अष्टम माला, खण्ड 11, अंक 18

गुरुवार, 12 दिसम्बर, 1985
21 अग्रहायण, 1907 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद
का
हिन्दी संस्करण

चौथा सत्र

(आठवीं लोक सभा)

(खण्ड 11 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

[अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जायेगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जायेगा]

विषय-सूची

अष्टम माला, खण्ड 11, चौथा सत्र, 1985/1907 (शक)

अंक 18, गुरुवार, 12 दिसम्बर, 1985/21 अग्रहायण, 1907 (शक)

विषय		पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	...	2-16
*तारांकित प्रश्न संख्या : 348, 349, 356, 359, 360 और 365		
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	...	16-176
तारांकित प्रश्न संख्या : 350 से 355, 357, 358, 361 से 364, 366, 367	...	16-30
अतारांकित प्रश्न संख्या : 3560 से 3563, 3565 से 3600, 3602 से 3643, 3645 से 3742 और 3744 से 3773	...	30-176
सभा-पटल पर रखे गए पत्र	...	177-180
राज्य-सभा से संदेश	...	180
लोक लेखा समिति	...	180
20वां प्रतिवेदन		
याचिका समिति	...	181
पहला प्रतिवेदन		
समिति के लिए निर्वाचन	...	181
राष्ट्रीय पोत परिवहन बोर्ड		
नियम 377 के अधीन मामले	...	181-185
(एक) युवकों द्वारा नशीली दवाओं, विशेषकर स्मैक, के प्रयोग रोकने की आवश्यकता	...	
श्रीमती सुन्दरवती नवल प्रभाकर	...	181-182

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

विषय		पृष्ठ
(दो) दिल्ली में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई स्थिति पर नियन्त्रण करने के लिए और अधिक कड़े कदम उठाने तथा इस प्रयोजन के लिए और अधिक पुलिस कन्ट्रोल रूम बनाने की मांग		
श्री डी० एन० रेड्डी	...	182
(तीन) महाराष्ट्र में ठाणे और नागर जिलों के पिछड़े हुए क्षेत्रों में नई रेल लाइन बिछाने की मांग		
श्री एस० जी० घोलप	...	182
(चार) सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि में विजिंजम मत्स्य ग्रहण पत्तन को शुष्क गोदी एवं माल बन्दरगाह के रूप में विकसित करने की आवश्यकता		
श्री ए० चार्ल्स	...	182-183
(पांच) यूरिया का उत्पादन बढ़ाने के लिए फूलपुर में एक अमोनिया कारखाना स्थापित करने की मांग		
श्री राम पूजन पटेल	...	183
(छः) भारतीय खाद्य निगम द्वारा खरीदे गये धान के लिए पंजाब और हरियाणा के धान उत्पादकों को देय बकाया राशि का तुरन्त भुगतान करवाने की आवश्यकता		
श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया	...	183-184
(सात) अविकसित वनों और पिछड़े हुए क्षेत्रों का तेजी से विकास करने के लिए वन संरक्षण अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता		
श्री० एम० एल० झिकराम	...	184
(आठ) राजस्थान में गंगानगर जिले की हनुमानगढ़ तहसील के नवा नामक गांव में एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने की मांग		
श्री बीरबल	...	184-185
"शिक्षा की चुनौती—एक नीति परिप्रेक्ष्य" के बारे में प्रस्ताव	...	185-228
श्री कादम्बुर जनार्दनन	...	185-187
श्री के० एस० राव	...	187-189

