकत्ता की यात्रा के अवसर मिले होंगे वे उस पुल के पार गए होंगे। उड़ान या गाड़ी छूट जाने से बहुत कठिनाई होती है और उसका मुख्य कारण है इस एकमात्र पुल पर अत्यधिक भीड़-भाड़ होना। मुझे यह भी आश्चर्य है कि यदि किसी दिन उस पुल को कुछ हो गया तो क्या होगा ? मान लीजिए उस पुल को कुछ नुकसान होता है और उसे कुछ समय के लिए बंद करना पड़ता है; यदि यह अनुपयोगी हो जाता

है, तो हमारे पास वहां अभी तक अन्य कोई पुल नहीं है। दूसरा हुगली पुल जो कई वर्षों से अधर में लटका हुआ है, उसके निर्माण कार्य में कोई प्रगति नहीं हो रही है। नदी के दो किनारों पर कुछ मूलभूत ढांचा बनाया गया है, वहां तक पहुंचने के लिए कोई सड़क आदि बनाई गई हैं लेकिन जहां तक इस नदी का संबंध है, हम नहीं जानते कि इस पर इस समय एक भी पुल बनाया जा रहा है।

मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय, जिन्होंने व्यापक भ्रमण किया है, जानते है कि व्यावहारिक रूप से विश्व के सभी नगरों में, जो कि नदी के किनारे बसे हुए है अथवा जो नदी के कारण दो भागों में विभाजित हो गए है, नदी को पार करने के लिए नगर के विभिन्न भागों में कम से कम 12-15 पुल है। लेकिन कलकत्ता शहर में एक ही पुल है, भगवान न करे, यदि उस पुल को कुछ हो गया जो उस स्थिति में भयंकर अव्यवस्था पैदा हो जायेगी और हावड़ा तथा कलकत्ता के बीच, जहां एक ओर रेलवे लाइन है तथा दूसरी ओर हवाई अड्डा है, कोई संबंध नहीं रह जायगा। अतः इसके लिए आवश्यक है कि सरकार दूसरा पुल पूरा करने अथवा उस पर आगे काम कराने के प्रश्न पर गंभीरतापूर्वक और शीघ्र विचार करे। हमें स्थिति की जानकारी नहीं है। हमने हाल में पढ़ा है कि धन आवंटित कर दिया गया है किंतु काम में कोई प्रगति नहीं हो रही।

श्री अमल दत्त : धन आवंटित नहीं किया गया है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं नहीं समझता कि समस्या केवल धन की है। जिन विदेशी परामर्शदाताओं को आरंभ में यह कार्य सौंपा गया था, उन्होंने लड़ाई में ही समय व्यर्थ कर दिया है कि यह पुल किस तरह का होना चाहिए, यह ऊंचा पुल हो अथवा नीचा पुल अथवा कैन्टीलीवर पुल और इसमें विलम्ब का कारण यही था। इसी पर नगर का भविष्य तथा यातायात समस्या का समाधान निर्भर है।

अब मैं सड़कों के बारे में कहूंगा, मुझे सड़कों के बारे में एक ही बात अंतिम रूप से कहनी है। इस रिपोर्ट में सड़कों के बारे में काफी कुछ कहा गया है। पृष्ठ 169 में आप देखेंगे कि उन्होंने यह टिप्पणी दी है—

> "पांचवी पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान-न्यूनतम आवश्यकताएं कार्यक्रम के अंतर्गत ग्रामीण सड़कों के विकास को प्रोत्साहन दिया गया जिसका उद्देश्य था 1,500 और उससे अधिक आबादी वाले सभी गांवों से ऐसी सड़कों से जोड़ना, जिनका हर मौसम में इस्तेमाल किया जा सके।"

यदि पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान न्यूनतम आवश्यकताएं कार्यक्रम में इन्हें जोड़ने के लिए ऐसा प्रोत्साहन दिया गया था तो अब जबकि सातवीं पंचवर्षीय योजना चल रही है, इसकी स्थिति में काफी सुधार होना चाहिए था।

मैं सहमत हूं कि मंत्री महोदय 20-सूत्री कार्यक्रम के बारे में भी बताना चाहेंगे।

चुनाव प्रचार के लिये जब हम अपने निर्वाचन क्षेत्र में जाते हैं, जहां पर कि ग्रामीण निर्वाचन क्षेत्र हैं, वहां हम पाते हैं कि मेरे राज्य में अथवा पूर्वी क्षेत्र में ग्रामीण सड़कों के बारे में ग्रामीण लोग असंतुष्ट हैं—मैं पंजाब के बारे में नहीं जानता तथा हरियाणा के बारे में भी कुछ नहीं कह सकता। हो सकता है वहां पर सड़कों की हालत अच्छी हो। हमारे यहां की सड़कों पर ध्यान देने की जरूरत है—वे सड़कें प्रत्येक मौसम में इस्तेमाल नहीं की जा सकती। ये सभी साफ मौसम की सड़कें हैं। देश में मेरे क्षेत्र की तो यही हालत है। मानसून के वक्त इनका उपयोग नहीं किया जा सकता। इन ग्रामीण सड़कों को बारहमासी सड़कों में परिवर्तित करने अथवा इन्हें मुख्य राजमार्ग से जोड़ने के लिये सम्पूर्ण खर्चा तथा वक्त असंभव होगा। परन्तु इस प्रतिवेदन में वास्तव में कुछ अच्छे विकल्प सुझाये गये हैं। उन्होंने वित्त के अनुपूरक स्रोतों का सुझाव दिया है। उन्होंने इन ग्रामीण सड़कों में सुधार करने के मामलों में लागत को कम करने का सुझाव दिया है, जिन पर हमारे देश के बहुत अधिक लोग निर्भर करते है।

मैं जानता हूं कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बरसात के दिनों में अगर किसी बीमार व्यक्ति को अस्पताल अथवा ग्रामीण स्वास्थ्य केन्द्र में ले जाना होता है तो सबसे पहले उन्हें तीन या चार व्यक्ति अपने कन्धों पर उठाकर उसे पक्की सड़क तक ले जायेंगे क्योंकि इस मौसम में किसी भी व्यक्ति का इन सड़कों पर चलना मुमकिन नहीं है ये पूरी तरह पानी से भरी होती है घुटने तक पानी और कभी-कभी कीचड़ भी होता है और उन्हें ग्रामीण स्वास्थ्य केन्द्र तक जाना ही पड़ता है चाहे वह कई किलोमीटर दूर ही हो। ग्रामीण विकास के लिये हम बहुत कुछ कर रहे हैं परन्तु जहां तक सड़कों का संबंध है वास्तव में स्थिति अब पूरी तरह से खराब हो गई है।

एक बात और मैं कहना चाहता हूं कि कुछ सीमावर्ती क्षेत्र हैं मेरा आशय उन सीमाओं से नहीं है जो कि आवश्यक रूप में अथवा संभवतः अत्यधिक शत्रुतापूर्ण और विस्फोटक हैं आम तौर पर वे सीमावर्ती इलाके सीमा सड़क संगठन द्वारा देखे जाते हैं। उदाहरण के लिये मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में बोल रहा हूं जो कि बंगलादेश की सम्पूर्ण सीमा से लगती है बहुत से स्थानों पर सड़कें हैं ही नहीं। आप को पानी के रास्ते नौकाओं द्वारा जाना पड़ता है। बहुत सी नदियों अथवा पानी के संकरे रास्ते से होकर गुजरना पड़ता है। इस सीमा पर अर्थात् 24 परगना जिला हमारी तरफ का तथा खुलना और पैसौर जिले दूसरी तरफ बंगलादेश की सीमा पर अच्छी सड़कों अथवा पुलों का पूर्णतया अभाव है। इस समय उस तरफ पड़ौसी की मुश्किल को शायद हम नहीं समझ पा रहे हों। उदाहरण के लिये जैसे कि हम पश्चिमी सीमा पर महसूस कर रहे हैं। परन्तु जो कुछ हो रहा है वह है अपराधिक गतिविधियों में अत्यधिक वृद्धि हुई है। सशस्त्र डाकू तथा सशस्त्र अपराधी गुंडे दूसरी सीमा से आकर हमारी सीमा में अपराध करते हैं, लोगों को तंग करते हैं, डकैतियां डालते हैं और फिर नदी पार करके भाग जाते हैं। इस पूरे क्षेत्र में सीमा सुरक्षा बल द्वारा गश्त लगायी जाती है। यहां पर सीमा सुरक्षा बल को न सिर्फ भूमि पर ही अपितु पानी के रास्तों पर भी गश्त लगानी होती है। परन्तु यहां के लोगों का सीमा सुरक्षा बल पर से विश्वास उठ गया है