विषय		पृष्ठ
श्री मनोज पाण्डे	...	189-191
श्री एस० जयपाल रेड्डी	...	191-193
श्री राम नगीना मिश्र	...	193-195
श्री राम स्वरूप राम	...	195-197
श्री ओवेसी	...	197-199
श्री उमाकान्त मिश्र	...	199-201
श्री जी० एस० बसवराजू	...	201-202
श्री पी० वी० नरसिंह राव	....	203-228
सभा पटल पर रखे गए पत्रों सम्बन्धी समिति	...	
(एक) चौथा प्रतिवेदन	...	203
(दो) कार्यवाही-सारांश	...	203
फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन (राष्ट्रीयकरण) विधेयक और	...	229
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेल), 1985-86		
विचार करने के लिए प्रस्ताव		
श्री माधव राव सिंधिया	...	229-230
श्री श्रीहरि राव	...	230-233
श्री० सी० के० जाफर शरीफ	...	233-238
श्री विजय एन० पाटिल	...	238-240
श्री आर० अण्णानम्बी	...	240-242
श्री शिव प्रसाद साहू	...	243-245
श्री राम प्यारे पनिका	...	245-247
श्री रेणुपद दास	...	247-250
श्री जुझार सिंह	...	250-252
श्री लाल विजय प्रताप सिंह	...	252-254
श्री मती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि	...	254-255
श्री नारायण चौबे	...	255-259
श्री हरीश रावत	...	259-261

विषय		पृष्ठ
श्री एम० एम० गुरड्डी	...	261-263
श्री वक्कम पुरुषोत्तमन	...	263-265
श्री आर० जीवरत्नम	...	265-267
श्री राम प्यारे सुमन	...	268-270
श्री डी० एन० रेड्डी	...	270-272
श्री राम पूजन पटेल	...	272-275
श्री के० डी० सुल्तानपुरी	...	275-276
श्री सी० जंगा रेड्डी	...	277-280
श्री राम भगत पासवान	...	280-282
श्री राम सिंह यादव	...	283-285
श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर	...	285-287

लोक-सभा

गुरुवार, 12 दिसम्बर, 1985, 21 अग्रहायण, 1907 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई ।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

[हिन्दी]

श्री बाल कवि बैरागी : आज आप प्रसन्न हैं । (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कल प्रसन्न नहीं था ?

श्री बाल कवि बैरागी : दो-तीन दिन से जब आप सन्न आते हैं तो हम भी कैसे प्रसन्न हो सकते थे ।

अध्यक्ष महोदय : आज तो बहुत बढ़िया है । वैरागी जी, ताली दोनों हाथ से बजती है, एक हाथ से बजती है कभी ?

श्री बाल कवि बैरागी : लेकिन जिनको यह बात सुननी चाहिए वे आज भी नहीं हैं सदन में ।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने सुन लिया है । सब ठीक है ।

[अनुवाद]

श्री एम० रघुमा रेड्डी : महोदय, सभा में सदस्यों की संख्या दिन-प्रतिदिन घटती जा रही है।

अध्यक्ष महोदय : मैं नहीं जानता कि समस्या क्या है ?

एक माननीय सदस्य : महोदय, क्या यह चुनावों की वजह से है या ठंड की वजह से ?

अध्यक्ष महोदय : आपको इसका पता लगाना होगा ।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

छठी योजना अवधि में बिछाई गई रेल लाइनें

*348. **श्री चरनजीत सिंह वालिया** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान कितने किलोमीटर रेल लाइनें बिछाई गईं ; और

(ख) इस अवधि में पंजाब में कितने किलोमीटर रेल लाइनें बिछाई गईं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 903 कि० मी० ।