वे कहते हैं कि ये लोग इन सीमा पार करने वाले व्यक्तियों को नहीं पकड़ सकते वे कहते हैं कि यहां सड़कों की स्थिति इतनी खराब है कि वे वहां गश्त लगा ही नहीं सकते। मैं कह रहा हूं कि यह सैन्य की दृष्टि से रक्षा का प्रश्न नहीं है परन्तु निश्चित रूप से यह इन इलाकों में रह रहे व्यक्तियों की सुविधा तथा साथ ही साथ इस तरह के सीमा पार की अपराधी गतिविधियों से उन्हें सुरक्षा प्रदान करने के बारे में है। कम से कम इन इलाकों में ऐसी जगह तो सड़कें होनी चाहियें जहां पर पुलों का निर्माण होना चाहिये परन्तु वहां पर कोई पुल नहीं है, इनका निर्माण करना चाहिये। सरकार द्वारा इसकी पूरी जांच की जानी चाहिये और अगर आवश्यकता हुई तो राज्य सरकार का सहयोग भी दिया जायेगा। परन्तु उन्हें मिलकर इस विषय में कुछ करना चाहिये, क्योंकि हालत इतनी खराब है कि यहां के लोग पूरी तरह तंग आ चुके हैं।

अंत में, मैं कहूंगा कि यह प्राथमिकता का प्रश्न है। मैं इसे समझता हूं। योजना आयोग को स्वयं भी इस सम्पूर्ण परिवहन नीति की सामान्य समस्या से चिन्तित होना चाहिये क्योंकि बहुत से मंत्रालय अंतर्ग्रस्त है। वास्तव में हमें पता चला है, आज सुबह ही हमने रेल मंत्री से सुना है कि यह सारा प्रश्न वित्तीय बाधाओं, संसाधनों की कमी तथा इन सभी बातों का है। स्पष्ट रूप से इसका अर्थ है कि आपको प्राथमिकता के आधार पर निर्णय करना है। मैं रेलों के बारे में कुछ भी नहीं कह रहा क्योंकि रेलों के अनुदान के बारे में हम एक विस्तृत चर्चा करने जा रहे हैं। किन्तु जहां तक देश के मुख्य पत्तनों, नदियों को उपयोगी बनाने, नौवहन और विशेष रूप में ग्रामीण सड़कों का संबंध है, इन सभी विभिन्न पहलुओं को वस्तुतः इनकी आवश्यक प्राथमिकता के हिसाब से समेकित रूप में एक-एक करके लिया जायेगा। परन्तु सरकार को किसी सुविचारित योजना को लाना चाहिये और हमें बतायें कि वे किस प्रकार कार्य करना चाहते हैं क्योंकि सातवीं पंच वर्षीय योजना में हम आशा करते हैं कि इस विषय में कोई लक्ष्य निर्धारित किया जायेगा और हमें बताया जायेगा कि किस प्रकार उन्हें प्राप्त किया जा रहा है।

अंत में मैं रेल मंत्री जी को स्मरण कराना चाहूंगा कि यही उचित समय है जब भाड़ा समीकरण नीति खत्म कर देनी चाहिये। इसे जिस प्रयोजन के लिये बनाया गया था उसमें कामयाबी नहीं मिली। समिति ने स्पष्टतः ऐसा कहा है। पांच वर्ष पहले उन्होंने सिफारिश की थी कि इस नीति को समाप्त कर देना चाहिये। पांच वर्ष गुजर चुके हैं परन्तु वह नीति अभी भी जारी है। यह उद्योगों के फैलाव में मदद नहीं कर रही है। परन्तु निश्चित ही इससे कुछ राज्यों के हितों को मदद मिल रही है तथा शायद कुछ अन्य राज्यों को नुकसान हो रहा है। देश में प्रचलित वातावरण में यह अच्छी बात नहीं है। यह अच्छा होगा कि इस भाड़ा समीकरण नीति को तुरन्त ही समाप्त कर दिया जाये।

[हिन्दी]

श्री ललित माकन (दक्षिण दिल्ली) : उपाध्यक्ष महोदय, आज के हमारे आधुनिक देश में ट्रांसपोर्ट एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। मैं यह समझता हूं कि नेशनल ट्रांसपोर्ट पालिसी का काफी महत्व है और खासतौर पर रोड ट्रांस्पोर्ट और रेलवेज का जबर्दस्त महत्व है।

इस रिपोर्ट में नेशनल हाई-वेज़ ग्रौद्ध रोड डैवल्पमैंट के बारे में बात की गई है। अब तक जो ज्ञात हुआ है, उसके अनुसार लगभग 32 हजार किलोमीटर सड़क हमारे देश में नेशनल हाई-वेज के रूप में बनी हुई है।

काफी इस बात की मांग रही है कि ज्यादा से ज्यादा नेशनल हाई-वेज बनें। लेकिन फंड्स कम होने की वजह से उस बात को पूरा नहीं किया जा सका। मैं इस बात को मानकर चलता हूं कि देश के विकास के लिये ज्यादा से ज्यादा नेशनल हाई-वे होने चाहिये। प्लानिंग कमीशन को ज्यादा से ज्यादा पैसा नेशनल हाई-वे के लिये देना चाहिये ताकि देश का विकास ज्यादा से ज्यादा हो सके।

इसके साथ-साथ मैं इस बात का समर्थन करता हूं, जो कि रिपोर्ट में कहा गया है, कि पैसा कम होने की वजह से, इसके बजाय कि हम नये-नये नेशनल हाई-वे बनायें, जरूरत इस बात की है कि जो पहले से नेशनल हाई-वे बने हुए हैं, उनको सही ढंग से हम मेंटेन कर सकें। सड़कें बनती हैं और वहां पर पत्थर, रोड़ी वगैरह डाल दी जाती है, उसके बाद 5-5, 10-10 साल तक उनका काम नहीं होता। इसलिये प्राथमिकता इस बात की होनी चाहिये कि नई सड़कें बनाने की बजाय जो नेशनल हाई-वे बने हुए हैं, उनको अधिक से अधिक और अच्छे से अच्छे ढंग से मेंटेन करें। साथ ही साथ उनको स्टेट कैपिटल के साथ और बैकवर्ड एरियाज के साथ जोड़ा जाये। इस प्रकार राज्यों के अन्दर जो बैकवर्ड एरियाज हैं उसके साथ दूर-दराज गांव हैं, उसके साथ यह स्टेट हाई-वे जुड़ जायेंगे। फंड्स की कमी की वजह से यह स्टेट हाई-वे नहीं बन पाते, इसके लिये सुझाव है कि जो करोड़ों रुपये इस समय हमारे पब्लिक सेक्टर के पास और दूसरे इंस्ट्टीट्यूशन के पास हैं, उनको कहा जाये कि जो करोड़ों रुपया वहां सड़ रहा है, बेकार पड़ा है, वे सड़क बनायें, नेशनल हाई-वे स्टेट हाई-वे बनायें और अपना पैसा टोल टैक्स के रूप में वसूल करें। जब पैसा वसूल हो जाये तो उसके बाद टोल टैक्स को इस्तेमाल करें। इससे जो करोड़ों अरबों रुपया पब्लिक सैक्टर के पास पड़ा हुआ है, उसका सही ढंग से इस्तेमाल होगा, नेशनल हाई-वे बनेंगे और देश का विकास होगा।

एक बात मैं खास तौर से कहना चाहता हूं जिसकी तरफ बहुत कम ध्यान दिया गया है। खास तौर से मेट्रोपोलिटन सिटीज के ट्रांसपोर्ट अरबन ट्रांसपोर्ट के बारे में मैं कहना चाहूंगा। मेट्रोपोलिटन सिटी की जो समस्या है वह अलग से है। यह समस्या नहीं है कि वहां ट्रांसपोर्ट का इन्यजाम नहीं है, ट्रांसपोर्ट का इन्तजाम है। लेकिन जो सबसे बड़ी समस्या है, जो कि मैं समझता हूं कि बहुत बड़ा सिरदर्द बनने वाली है, चाहे दिल्ली, बम्बई, मद्रास, कलकत्ता हो, जितने मेट्रोपोलिटन सिटी हैं, जिस गति से वहां ट्रैफिक बढ़ता जा रहा है, 10 साल के बाद गाड़ी, बस, कार और पैदल चलने की जगह नहीं मिलेगी। इसलिये जरूरत इस बात की है कि हम आने वाले 20 साल और 30 साल के लिये प्लैनिंग करें।