(ख) 5.6 कि० मी० ।

श्री चरणजीत सिंह वालिया : श्रीमन्, माननीय मंत्री ने कहा है कि छठी योजना के दौरान मात्र 903 कि० मी० रेल-लाइन का ही निर्माण किया गया और इसी अवधि के दौरान पंजाब में मात्र 5.6 कि० मी० रेल-लाइन ही बनाई गई। 1950-51 से 1984-85 तक रेल मार्ग में 8065 कि० मी० की वृद्धि हुई और रेल यातायात में 4.3% और यात्री यातायात में 3.7% की वृद्धि हुई । रेल भाड़ा यातायात और यात्री यातायात में लगातार वृद्धि हो रही है, विशेषकर पंजाब में मार्ग लम्बाई और यात्री और माल यातायात में कई गुणा वृद्धि हुई है । मैं यही नहीं समझ पाता कि विगत में पंजाब में नई रेल लाईन की मांग किए जाने के बावजूद भी राज्य से इस दिशा में भेदभाव क्यों किया जा रहा है । पटियाला-जाखल-दिल्ली बरास्ता समाना और पथरा, चण्डीगढ़ और पटियाला, और चण्डीगढ़, लुधियाना में नई रेल लाइनें बिछाने की मांग की जाती रही है । मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि इस भेदभाव को दूर करने के लिए क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में पंजाब में नई रेल लाइनों के निर्माण का कोई प्रस्ताव है, अगर नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

श्री माधवराव सिंधिया : श्रीमन्, पंजाब में रेल लाइनों का जाल काफी पर्याप्त समझा जाता है । संसाधनों की कमी को देखते हुए, रेलवे आवंटनों में अन्य कार्यों को प्राथमिकता दी गई है । इस कथन के समर्थन में, मैं माननीय सदस्य को कुछ आंकड़े देना चाहता हूं, जिससे यह सिद्ध होगा कि पंजाब की अनदेखी नहीं की गई है और सरकार के ध्यान में पंजाब का हित सबसे ऊपर है, मार्ग किलोमीटर, प्रति हजार वर्ग किलोमीटर क्षेत्र के कवरेज में भी पंजाब का स्थान भारत के राज्यों में सबसे प्रथम है । राष्ट्रीय औसत 18.7 है, जबकि पंजाब का औसत 42.7 है । जहां तक प्रति लाख जनसंख्या का मार्ग किलोमीटर का सम्बन्ध है, राष्ट्रीय औसत 8.9 है, जबकि पंजाब का औसत 12.74 है।

हमारे लिए पंजाब बहुत ही महत्वपूर्ण राज्य है, विशेषकर खाद्यान्न के लाने-ले जाने की दृष्टि से । पंजाब की अनदेखी करने का प्रश्न ही नहीं उठता । हम मानते हैं कि यह एक गति-

शील राज्य है और इसके लोग भी गतिशील हैं। इसीलिए हमारे प्रधान मंत्री ने पंजाब में कपूरथला में रेल के डिब्बे बनाने का कारखाना स्थापित करने का निश्चय किया है।

जहां तक प्रश्न के अन्य भाग का सम्बन्ध है, लुधियाना-चण्डीगढ़ रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया है, लेकिन इसे वित्तीय रूप से लाभदायक नहीं पाया गया है। सामान्यतः हम 10 प्रतिशत आमदनी की आशा करते हैं, लेकिन यहां आमदनी मात्र 3.22 प्रतिशत ही पाई गई है। सारी स्थिति को ध्यान में रखते हुए, जैसा कि मैंने कहा कि इन नई लाइनों को प्राथमिकता नहीं दी जा रही है, क्योंकि हम समझते हैं कि जो कुछ भी व्यवस्था है, उसे स्वीकार्य स्तर तक लाया जाए और तभी इस व्यवस्था में आगे विस्तार किया जा सकता है।

श्री चरणजीत सिंह वालिया : स्वतन्त्रता से पूर्व पंजाब में रेल लाइनें पर्याप्त मात्रा में थी, लेकिन स्वतन्त्रता के पश्चात् पंजाब की उपेक्षा की गई है। आपने समग्र परिस्थिति की बात की है, लेकिन पंजाब की उपेक्षा करने के क्या कारण हैं ?

श्री माधवराव सिंधिया : माननीय सदस्य का कहना सही नहीं है। निश्चय ही पंजाब की अनदेखी नहीं की गई है। राज्य में अच्छे रेल जाल के अलावा, सड़कें भी बहुत अच्छी हैं।

श्री बलवन्तसिंह रामूवालिया : उनका प्रश्न स्वतन्त्रता के बाद के समय के बारे में है।

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : यह सही नहीं है।

श्री जगन्नाथ राव : कोरापुट-रायागाडा रेल लाइन और सम्बलपुर-तालचेर रेल लाइन प्राथमिकता के आधार पर छठी योजना में स्वीकृत की गई थी। इसमें बहुत कम प्रगति हुई है। इसे जल्द पूरा किया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न केवल पंजाब तक ही सीमित है। यह संगत नहीं है। अगर प्रश्न पंजाब से सम्बन्धित है, तभी मैं मंत्री को उत्तर देने के लिए कह सकता हूं। अगला प्रश्न।

दर्द-निवारक औषधि के रूप में प्रयुक्त होने वाली "डाइजेपाम" का प्रतिकूल प्रभाव

349. **श्री शांति धारीवाल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को "डाइजेपाम" युक्त औषधियों, जिनका दर्द-निवारक के रूप में प्रयोग किया जाता है, के प्रतिकूल प्रभाव के बारे में छपे समाचारों की जानकारी है;

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

(ग) किन-किन देशों में डाइजेपाम युक्त औषधियां बेची जा रही हैं ?

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

(ख) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) हमारी पूरी-पूरी जानकारी के अनुसार किसी भी देश में डाइजेपाम और एनलजेसिक्स के मिश्रण नहीं बेचे जा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री शान्ति धारीवाल : अध्यक्ष महोदय, मेरे ओरिजनल क्वैश्चन को अमैण्ड कर उसका पूरा स्वरूप ही बदल दिया गया है तथा इसको बदलने के पूर्व मेरी सलाह या एप्रूवल नहीं लिया गया।

अध्यक्ष महोदय : कभी-कभी ट्रिमिंग करनी पड़ती है।

श्री शान्ति धारीवाल : लिखा-पढ़ी होनी चाहिए थी कि यह बदल रहे हैं। मेरी राय में बदलने का कारण यही हो सकता है कि मन्त्री जी इसका जवाब नहीं दे सकते थे।

अध्यक्ष महोदय : यह तो ड्रग-एडिक्शन का किस्सा हो गया हाउस में। ऐसा नहीं है।

श्री शांति धारीवाल : मैं आपके माध्यम से माननीय मन्त्री जी से जानना चाहूंगा क्या यह सही है कि एनल्जेसिक ड्रग डेक्सटोप्रोपोग्जीफोन को ट्रैंक्वैलाइजर डाइजापाम के साथ देश में प्राग्जीवान एण्ड वटाप्राग्जीवान के नाम पर पेन-किलर्स के बतौर बेचा जा रहा है ? तो क्या इस प्रकार के कांबिनेशन को बिक्री की इजाजत सेट प्रोसीजर को अपनाते हुए क्लिनिकल ट्रायल्स करके दी गई है ? यदि हां, तो क्लिनिकल ट्रायल्स की रिपोर्ट्स क्या हैं ? और इस प्रकार के काम्बिनेशन के फायदे क्या हैं, नुकसान क्या हैं—इसकी सारी रिपोर्ट आपके पास है ?

अध्यक्ष महोदय : आप भी डाक्टर हैं क्या ?

श्री शांति धारीवाल : जी नहीं, लेकिन इसको समझ गया हूं।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : श्रीमन्, यह विशेष औषधि डाइजेपाम जिसे 'कम्पोस' भी कहा जाता है, चिन्ता दूर करने वाली या प्रशान्तक औषध है और भारत में इसे इनलजेसिक्स या दर्द मार दवा के मिश्रण के रूप में बेचा जाता है। हमारी जानकारी के अनुसार इस प्रश्न का उत्तर यह है भारत के अलावा इसे किसी भी देश में नहीं बेचा जाता। भारत में एक ओर जहां डाइजेपाम को प्रशान्तक के रूप में एनलेजेसिक्स के मिश्रण के रूप में इस्तेमाल किया जाता है, वहीं अन्य विदेशी देशों में उसी रसायनिक क्रम में प्रशान्तक को एनलेजेसिक्स के साथ प्रयोग किया जाता है। यह औषधि डाइजेपाम कम ही अन्य औषधियों के साथ उल्टा प्रतिच्छेद करती है सिवाय अन्य सी एन एस शमकों के योज्य प्रभाव को छोड़कर।