जहां तक दिल्ली का सम्बन्ध है, बम्बई से इसका मुकाबला किया जाता है कि बम्बई के लोगों को ट्रैफिक सेंस है, दिल्ली के लोगों को ट्रैफिक सेंस नहीं है। दिल्ली की समस्या अलग

है। दिल्ली के लोग रोड ट्रांसपोर्ट और बस का ज्यादा से ज्यादा इस्तेमाल करते हैं, गाड़ियों का इस्तेमाल नहीं करते हैं, जबकि बम्बई में ऐसा नहीं है। दिल्ली में 30 साल पहले 500 बसें थीं और अब 6000 बसें हैं।

प्रो० मधु दण्डवते : दिल्ली के बारे में जो कहा जाता है, वह दिल्ली के रूरल के बारे में कहा जाता है।

श्री ललित माकन : दिल्ली के लोगों के बारे में कहा जाता है कि लोगों को ट्रैफिक सेंस नहीं है, उसका वह ठीक ढंग से इस्तेमाल नहीं करते हैं। यह बहुत बड़ी समस्या है, उसके दृष्टिकोण से कह रहा हूं।

एक बात जिसकी तरफ ध्यान दिलाना चाहूंगा कि जिस गति से ट्रैफिक बढ़ता जा रहा है, अगर हमारा प्लान ठीक नहीं हुआ, तो आने वाले 10 साल के बाद दिल्ली की सड़कों के के अन्दर बसों का चलना मुश्किल हो जायेगा। कुछ सदस्यों ने यह कहा कि छोटे डिस्टेंस के लिए रोड ट्रांसपोर्ट होना चाहिए, बड़े डिस्टेंस के लिए गाड़ी का इस्तेमाल किया जाना चाहिये। जैसा कि मधु दण्डवते जी ने कहा, इलेक्ट्रिफिकेशन होना चाहिए और डीजल और पेट्रोल का इस्तेमाल करने के बजाय हम इलेक्ट्रिसिटी का ज्यादा से ज्यादा इस्तेमाल करें। लेकिन इसके साथ-साथ में यह सुझाव देना चाहता हूं, कि खास तौर से मैट्रोपोलिटन सिटीज के अन्दर रोड ट्रांसपोर्ट के अलावा जब तक हम दूसरे साधनों की तरफ नहीं जाएंगे, दस साल, पन्द्रह साल या तीस साल के बाद इन मेट्रोपोलिटन सिटीज की हालत बहुत बुरी होगी। मेरा सुझाव है कि हम इलेक्ट्रिक ट्राली बसेज लागाएं। खाली हम गाड़ियों की तरफ ही ध्यान न दें, इलेक्ट्रिफिकेशन आफ ट्रेन की तरफ ही ध्यान न दें, बल्कि शहरों के अन्दर इलेक्ट्रिक ट्राली बसेज लगाएं, ट्राम्स चलाएं और ट्यूब रेलवे की बात भी करें। हालांकि यह एक सपने की बात लगती है, लेकिन जब तक हम प्लानिंग नहीं करेंगे तब तक काम नहीं चलेगा। मैं समझता हूं कि आज पांच साल के बाद इस रिपोर्ट के ऊपर विचार हो रहा है, जो कि एक तरह से आब्सलीट हो चुकी है, पुरानी हो चुकी है। हमारे सामने यह मकसद होना चाहिए कि आने वाले बीस तीस और चालीस साल की प्लानिंग को हम ध्यान में रखें। मैं यह कहना चाहता हूं कि इलेक्ट्रिक ट्राली बसेज का प्रावधान हो, ट्यूब रेलवेज का प्रावधान हो और मोनो रेलवे का प्रावधान हो, जो कि विदेशों के अन्दर होता है।

अभी पीछे हमने दिल्ली के अन्दर पाल्यूशन की बात भी कहीं। आज हमारी सरकार बहुत जोर दे रही है कि पाल्यूशन नहीं होना चाहिए। उसके लिए जरूरी है कि इलेक्ट्रिफिकेशन ज्यादा से ज्यादा हो, डीजल और पैट्रोल की गाड़ियां कम से कम हों और इलेक्ट्रिसिटी से चलने वाली गाड़ियां ज्यादा से ज्यादा हों और पीछे हमने दिल्ली की सड़कों पर कुछ गाड़ियां देखीं, जो बैट्री से चलती हैं। तो सरकार को इस तरफ भी ध्यान देना चाहिए कि बैट्री आपरेटेड गाड़ियां भी मेट्रोपोलिटन सिटीज और दिल्ली के अन्दर चलायी जाएं जिससे और पेट्रोलडीजल की जो आज कमी है दुनिया के अन्दर, उससे भी छुटकारा मिलेगा और पाल्यूशन से भी छुटकारा

मिलेगा। इससे जो शोर है, वह भी कम होगा। हर दृष्टिकोण कम से कम जो मेट्रोपोलिटन सिटीज हैं, मैं समझता हूं कि यह फारमूला उनके ऊपर इस्तेमाल नहीं हो सकता, क्योंकि जैसी मैंने समस्या बतायी, कि दिल्ली और दूसरे मेट्रोपोलिटन शहरों में इतना ट्रैफिक बढ़ता चला जा रहा है कि लोगों के आने जाने की समस्या का हल सिर्फ बसेज से नहीं हो सकता। उसके लिए मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जितने भी मैट्रोपालिटन सिटीज हैं, वहां जरूरत इस बात की है कि 20 साल और 30 साल की प्लानिंग को ध्यान में रखते हुए फ्लाइ-ओवर्स बनाएं, सड़कों को चौड़ी करें, इस प्रकार से सड़कों को चौड़ा न करें कि दो फुट या तीन फुट हमने चौड़ी कर दी, तो एक साल या दो साल में जो ट्रैफिक होगा, उसको हम झेल पाएंगे, आने वाले 20 साल और 30 साल की जो हालत होगी उसको दिमाग में रखते हुए वहां पर प्लानिंग करें। इन बड़े-बड़े शहरों में जो सड़कों पर लोगों ने कब्जा कर रखा है, जो एन्क्रोचमेंट है, कहीं पर दूकानें बना हैं, कहीं पर झुग्गी डाल ली हैं, बड़ी-बड़ी सड़कों पर जहां पर कि बसेज चलती हैं, ट्रांसपोर्ट का इस्तेमाल होता है, सरकार से मेरी प्रार्थना है कि उसके लिए बिलकुल सख्त कानून बनाएं और उसके बारे में बिल्कुल भी किसी भी कीमत पर समझौता नहीं होना चाहिए। सड़कों पर जहां भी एन्क्रोचमेंट है, उसको हटा कर इस प्रकार की व्यवस्था की जाय कि जिससे हमारा ट्रांसपोर्ट स्मूथ्ली चले।

दिल्ली के बारे में मैं कहना चाहता हूं कि यहां पर रिंग रेलवे का इंतजाम किया गया दिल्ली की ट्रैफिक को इंज करने के लिए। उसकी हालत यह है कि वह रिंग रेलवे आज बिल्कुल बेकार पड़ी है। अगर उस रिंग रेलवे में आप बैठें, तो मुश्किल से पचास या सौ आदमी उसमें बैठे हुए मिलेंगे, क्योंकि रिंग रेलवे जो दिल्ली के अन्दर बनी है, वह इस प्रकार बनी है, इतनी छोटे से एरिया को वह कवर करती है और ऐसी-ऐसी जगहों पर वह रुकती है, जहां गुड्स स्टेशन हैं और आम जनता उसका इस्तेमाल नहीं कर सकती। इसलिए मेरा सुझाव है, इस बात से मैं बिल्कुल सहमत हूं, से यह बहुत बड़ा अचीवमेंट होगा।