जहां तक डेक्सट्रोपरोपोक्सीफीन का सम्बन्ध है, अमरीकी रिपोर्टों के अनुसार, जब इस औषधि को भारी मात्रा में लिया जाता है, विशेषकर जब एल्कोहल के साथ या अन्य केन्द्रीय तन्त्रिका शमकों जैसे बार्बिट्यूरिक अम्ल का लवण, घातक प्रतिकूल असर डाल सकते हैं। इस सम्बन्ध में, भारत में औषधि नियन्त्रक ने कई एहतियाती उपाय उठाये हैं। सरकार को इस डेक्स-

ट्रोपरोपोक्सीफीन पर प्रतिबन्ध लगाने के बारे में पता है और इस सम्बन्ध में औषध तकनीकी सलाहकार बोर्ड के समक्ष प्रस्ताव विचाराधीन है।

[हिन्दी]

श्री शान्ति धारीवाल : अध्यक्ष महोदय, क्या सरकार के पास ऐसी रिपोर्टें हैं कि डेक्सट्रोप्रोपोर्सीफेन का डाइजेपाम के साथ काम्बीनेशन बहुत ही खतरनाक है और यह कांबीनेशन स्वयं जहर का काम करता है खासकर जब पेशेण्ट ने एल्कोहल और मसल रिलेक्सन्स दवायें ले रखी हों। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूं कि जब इस प्रकार के कांबीनेशन की ड्रग दुनिया में कहीं मार्केटिंग नहीं हो रही है, तो इसके मार्केटिंग की इजाजत यहां पर क्यों दी गई है। ड्रग कन्ट्रोलर आफ इंडिया ने स्टेट ड्रग कन्ट्रोलर को इस दवा को बन्द करने के लिए लिखा है, उसके क्या परिणाम निकले हैं, यह मैं जानना चाहता हूं।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : यह विशेष औषधि डेक्सट्रोप्रोपोक्सीफेन जहरीली नहीं है। कम समय के लिए चिकित्सा-उपयोग में इसे अगर लाया जाए तो इसका प्रतिकूल प्रभाव नहीं होता। अगर ज्यादा मात्रा में इसे एल्कोहल और अन्य 'बार्बिट्यूरिक अम्ल का लवण' के साथ उपयोग किया जाए, तभी यह हानिकारक सिद्ध होती है। प्रयोगशाला अध्ययन से यह सिद्ध हो गया है कि सही मात्रा में लेने से यह हानिकारक नहीं है। अतः इस औषधि पर प्रतिबन्ध लगाने का प्रश्न ही नहीं उठता। यह औषधि और इसी प्रकार की अन्य औषधियां एनलजेसिक्स का प्रयोग सारे विश्व में हो रहा है और विश्व के किसी देश ने इस मिश्रण पर प्रतिबन्ध नहीं लगाया है।

[हिन्दी]

श्री शान्ति धारीवाल : ड्रग कन्ट्रोलर आफ इण्डिया ने स्टेट के ड्रग कन्ट्रोलर को लिखा है कि इस दवा को बन्द कर दिया जाये।···**(व्यवधान)***

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं है।

[हिन्दी]

श्री शान्ति धारीवाल : इनका जवाब गलत है।

अध्यक्ष महोदय : अगर गलत है, तो 115 में आप मुझे नोटिस दीजिए।

श्री शान्ति धारीवाल : मैं नोटिस दूंगा। मेरे पास रिपोर्ट्स हैं। ड्रग कन्ट्रोलर आफ इण्डिया ने स्टेट ड्रग कन्ट्रोलर को लिखा है।

* कार्यवाही—वृतांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

श्री एस० कृष्ण कुमार : श्रीमन् एक छोटी सी शुद्धि है। यह सूचना गलत है। हमने औषध नियन्त्रक को इस औषधि पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए नहीं कहा है। हमने उन्हें मात्र यही कहा है कि वे इस औषधि का रोगी के लिए नुसखा लिखते समय सावधानी बरते क्योंकि गर्भवती महिलाओं को इन औषधियों का प्रयोग नहीं करना चाहिए।

प्रो० पी० जे० कुरियन : कई औषधियां जोकि स्वास्थ्य के लिए हानिकारक हैं उन पर अन्य देशों में प्रतिबन्ध है। विश्व स्वास्थ्य संगठन भी इनके बारे में सुझाव देता है। लेकिन इन औषधियों का हमारे देश में प्रचलन है। क्या माननीय मंत्री को इस बात की जानकारी है? अगर हां, तो ऐसी प्रचलित औषधियों की संख्या क्या है और उनके प्रचलन को रोकने के लिए क्या उपाय उठाए जा रहे हैं?

श्री एस० कृष्ण कुमार : विश्व स्वास्थ्य संगठन, जब भी किसी सदस्य देश में किसी विशेष औषधि पर प्रतिबन्ध लगाया जाता है तो उसकी जानकारी अन्य सदस्य देशों को देता है। उन्होंने ऐसी 31 औषधियों के बारे में सूचना दी है।

भारत में, इनमें से 10 औषधियां नहीं मिलतीं और यहां तक कि भारत में इन औषधियों को लागू ही नहीं किया गया है। अन्य 14 औषधियों के मामलों में हमने प्रतिबन्ध लगाया हुआ है। शेष 7 औषधियों के सम्बन्ध में हमने औषध सलाहकार समिति की सिफारिशों के आधार में निर्णय लिए हैं कि भारत की स्थिति को देखते हुए इस समय इन औषधियों पर प्रतिबन्ध लगाने की आवश्यकता नहीं है। यह ठीक नहीं है कि जब विश्व स्वास्थ्य संगठन किसी विशेष औषधि पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए कहता है तो उस औषध पर केवल कुछ ही देशों में प्रतिबन्ध लगाया जाता है। इन सात औषधियों का अन्य कई देशों में सेवन किया जा रहा है।

श्री डी० एन० रेड्डी : यह बिलकुल ठीक है कि यदि पढ़े-लिखे व्यक्ति बहुत कम मात्रा में इसका प्रयोग करें तो यह औषधि हानिकारक नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : डॉक्टर कहां है?

श्री डी० एन० रेड्डी : मैं इस बारे में जानना चाहता हूं, मैंने भी कई बार थोड़ी-थोड़ी मात्रा में इसका प्रयोग किया है।

अध्यक्ष महोदय : यह बात आपने अपने अनुभव से कही है।

श्री डी० एन० रेड्डी : जी हां, महोदय! क्या मंत्री महोदय को यह जानकारी है कि योग्य डॉक्टरों की बजाय नीम-हकीम इसका अधिक दुरुपयोग कर रहे हैं और कुछ मरीजों को भी यह औषध बाजार में आसानी से उपलब्ध हो रही है? मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह देश मे इस तरह की नीम-हकीमी को रोकने के लिए कड़े कदम उठायें और इन औषधियों की बिक्री पर भी नियन्त्रण लगाया जाना चाहिए। यद्यपि अन्य तरीकों से इस औषध का प्रयोग करने पर यह