इसके अलावा इस कमेटी की रिपोर्ट के अन्दर सिंगल एथारिटी की बात कही गई है। जब सिंगल एथारिटी इसमें संभव है या नहीं इस बहस में मैं नहीं जाना चाहता, लेकिन खास तौर पर रोड ट्रांसपोर्ट के बारे में आज हालत यह है कि बड़े-बड़े शहरों के अन्दर रोड ट्रांसपोर्ट छोटी-छोटी म्युनिसिपल कमेटीज चलाती हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि रोड ट्रांसपोर्ट के अन्दर एक यूनिफार्मिटी होनी चाहिए। दिल्ली के अन्दर जो डी० टी० सी० का कर्मचारी हैं, उसका पे स्केल अलग है, दूसरों का अलग है। यहां पर किसी को इंडस्ट्रिअल डी० ए० मिलता है किसी को सेंट्रल डी० ए० मिलता है, किसी पर पे कमीशन लागू होता है, किसी पर नहीं होता। कम से कम जो रोड ट्रांसपोर्ट है, उसके लिए बाकायदा जो सेंट्रल ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री है, उसका उसके ऊपर नियंत्रण होना चाहिए, उनका कोआर्डिनेशन होना चाहिए और कंट्रोल होना चाहिए। पूरे हिन्दुस्तान के अन्दर एक एक गांव और कस्बे के अंदर संभव नहीं है, तो कम से कम मेट्रोपोलिटन सिटीज के अन्दर जो ट्रांसपोर्ट है, जिसको छोटी-छोटी म्युनिसिपल कमेटीज चलाती हैं, जिनके पास पैसा नहीं होता जिसके कारण, वे सही ढंग से नहीं चला पातीं, उनका कंट्रोल

वाकायदा ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री के नीचे होना चाहिए। उसमें यूनिफार्मिटी होनी चाहिए। एक जैसे रेट होने चाहिए, एक जैसे टिकट के रेट होने चाहिए। उनके पे-स्केल्स एक होने चाहिए, उनका डीयर्नेस एलाउन्स एक जैसा होना चाहिए और एक जैसी दूसरी सुविधायें होनी चाहिए। अगर इस तरह से होगा, तो एक यूनिफोर्मिटी के साथ जगह-जगह पर हम एक अच्छे ट्रांसपोर्ट की सुविधा दे पायेंगे।

इन अल्फाज के साथ मैं समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन (बडागरा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन पर चर्चा की अनुमति प्रदान करने के लिए सदन को माननीय अध्यक्ष का आभारी होना चाहिये तथा साथ ही प्रो० मधु दण्डवते का भी जिन्होंने इस चर्चा को कराने के लिए जोर दिया। मैं चाहता था कि इसका श्रेय मेरे मित्र श्री माधवराव अथवा अंसारी साहेब को जाता परन्तु यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि पिछले पांच वर्षों में बार-बार अनुरोध करने के बावजूद भी ..... सदन को इस महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा करने का अवसर नहीं मिला। यह अत्यंत महत्वपूर्ण था क्योंकि प्रतिवेदन के प्रस्तुत करने के पश्चात भी समस्या गंभीर हो गई है। ये समस्याएँ हमारे स्वयं के विकास के उद्देश्यों और प्राथमिकताओं तथा हमारे मूल आन्तरिक ढांचे की समस्यां से बहुत ही अधिक जुड़ी हुई हैं। यह हमारी राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था तथा विकास पर अतिक्रमण करती है। इस समिति को नियुक्त करना ही अपने आप में एक महत्वपूर्ण ऐतिहासिक घटना थी और मैं प्रो० मधु दंडवते को भी बधाई देता हूं कि उन्होंने इस बारे में पहल की जब वे सत्ता पक्ष में थे।

समाज में होने वाले खर्चों के महत्व पर अर्थ शास्त्रों के बीच चर्चा हुई तथा यातायात के तुलनात्मक सुधारों महत्व के बारे में भी, परन्तु परिवहन प्रणाली ने जो तरीका निकाला है, विशेषरूप में रेल प्रणाली के बारे में, वह देश की आर्थिक आवश्यकताओं के साथ ठीक से नहीं चल रहा है। मुझे मालूम है कि आप विद्यार्थियों को यातायात प्रणाली के विकास के बारे में शिक्षा देते रहे हैं। राजनैतिक दृष्टिकोण मूलरूप में भिन्न था और इसे भिन्न होना भी था। यह अव्यवस्थित ढंग से विकसित हुआ क्योंकि यह 34 महाद्वीप की विशाल सीमा प्रदेश पर नियंत्रण रखने के अनुकूल बना लिया गया था।

श्री अमल दत्त : यह उनको लाभ पहुंचाने के लिए बहुत ही व्यवस्थित तरीके से शुरू किया गया है।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : जी हां, परन्तु मैं उप-महाद्वीप के आर्थिक विकास के बारे में बोल रहा हूं। अतः पत्तनों एवं रेलों का विकास किया गया और इस विकास का लेखा-जोखा हमारे महान नेता दादाभाई नारोजी की पुस्तक में दिया गया है जिसमें उन्होंने 'ड्रेन' सिद्धान्त का प्रतिपादन किया है। उन्होंने इस बात का उल्लेख किया है कि ब्रिटिश साम्राज्यवादी किस प्रकार हमारे संसाधनों को नष्ट कर रहे थे और किस प्रकार भारतीय लोगों के रक्त का शोषण

कर रहे थे। अपनी 'पावर्टी एण्ड ब्रिटिश रूल इन इण्डिया' नामक पुस्तक में उन्होंने संसाधनों के लगातार किये जा रहे ह्रास का विवेचन किया है। राष्ट्रीय मुक्ति संघर्ष के दौरान जब प्रो० रंगा और अन्य प्रतिष्ठित व्यक्ति राष्ट्रीय योजना समिति में सुभाष चन्द्र बोस और जवाहरलाल नेहरू से सम्बद्ध थे तब इन सभी समस्याओं पर प्रकाश डाला गया था। इसके बाद जब हमने योजना प्रक्रियाओं की शुरूआत की, तो बहुत सी समस्याओं पर ठीक प्रकार से प्रकाश डाला गया। रेलवे के ढांचे तथा स्टर्लिंग कम्पनियों में भी कई समस्यायें थीं बाद में जिनका हमने अधिग्रहण कर लिया था। अतः स्वतंत्रता के बाद हमें अपनी प्राथमिकताओं को बदलना पड़ा क्या काम पहले करना है और क्या बाद में और परिवर्तन किया गया। परन्तु किसी प्रकार हमने इस क्षेत्र में पर्याप्त ध्यान नहीं दिया। आप मुझे ऐसा कहने पर क्षमा कर देंगे। यह न सिर्फ हमारे देश की सुरक्षा तथा द्रुत आर्थिक विकास के लिये महत्वपूर्ण है अपितु हमारी राष्ट्रीय एकता के लिये भी जरूरी है। अतः यातायात नीति अथवा रेल प्रणाली तंत्र का विकास या राजमार्ग और पत्तनों आदि को हमें अलग-अलग नहीं समझना चाहिये। इसे न सिर्फ हमारे यातायात प्रणाली में सुधार का तरीका ही समझा जाना चाहिये अपितु सम्पूर्ण राष्ट्र के हित में राष्ट्रीय एकता को बढ़ाना भी है।

इसलिए जब हम इन कुछ विषयों पर बात करते हैं, यह महत्वपूर्ण है कि हम अपने आप को राष्ट्र के रूप में पेश करें। हमें केवल हवाई अड्डा, समुद्र पत्तन और राष्ट्रीय राजमार्ग तथा तटीय नौवहन या अन्तर्देशीय जल प्रणाली और इसी प्रकार के विषयों पर चर्चा ही नहीं बल्कि इस राष्ट्र को अपने आप में बनाए रखना है। इसलिए यह अत्यन्त स्वागत योग्य उपाय है और इस रिपोर्ट ने राष्ट्रीय स्वागत प्राप्त किया है। पहली योजना अवधि में 434 करोड़ रुपये का पूंजी निवेश था लेकिन अगर मुझे याद है तो यह लगभग 20 प्रतिशत के आस-पास है जबकि छठी योजना में 8620 करोड़ रुपये का परिव्यय है, प्रतिशतवार यह 12 प्रतिशत कम हो गया। 22 प्रतिशत या 23 प्रतिशत से इसे छठी योजना की अवधि में करीब आधा कर दिया गया है। मुझे सातवीं योजना प्राक्कलन के आंकड़े याद नहीं हैं। इसलिए जैसा कि मैंने कहा इसे माल और जनता जो कि महत्वपूर्ण है के आवागमन की दृष्टि से नहीं देखा जाना चाहिए बल्कि इसे हमें अपने आपको राष्ट्र के रूप में पेश करने की दृष्टि से देखना चाहिए।

रेलवे प्रणाली का लगभग 1000 किलोमीटर मार्ग था। आजादी के बाद हम केवल लगभग 6000 किलोमीटर का विस्तार करने में सफल हुए। और महोदय, जबकि हमारी अपनी समग्र योजना की प्रक्रिया है, प्रणाली के क्षेत्रीय असंतुलनों को दूर करना ही सामाजिक उद्देश्य था। मैं वही बातें नहीं कह सकता हूं कि यह रेलवे के विकास या परिवहन प्रणाली में हुआ। विशेष-कर वह राज्य जहां से मैं आया हूं। अर्थात केरल जहां यात्रियों का सबसे अधिक घनत्व है। मुझे विश्वास है कि श्री माधवराव इसे इन्कार नहीं करेंगे लेकिन मैं यह भी कह सकता हूं कि हम मित्रों के ऊपर किसी प्रकार का आक्षेप नहीं लगा रहे हैं परन्तु हम भी टिकट खरीदते हैं। केरल में बिना टिकट यात्रा सबसे कम है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी (हावड़ा) : बंगाल में भी ऐसा ही है।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : जी हां (व्यवधान) इसलिए यह प्रायः शून्य स्तर पर है। लेकिन यह केवल राष्ट्रीय औसत की एक-तिहाई मार्ग में है और राज्य सरकारों तथा संसद सदस्यों तथा अन्य विभिन्न एजेन्सियों के द्वारा हमारे बार-बार प्रयासों के बावजूद-और आप जानते हैं, हमारी गतिशीलता के लिए हम भी जाने जाते हैं, मैं राजनैतिक गतिशीलता के बारे में बात नहीं कर रहा हूं, मैं गतिशीलता के बारे में बात कर रहा हूं—अगर आप वहां जाओ और देखो तो आप पाएंगे कि उस राज्य में लोग 24 घण्टों काम करते रहते हैं, लेकिन प्राथमिकताएं क्या हैं जैसे उदाहरण के लिए रेलवे कर्षण ? राज्य में बिजली बहुत है, यह बहुत सस्ती है और यह गतिशील राज्य है जहां जनता अधिक से अधिक रेलगाड़ियों को सीधे आड़ा-तिरछा चलने की मांग करती है और खाड़ी तथा विभिन्न अन्य देशों से जहां वह अपनी जीवन निर्वाह के लिए गए थे। हर समय लोग हजारों की संख्या में यहां आते रहते हैं लेकिन इसके बावजूद अभी तक एक कोई नीति नहीं बनाई गई है। बिजली कर्षण की नीति के लिए अभी तक विचार भी नहीं किया गया है जो केरल में लम्बाई के लिए सबसे सस्ती व्यवस्था कर सकती है। इसी तरह मैसूर-तेलीचेरी, मदुराई-बोदीभाईकन्नूर या तीर्थयात्री लाइन जैसी महत्वपूर्ण लाइनों का जिसका श्री कमलापति त्रिपाठी द्वारा वायदा किया गया था, गुरुवायोर की तरह-इन पर काम शुरू नहीं किया गया है। इसलिए किसी निवेश मण्डल द्वारा इनमें से कुछ लाइनों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए लेकिन रेलवे बोर्ड के पास तो शायद अन्य प्राथमिकताएं हैं। इसी तरह मैं खुश हूं कि इस मामले को उठाया गया है और रेलवे मंत्री द्वारा आज के बजट भाषण में बम्बई-मंगलोर लाइन के बारे में उल्लेख किया गया था। मैं कहूंगा कि यह एक महत्वपूर्ण लाइन है और पश्चिम तट के साथ इन लाइनों पर जानबूझकर निर्माण न करने की ब्रिटिश सरकार की नीति थी। इससे केवल महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटक और केरल के तटीय राज्यों को ही फायदा नहीं होता.....

प्रो० मधु दंडवते : ब्रिटिश वासी हमारे निर्वाचन क्षेत्रों से भी भयभीत थे।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : महोदय, सारी रेलवे प्रणाली में सर्वाधिक समस्या सम्पर्क जुड़ा न होने की है। इसलिए समिति बिल्कुल ठीक थी जब यह कहा गया—आप मुझे उद्धृत करने की अनुमति दें :

"यह इस संदर्भ में है कि वैकल्पिक मार्गों पर जिन पर यातायात को दूसरी दिशा में मोड़ना गमन दूरी में कमी करना और फलस्वरूप कुल परिवहन प्रयास के विकास के लिए तात्कालिक आवश्यकता है, परिवहन के मामले में कम प्रयास किए जाने के फलस्वरूप, ऊर्जा की बचत, ऊर्जा कमी के संदर्भ में अर्थव्यवस्था के लिए अत्यन्त उपयोगी है। उदाहरण के लिए बम्बई और मंगलौर के बीच सम्पर्क नहीं जुड़ा हुआ है। समृद्ध पश्चिम तटीय क्षेत्रों में संभवतः विचार करने पर इस सम्पर्क से उत्तर दक्षिण यातायात

में लगभग 600 से 1000 किलोमीटर तक गमन दूरी कम हो जाएगी और बम्बई-मद्रास तथा ग्रांड ट्रंक मार्गों पर भीड़-भाड़ में काफी कमी आयेगी।"

महोदय, मैं अधिक नहीं उद्धृत करना चाहता हूं। समिति कार्य करती रहती है। इसको सर्वाधिक प्राथमिकता मिलनी चाहिए। लेकिन दुर्भाग्यवश कुछ लोगों की गलत धारणा हैं। मेरा आशय है मैं नाम नहीं लेना चाहता हूं—यह श्री दंडवते, श्री टी० ए० पाई आदि की परियोजना है, क्योंकि उनमें से कुछ लोग उन क्षेत्रों से आए हैं। यह बहुत खेद जनक दृष्टिकोण है। और मैं खुश हूं कि रेलवे मंत्री ने आज इसका उल्लेख किया है। लेकिन उल्लेख करना ही पर्याप्त नहीं है। इसे बड़े पैमाने पर आगे ले जाना होगा और समयबद्ध कार्यक्रम के आधार पर लाइन का निर्माण करना होगा।

और मैं आपको भी आश्वासन दे सकता हूं कि अगर भारत सरकार इस विषय में गंभीर है तो इस लाइन के लिए धन भी मिल जायेगा।

मैं उस बारे में विस्तृत रूप से नहीं जाना चाहता!

इसलिए विस्तार और प्राथमिकताओं का प्रश्न अत्यन्त महत्वपूर्ण है।

महोदय, रेलों का अपना एक अन्य महत्व भी है। यह परिवहन का एक अत्यन्त सक्षम साधन हैं तथा आर्थिक विकास के वर्तमान संदर्भ में रेलों के विकास को प्राथमिकता दी जानी आवश्यक है।

महोदय, अब मुझे परिवहन के अन्य साधनों पर भी कुछ कहने की अनुमति दें। महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग कुल मार्ग का केवल 5 से 6 प्रतिशत है जबकि यह परिवहन का एक तिहाई भार वहन करता है। अब मुझे बताया गया है कि यह 40 प्रतिशत हो गया है। अभी पीछे ही मैंने पढ़ा कि यह 40 प्रतिशत से अधिक हो गया है। जब रिपोर्ट आई थी तब यह 30 प्रतिशत था। पहले यह 25 प्रतिशत था। अतः इस राजमार्ग का विकास अब निपटाये जा रहे परिवहन के अनुरूप नहीं है। ऐसा अंशतः रेल प्रशासन की विफलता के कारण भी हो रहा है। ऐसा इसलिए है कि जिन वस्तुओं का परिवहन पहले रेल द्वारा होता था, उनके लिए विकल्पी माध्यम का प्रयोग हो रहा है तथा इसका राष्ट्रीय राजमार्ग तथा पूरे सड़क परिवहन व्यवस्था पर भार पड़ता है। इसलिए महोदय, यह अत्यन्त आवश्यक है कि इस पूरी तरह अपर्याप्त राजमार्ग का विकास किया जाये तथा एक्सप्रेस हाईवे एवं डबल लेन प्रणाली का विकास तुरन्त प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए—इस बारे में मैं पुनः एक और बात कुछ समुद्र तटीय राज्यों के बारे में कहना चाहता हूं। आप राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए, रख-रखाव के लिए कोई समान कसौटी नहीं बना सकते। जिन तटीय जिलों में जहां पर कि वर्षा 5 गुना होता है विशेष रूप से केरल, कर्नाटक और महाराष्ट्र के कोंकण क्षेत्र तथा आंध्र-प्रदेश के तटीय क्षेत्रों में रख-रखाव की समान कसौटी नहीं लाद सकते। इससे संबद्ध राज्यों को भारी हानि हो रही है तथा जो कुछ भी आप देते हैं वह उसी पर व्यय हो जाता है तथा राष्ट्रीय राजमार्ग के विस्तार का कार्य नहीं हो पाता। केरल में चाहे राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 17 अथवा 47 अथवा 47(क) हो हमारा यही अनुभव रहा है, तथा जैसा कि मैंने बताया इनमें से कुछ क्षेत्र उपेक्षित रह गये हैं राष्ट्रीय राजमार्ग