हानिरहित सिद्ध होती है किन्तु नीम-हकीमों द्वारा इसका प्रयोग करना और बेगुमाह लोगों द्वारा इसे खरीद कर प्रयोग करना, हानिकारक है। कभी-कभी आत्महत्या के लिए भी इसका इस्तेमाल किया जाता है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : महोदय, यह विशेष औषधि औषध और प्रसाधन अधिनियम की अनुसूची 'ज' के अन्तर्गत आती है और यह मरीज को केवल डॉक्टर द्वारा लिखे गए नुस्खे के आधार पर ही दी जा सकती है। इसे मरीज सीधे खुदरा दवाइयां बेचने वाली दुकानों से नहीं खरीद सकता।

सेतुसमुद्रम नहर परियोजना

+
356. **श्री एन० डेनिस** :
डा० बी० राजेश्वरन :

क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु की विद्यमान परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए सेतुसमुद्रम नहर परियोजना पर पुनर्विचार करने का सरकार का विचार है; और

(ख) यदि, हां तो क्या विशेषज्ञों की एक नई समिति से इस योजना की जांच कराने का प्रस्ताव है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) सरकार ने विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट पर अभी निर्णय नहीं लिया है।

श्री एन० डेनिस : इस महत्वपूर्ण परियोजना का प्रस्ताव सन् 1860 में रखा गया था और पिछले 125 वर्षों से यह लंबित पड़ी धूल चाट रही है। इस संबंध में यह उत्तर दिया गया कि सरकार ने कोई निर्णय नहीं लिया है। क्या इस योजना की संभाव्यता और उपयोगिता की जांच विभिन्न समितियों की रिपोर्टों के आधार पर की गई है। अब पश्चिमी तट से पूर्वी तट को जाने वाले जहाजों को श्रीलंका से घूम कर जाना पड़ता है। यह परियोजना भारत और श्रीलंका के बीच उथले पाल्क स्ट्रेटस को और गहरा करने के संबंध में है। इस परियोजना के कार्यान्वयन से दूरी कम हो जाएगी, समय तथा लागत की बचत होगी, दक्षिण के बंदरगाहों का तेजी से सुधार होगा तथा इससे इस पिछड़े प्रदेश के आर्थिक और औद्योगिक विकास को प्रोत्साहन मिलेगा।

अतः मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस बात पर विचार करेगी कि यह एक अत्यन्त महत्त्वपूर्ण परियोजना है और इसके शीघ्र कार्यान्वयन के लिए तुरंत निर्णय लेगी ?

श्री बंसी लाल : महोदय, इस पर परामर्श पूरा होने के तुरंत बाद निर्णय लिया जाएगा।

श्री एन० डेनिस : यह परियोजना राष्ट्रीय, सामरिक, सुरक्षा और प्रतिरक्षा की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। ऐसी स्थिति भी उत्पन्न हो सकती है जबकि भारतीय जहाजों को पश्चिमी

तट से पूर्वी तट की ओर जाना कठिन हो जाए। साथ ही इस समय जहाजों को श्रीलंका और त्रिनकोमल्ली से घूम कर जाना पड़ता है। त्रिनकोमल्ली को हिन्द महासागर की आंख कहा जाता है, जहां 800 युद्ध पोतों को आसानी से छिपाया जा सकता है, जो इस क्षेत्र में तनाव के समय खतरनाक सिद्ध हो सकता है। उस क्षेत्र की तनावपूर्ण स्थिति और बदली परिस्थितियों को देखते हुए, इस परियोजना के कार्यान्वयम पर गंभीरता से विचार करना होगा।

अध्यक्ष महोदय : कृपया प्रश्न पूछिए।

श्री एन० डेनिस : इस परियोजना का कार्यान्वियन आवश्यक है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या इसके राष्ट्रीय महत्व को देखते हुए इस परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए तुरन्त कदम उठाए जाएंगे।

श्री बंसी लाल : इस मामले में राष्ट्रीय महत्व के बारे में विवाद है। सभी संबंधित मंत्रालयों से परामर्श करने के तुरन्त बाद हम निर्णय लेंगे।