का विकास नहीं हो पाया। कुछ महत्वपूर्ण सड़कें, यथा, बंबई-मैसूर-कालीकट जिनकी चिरकाल से सिफारिश की गई है, राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में विस्तार करने हेतु शुरु नहीं की गई हैं।

मुझे यह कहने का अवसर दें कि इस समय केरल में प्रति-व्यक्ति मोटरों का स्वामित्व सबसे अधिक है। सड़कों पर बहुत सी गाड़ियां हो गई हैं जिसका कारण इन्हें खाड़ी के देशों से लाया जाना हो सकता है अतः उस पर शीघ्र ध्यान दिये जाने की बहुत आवश्यकता है।

उसी प्रकार, मैं राष्ट्रीय परमिट प्रणाली के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूं। मैं स्वर्गीय श्री संजय गांधी को अवश्य श्रद्धांजलि देना चाहूंगा जोकि राष्ट्रीय परमिट प्रणाली शुरू करने के लिये प्रथमतः उत्तरदायी थे, क्योंकि उस समय मैं प्रथम 2 —सूत्री कार्यक्रम को तैयार करने वाली समिति का सदस्य था, तथा एक मात्र सूत्र जिस पर उन्होंने जोर दिया वह राष्ट्रीय परमिट प्रणाली के सम्मिलित किये जाने से संबधित था। मैं नहीं जानता कि रेलवे अधिकारी उसकी आवश्यकता पर सन्देह कैसे करते हैं। राष्ट्रीय परमिट प्रणाली पर प्रतिबन्ध लगाने से उसमें भ्रष्टाचार को बढ़ावा मिला है। मैं नहीं जानता कि हम लोगों तथा माल के परिवहन को कैसे निभा सकते हैं। आज दक्षिण भारतीय राज्यों में लोगों के एक राज्य से दूसरे राज्यों को आने-जाने, तीर्थयात्रियों के अंतर्राज्यीय आवागमन, पर्यटकों के आवागमन, तथाकथित विडियो कोचों के चालू होने से एक बात प्रकट होती है कि राष्ट्रीय परमिटों की वैध मांग को पूरा क्यों नहीं किया जा रहा। इसलिए मैं रेलवे अधिकारियों द्वारा राष्ट्रीय परमिट प्रणाली पर उठायी गयी आपत्तियों को स्वीकार नहीं कर सकता।

तर्क दिये गये हैं कि कुछ राज्यों को राजस्व की हानि हो रही है। तब आप एक क्षेत्र के तीन चार राज्यों को स्रोतों को संयुक्त क्यों नहीं कर देते? प्रथमतः इस प्रकार का परिवहन एक क्षेत्र तक सीमित है। अतः यह अत्यन्त महत्वपूर्ण है कि इस मामले पर शीघ्र ध्यान दिया जाये।

उसी प्रकार मैं सदन का ध्यान बैल-गाड़ियों की समस्या पर दिलाना चाहता हूं जिसका हमारे देश के परिवहन ढांचे में प्रचुर स्थान है क्योंकि यहां पर 3 करोड़ से अधिक बैल-गाड़ियां हैं। स्पष्टतया इस बात को मैं तब तक नहीं जानता था जब तक मेरे मित्र प्रो० रामास्वामी, जिन्होंने बंगलौर के प्रबन्ध संस्थान में इस पर पर्याप्त कार्य किया है, मेरा ध्यान इस ओर आकृष्ट नहीं किया था। हमारे देश में 3 करोड़ से अधिक बैल गाड़ियां हैं और इसका आशय है 3 करोड़ से अधिक परिवार इस पर निर्भर करते हैं। इस समय 85 से 90 प्रतिशत बैलगाड़ियों को टायर भी उपलब्ध नहीं है, जोकि किसी भी सुविचारित परिवहन नीति में उपलब्ध कराये जाते। इससे हमारी सड़कों वस्तुतः हमारी आस्तियों की क्षति होती है। कम से कम सैद्धान्तिक रूप से हम स्वीकार करते हैं कि हमने गान्धीवादी विचार धारा को अपनाया है जैसा कि प्रो० मधु दण्डवते हमें स्मरण दिलाते हैं। हमारा अहिंसा पर विश्वास है। परन्तु मूल बात है पशुओं के प्रति निर्दयता रोकना मुख्य बात है।

प्रश्न यह है कि क्या आप इस पर बुद्धियुक्त राष्ट्रीय परिवहन नीति से विचार करते हैं जिसका अत्यन्त प्रभावी परिवहन माध्यम पर प्रभाव पड़ता है अथवा क्या आप इस पर अहिंसा

को दृष्टि से विचार करते हैं। बैल-गाड़ी प्रणाली में नवीकरण लाने की तुरन्त आवश्यकता है जिसे टायरों के प्रयोग तथा बैलगाड़ियों के डिजायन में सुधार ला कर किया जा सकता है। जो अत्यधिक कम लागत वाली कुशल प्रणाली होगी।

मैं कुछ अन्य बातों का भी उल्लेख करना चाहूंगा। सड़क सुरक्षा की भी समस्याहै। विमान परिवहन पर भी मैं कुछ कहना चाहता हूं।

सोवियत संघ में आप पायेंगे कि जितनी अधिक दूरी की यात्रा आप करें, वहां न केवल टेलिस्कोपी दरें ली जाती हैं अपितु सस्ती दरें भी ली जातीं हैं। मुझे बताया गया है कि यह एक साधन है जिससे कि रिपब्लिक को जोड़ा गया है। मेरे मित्र शफी कुरेशी जी रेल मंत्री बने तथा उन्होंने टेलिस्कोपी-दरों को समाप्त कर दिया तथा आज एक स्थान से दूसरे स्थान तक पृथक तौर पर दरें ली जाती है।

प्रो० मधु दण्डवते : उन्होंने माइक्रोस्कोपी दरें लागू की थीं।

श्री के० पी० उन्नीकृष्णन : उत्तर-पूर्व से यदि कोई व्यक्ति केरल अथवा कश्मीर से कन्या कुमारी अथवा पूर्वी तट से पश्चिमी तट तक यात्रा करता है तथा वह विमान परिवहन का उपयोग करना चाहता है तो उसे प्रोत्साहित किया जाना चाहिए, और वैसा करने का एक ही तरीका है कि विशेष रूप से टेलिस्कोपी दरें ली जायें।

मेरे राज्य में 5 लाख व्यक्ति बाहर से आये हैं - यह अत्यन्त महत्वपूर्ण है, क्योंकि किसी को रोका नहीं जा सकता—इससे केरल राज्य में नये हवाई अड्डों एवं विमान सुविधाओं की मांग पैदा होती है।

1950 में श्री रफी अहमद किदवई ने सदन में कालीकट हवाई अड्डे का वचन दिया था। 1980 में हमें बताया गया कि यह 1983-84 तक तैयार हो जायेगा। इस समय वर्ष 1985 चल रहा है और हमें बताया गया है कि यह वर्ष 1988 तक तैयार हो जायेगा।

क्या ऐसे राज्य की समस्याओं से निपटने का यही तरीका है जिनके नागरिक हजारों करोड़ रुपए अपने खून पसीने से कमा कर स्वदेश भेजते हैं।

इसलिए आपके माध्यम से मैं संबद्ध मंत्री महोदय से निवेदन करता हू कि वह इस समस्या पर विशेष ध्यान दें तथा यह सुनिश्चित करे कि कालीकट हवाई अड्डे का निर्माण द्रुतगति से किया जाये।

इस कथन के साथ मैं अपने भाषण को समाप्त करता हूं कि एक समेकित परिवहन नीति होनी चाहिए, ताकि इनमें से प्रत्येक समस्या का हल अलग-अलग तरीकों तथा दृष्टिकोण से किया जा सके। परन्तु इस पर सरकार का एक समेकित दृष्टिकोण होना चाहिए। योजना आयोग के परिवहन प्रभाग के बावजूद सरकारी विभागों में पर्याप्त समन्वय नहीं है जोकि एक भारी कमी है जिस पर कि समिति ने आपका ध्यान आकृष्ट किया है।

उसी प्रकार भारी मात्रा में वस्तुओं के परिवहन के लिए हमें अपनी तटीय नौवहन सुविधाओं का सुधार करना चाहिए तथा तटीय क्षेत्रों में पोतों की गति बढ़ाने के लिये गति उत्थापिका का उपयोग करना चाहिए।

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी (हावड़ा) उपाध्यक्ष महोदय, इस वाद-विवाद के प्रारम्भ से ही मैं सुनता आ रहा हूं कि प्रो० मधु दण्डवते पांच वर्षों के संघर्ष के बाद आज इस मामले पर चर्चा उठा सके हैं। उनके प्रयत्नों की सराहना करते हुए भी मैं उन्हें याद दिलाना चाहता हूं कि एक सुविज्ञ सांसद के नाते इस कारण सरकार पर आरोप नहीं लगाया जा सकता, कई समितियों की रिपोर्टें तथा बहुत से सुझाव संसद में आते हैं परन्तु उन सभी सिफारिशों तथा समिति की इन रिपोर्टों पर चर्चा का कोई अवसर नहीं होता और समिति रिपोर्टों के मामले में यह स्थिति भारत में ही नहीं हाऊस ऑफ कामन्स में भी विद्यमान है।

मैं अभी गिन रहा था कि कितनी रिपोर्टें सिफारिशों के आधार पर संसद में प्रतिवर्ष आती हैं। यह समिति का कार्य है कि वह उन सिफारिशों के गुणों के आधार पर विचार करे। प्रो० मधु दण्डवते की यह बात सही है कि संसदीय समितियों की रिपोर्टों की सिफारिशों पर भी चर्चा नहीं की जा सकती क्योंकि इससे संसद सदस्य संबद्ध होते हैं।

परन्तु जब सिफारिशें किसी समिति की ओर से की जाती हैं और संसद सदस्य भाग नहीं लेते तो संसद के लिए उस पर चर्चा करने और वाद-विवाद करने के लिए काफी गुंजाइश होती है और संभवत इसी दृष्टिकोण से प्रो० मधु दण्डवते ने इस मामले का उल्लेख किया है क्योंकि इस पर पिछले कई वर्षों से चर्चा नहीं हुई है।

1978 में मामला समिति को सौंपा गया था। योजना आयोग के पर्यवेक्षण में 1980 में इसने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत किया तथा प्रस्तावों के मामले में की गई कार्यवाही और सिफारिशें 1982 में एक पुस्तक में प्रकाशित की गई। उस पुस्तक में यह स्पष्ट कर दिया गया था कि सरकार ने कौन सी सिफारिशों को सैद्धान्तिक रूप से स्वीकार कर लिया है तथा कौन सी सिफारिशों को स्वीकार किया जा सकता है तथा कौन-कौन सी सिफारिशों पर विचार नहीं किया है। मुझे अत्यधिक प्रसन्नता होती यदि प्रो० मधु दण्डवते कम से कम उन मुद्दों का उल्लेख करते जिनका श्रेय सरकार को जाता है प्रो० मधु दण्डवते को इस अर्थ में दस्तावेज की जांच करनी चाहिए थी कि समिति का एक ही उद्देश्य था—मार्ग-निर्देशन करना तथा छठी योजना, जो कि लगभग खत्म होने जा रही है, में प्रस्तावों को सम्मिलित करने के सम्बन्ध में सलाह देना। वह यह भी पूछ सकते थे कि वे कौन से प्रस्ताव हैं जो छठी योजना अवधि में ही कार्यान्वित हो चुके जो अथवा जिन्हें कार्यान्वित करना है।

विपक्षी सदस्यों ने बहुत ही बुद्धिमता से अथवा जानबूझ कर एक पहलू को नजर अन्दाज कर दिया है। उन्होंने सारा भार केन्द्रीय सरकार पर डाल दिया है। परन्तु यदि आप सारे मामले को देखें तो आप पायेंगे कि बहुत से कार्य, जो वास्तविक कार्य हैं, राज्य सरकार द्वारा किए जाने होते हैं। उदाहरण के तौर पर यदि मैं कोई नई रेल-लाइन चाहता हूं अथवा किसी रेल-लाइन

का विस्तार करना चाहता हूं तो सबसे पहले तो राज्य सरकार को जमीन ही अधिग्रहण करनी पड़ेगी। और यह देखा गया है कि इसके लिए धन तो जमा कर दिया गया परन्तु इसके बावजूद जमीन प्राप्त करने में राज्याधिकारियों की ओर से देरी हुई। मैं पश्चिम बंगाल की बात नहीं कर रहा हूं परन्तु मैं एक आम बात कह रहा हूं।

अब मैं अपना ध्यान सड़कों के विकास पर केन्द्रित करूंगा जो कि बहुत ही महत्वपूर्ण मामला है। जिले की सड़कों के सम्बन्ध में कार्यकारी एजेंसी कौन है ? यहां राज्य सरकार भी नहीं, अपितु स्थानीय स्वशासी एकक जैसे कि जिला परिषदें और पंचायतें आदि हैं जो ग्रामीण लोगों से सीधा सम्बन्ध रखती हैं। एक ब्राह्मण प्रभुत्व वाले गांव का ब्राह्मण प्रधान हरिजनों के प्रति भेदभाव रख कर अपने ही गांव का ध्यान रखता है। किसी विशेष पार्टी का प्रधान पार्टी-जोन के हित में उस पार्टी विशेष के प्रभुत्व वाले गांव का ध्यान रखता है। वहां इस प्रकार का भेदभाव है। मैं प्रो० मधु दण्डवते और अन्य सदस्यों को इसका प्रमाण देकर सिद्ध कर सकता हूं कि पिछले कुछ वर्षों में किस प्रकार यह सब हमारे देश में घटित हुआ है। गत कुछ वर्षों में प्रत्येक मामले में समस्या की समग्रता पर विचार किए बिना ही हम केवल राजनीति का सहारा ले रहे हैं।

राज्य के राजमार्गों के सम्बन्ध में कार्यकारी एजेंसी कौन है ? राज्य का लोक निर्माण विभाग। यहां मैं एक मुद्दे पर श्री अमल दत्त का उल्लेख कर सकता हूं। उनकी सरकार के लोक निर्माण विभाग मंत्री ने बताया कि सड़कों के विकास के लिए आवंटित निधि दूसरे विभागों ने ले ली है। तब सरकार की प्रतिष्ठा को बचाने के लिये मुख्य मंत्री ने उन निधियों को सड़कों के निर्माण के लिए उपलब्ध कराया। यह सब वहां हो रहा है। श्री इन्द्रजीत गुप्त अब अनुपस्थित हैं। मैं कह सकता हूं कि हमारे देश में सड़कों की हालत सबसे बुरी है केवल पश्चिम बंगाल में इनकी हालत भयावह है। फिर से, राष्ट्रीय राज मार्गों के सम्बन्ध में कार्यकारी प्राधिकारी राज्य सरकार है। केन्द्रीय सरकार केवल धन देती है। और जब तक टेंडर मांगे जाएं और कार्य प्रारम्भ किया जाए, मानसून शुरू हो जाता है। मैं नहीं जानता कि इसमें क्या साजिश है। जानबूझकर काम मानसून के दौरान प्रारम्भ किया जाता है ताकि यह बरसात में धुल जाए जिसके परिणामस्वरूप लागत में बढ़ोत्तरी हो सके। सड़कों के विकास कार्यक्रम के बारे में यह स्थिति है। इस मुद्दे पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

श्री इन्द्रजीत गुप्त ने हुगली पर एक दूसरा पुल बनाए जाने के मामले का उल्लेख किया है। वे जानते हैं कि वहां क्या हो रहा है। वे जानते हैं कि वहां कार्यकारी प्राधिकारी केन्द्रीय सरकार नहीं बल्कि राज्य सरकार है। यदि आप हुगली नदी पर दूसरे पुल के निर्माण कार्य की प्रगति में तेजी लाना चाहते हो तो मैं चाहता हूं कि श्री दत्त वहां चेयर मैन को बदलें।

परन्तु मैं नहीं जानता कि किन कारणों से उनका कार्यकाल बढ़ा दिया गया है। उन्होंने सारे मामले को बिगाड़ दिया है। मैं उत्तरदायित्व की भावना से यह कहने को तैयार हूं कि

**अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल दिया गया।

यदि उसकी जांच करवाई जाए तो मैं सिद्ध कर सकता हूं कि वहां कई घपले हैं। चेयर मैन का कार्यकाल समाप्त हो गया है, लेकिन उनके कार्यकाल को बढ़ाया गया है

एक माननीय सदस्य : किस के चेयर मैन ?

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : दूसरे हुगली-पुल निर्माण प्राधिकरण के चेयर मैन श्री इन्द्रजीत गुप्त यहां नहीं हैं। परन्तु वे क्या कर सकते हैं ? उन्हें तो वहां सरकार को बचाना है। ये कतिपय घटनाएं वहां घट रही हैं।

श्री अमल दत्त कहते हैं कि कोयले की ढुलाई समुद्री मार्ग से की जा सकती है तथा यह रेल मार्ग से ले जाये जाने की बजाय अधिक सस्ता पड़ेगा। ऐसा हो सकता है। मैंने कोई हिसाब नहीं लगाया है। परन्तु मैं उनसे धनबाद अथवा रानीगंज अथवा आसन सोल के पास स्थित किसी ऐसे बन्दरगाह का नाम बताने का अनुरोध करूंगा जहां जहाज चल सकते हों। मैं ऐसे किसी बन्दरगाह को नहीं जानता। मैं नहीं जानता कि वे किस प्रकार ऐसा कहते हैं ? आप धनबाद अथवा रानीगंज से कोयला जहाज द्वारा किस प्रकार ले जा सकते हैं ? आपको सड़क यातायात से अथवा रेलवे वैगनों से ही इसे ले जाना पड़ेगा और तभी जहाज तक पहुंचा जा सकेगा। वे देश में कोई ऐसा कोयला क्षेत्र बताएं जहां ऐसा परिवहन साधन सम्भव हो।

प्रो० मधु दण्डवते : उन्होंने शुष्क बन्दरगाह का गलत अर्थ समझा है।

श्री प्रिय रंजन दास मुंशी : जो कुछ मैं कहना चाहता हूं वह केवल आलोचना नहीं है और जो कुछ मैंने कहा वह यह कि छठी योजना समाप्त हो चुकी है। अब हमें सातवीं योजना के बारे में सोचना है। मेरा पहला निजी सुझाव है कि जहां तक राष्ट्रीय राज मार्गों का सम्बन्ध है, कृपया उनका कार्य-निष्पादन राज्य सरकारों की दया पर नहीं छोड़ें। राष्ट्रीय राजमार्ग बहुत हैं। आप उन्हें अपने पास रखें, उनकी देखभाल करें तथा देखें कि उनमें सुधार हो। आप विधि मंत्रालय से सलाह कर लें। यदि आप कोई सड़क बनाना चाहते हैं अथवा उसका विस्तार करना चाहते हैं तो आपको मुकदमे बाजी का सामना करना पड़ता है। आप व्यादेश के लिए न्यायालय के पास जाते हैं। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि संविधान में संशोधन करके कोई ऐसा रास्ता निकाला जाए कि परिवहन और संचार साधनों के विकास कार्यक्रमों से सम्बन्धित कोई रिट याचिका स्वीकार न की जा सके। यदि ऐसा नहीं किया जाता है तो मुझे संदेह है कि कुछ भी नहीं किया जाएगा। शेर शाह सूरी की महान स्मारक उपलब्धि दिल्ली से हावड़ा तक की ग्राण्ड ट्रंक रोड अत्यन्त खराब हो गई है। आप इसका विस्तार नहीं कर सकते। इसमें बहुत से मुकदमे अन्तर्ग्रस्त हैं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे इस बात का ध्यान रखें कि हमारे उन राष्ट्रीय राजमार्गों, जो राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में आते हैं का ध्यान रखने के लिए शीघ्र एक राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का गठन किया जाए, तथा यह सुनिश्चित करें कि उनमें उचित समन्वय हो तथा बंगाल की राज्य सरकार कि ..... **

नए हुगली पुल के चेयर मैन को बदल दें।

**अध्यक्षपीठ के आदेशानुसार कार्यवाही-वृत्तान्त से निकाल दिया गया।

मैं नहीं जानता कि इन दोनों में क्या सम्बन्ध है ?

श्री ई० अय्यापु रेड्डी (कुरनूल) : जो समिति वर्ष 1978 में नियुक्त की गई थी उसने अपना प्रतिवेदन वर्ष 1980 में प्रस्तुत किया था। समिति ने जिन आंकड़ों पर विचार किया उनमें से कुछ सही हैं परन्तु उनमें अधिकतर सही नहीं है। पिछले 6 वर्षों की अवधि में व्यापक तकनीकी परिवर्तन हुए हैं बहुत से परिवर्तन स्वयं भारत में ही हुए हैं। नए औद्योगिक क्षेत्र बने हैं तथा नए कृषि उत्पादन केन्द्र भी विकसित हुए हैं। परिवहन के रूप और व्यवस्था में बड़ा परिवर्तन हुआ है। अतः मैं सुझाव देना चाहता हूं कि समन्वयन के लिए हमारे पास एक विशेषज्ञ समिति होनी चाहिए ...

एक माननीय सदस्य : आप एक अन्य समिति चाहते हैं।

श्री ई० अय्यापु रेड्डी : यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि हम समितियों के मामले में ऐलर्जिक और शंकालु हैं। मैं यह सुझाव नहीं दे रहा हूं कि कोई विशेषज्ञ समिति इस प्रश्न पर विचार करे। मैं उस विशेषज्ञ समिति का सुझाव दे रहा हूं जो समन्वय करेगी। यह राष्ट्रीय स्तर की वह समिति होगी, जो कार्य का समन्वय करेगी। उदाहरण के तौर पर हमारे पास नागर विमानन के लिए एक मंत्रालय है. रेलवे के लिए एक मंत्रालय है। नौवहन और परिवहन के लिए एक मंत्रालय है। ये तीन अलग-अलग मंत्रालय हैं। परन्तु हम राष्ट्रीय स्तर पर एक ऐसी समिति चाहते हैं जो इन सभी बातों का समन्वय कर सके। उदाहरण स्वरूप केवल परिवहन को ही बहुत से वर्गों में बांटा जा सकता है—ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन और शहरी क्षेत्रों में परिवहन भिन्न प्रकार का है—फिर यात्री-परिवहन अलग चीज है और माल-परिवहन उससे अलग। माल परिवहन को फिर से कई वर्गों में बांटा जा सकता है। कृषि उत्पादनों का परिवहन; उपभोक्ता-वस्तुओं का परिवहन तथा औद्योगिक केन्द्रों को कच्चे माल का परिवहन। इन सभी बातों के लिए विस्तृत अध्ययन और विशेषज्ञ सलाह की आवश्यकता है। वास्तव में जैसा मैंने कहा है, व्यापक तकनीकी परिवर्तन हुए हैं। हम कम्प्यूटरों और इलैक्ट्रानिक्स के युग में पदार्पण कर चुके हैं तथा जहां अन्य देश मोनोरेल, इलैक्ट्रिक रेल और फ्लाईंग रेल के बारे में सोच रहे हैं वहां हम अभी तक बैल गाड़ी युग में रह रहे हैं।

6,00 अ० प०

श्री अमल दत्त : हमारे पास 170 लाख बैल गाड़िया हैं।

श्री ई० अय्यापु रेड्डी : जी, हां

हमारे पास बैलगाड़ियां हैं, परन्तु मैं यह नहीं कह रहा हूं कि हम उनके बिना काम चला सकते हैं। हमारे यहां बैल गाड़ियां भी होनी चाहिएं तथा जैसा मेरे मित्र ने सुझाव दिया है, बैलगाड़ियों के सम्बन्ध में भी कुछ किया जाना चाहिए, जैसे कि उन पर अनुसंधान किया जाना चाहिए जिससे कि ग्रामीण क्षेत्रों में बैल गाड़ियों द्वारा परिवहन सुगम बनाया जा सके। तथा इससे कृषि उत्पादों को गांव के केन्द्रों से शहरी केन्द्रों में ले जाया जाना आसान हो जाएगा। उसका भी सुधार हो।

लेकिन जो महत्वपूर्ण बात है वह यह है कि जिन आंकड़ों पर विचार किया गया था उनमें से कुछ मूल आंकड़े बदले नहीं गये हैं ! यह सच है साढ़े तीन लाख से ज्यादा गांव.....

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखेंगे ।

कार्य मंत्रणा समिति

दूसरा प्रतिवेदन

6.01½ म० प०

संसदीय कार्य मंत्री (श्री एच० के० एल० भगत) : महोदय, मैं कार्य मंत्रणा समिति का दूसरा प्रतिवेदन प्रस्तुत हूं ।

6.02 म० प०

[तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 15 मार्च, 1985/24 फाल्गुन, 1906 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

मुद्रक : सनलाईट प्रिंटर्स, दिल्ली-6 ।