श्री पी० कुलनदईवेलु : जब पंडित जवाहरलाल नेहरू प्रधान मन्त्री थे तब उन्होंने इस परियोजना को शुरू करने का वायदा किया था : और श्री नेहरू के बाद श्रीमती इंदिरा गांधी आईं। और उनके बाद हमारे युवा गतिशील प्रधानमन्त्री आए। मैं परिवहन मन्त्री महोदय से इस बारे में स्पष्ट उत्तर जानना चाहता हूँ कि क्या वह इस परियोजना को शुरू करने जा रहे हैं या नहीं, क्योंकि यह परियोजना पिछले 25 वर्षों से भी अधिक समय से लंबित पड़ी है। यह कार्यक्रम हाल ही में नहीं बनाया गया है। यह पिछले 25 वर्षों से लंबित पड़ी है। यहां तक कि जब मैं तमिलनाडू का मंत्री था, मैंने इसके लिए दबाव डाला था। फिर भी आप कह रहे हैं कि एक विशेषज्ञ समिति इस पर विचार करने जा रही है और आप बार-बार वही उत्तर दे रहे हैं। मैं आपसे स्पष्ट उत्तर चाहता हूँ।

श्री बंसी लाल : हम अभी भी इस पर विचार कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य संगत उत्तर से संतुष्ट नहीं है। मंत्री महोदय ने जो उत्तर दिया है वह सुसंगत है।

अब प्रश्न संख्या 357 पूछा जाएगा : श्रीमती गीता मुखर्जी और श्री गुरुदास कामत यहां उपस्थित नहीं हैं। प्रश्न संख्या 358-डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी भी उपस्थित नहीं हैं। अब श्री रघुमा रेड्डी का प्रश्न संख्या 359 लिया जायेगा।

अनुवंशिक विकारों और पर्यावरण प्रदूषण के कारण कैंसर

*359. **श्री एम० रघुमा रेड्डी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 21 अगस्त, 1985 के "टाइम्स आफ इण्डिया" में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है, जिसमें बताया गया है कि आनुवंशिक विकार और

पर्यावरण प्रदूषण कुछ अज्ञात कारणों के साथ मिल कर बच्चों में कैंसर के रोग का कारण बन सकते हैं, और

(ख) यदि हां, तो ऐसे खतरे से बचाव के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

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

(ख) देश में भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद तथा क्षेत्रीय कैंसर केन्द्रों द्वारा कैंसर पर अनुसंधान कार्य किया जाता है। पर्यावरण मंत्रालय पर्यावर्णिक प्रदूषण नियंत्रण कार्य में तालमेल रख रहा है। कैंसर के उपचार की सुविधा प्रदान करने के लिए स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय विभिन्न संस्थाओं को कैंसर का आरम्भावस्था में पता लगाने वाले केन्द्र खोलने के लिए 50,000/-रुपये प्रति केन्द्र की दर से केन्द्रीय सहायता मंजूर कर रहा है तथा सातवीं पंचवर्षीय योजना में इस रोग की रोकथाम के बारे में शिक्षा प्रदान करने पर अधिक बल दिया जा रहा है।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : कैंसर एक खतरनाक बीमारी है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि छठी पंचवर्षीय योजना में कितने अनुसंधान केन्द्र खोले गए और 7वीं योजना के दौरान वे कितने केन्द्र खोलने जा रहे हैं।

श्री एस० कृष्ण कुमार : कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम के संबंध में हम पहले ही नौ प्रादेशिक कैंसर केन्द्र खोल चुके हैं। इनमें से तीन केन्द्र पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान खोले गए और 6 केन्द्र बाद में खोले गए। इस समय और केन्द्र खोलने का हमारा कोई कार्यक्रम नहीं है।

प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या इन केन्द्रों में पर्याप्त उपकरण हैं ?

श्री एम० रघुमा रेड्डी : मुझे अभी दूसरा पूरक प्रश्न पूछना है।

प्रो० पी० जे० कुरियन : मैं केवल माननीय सदस्य की सहायता कर रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय : अकारण ही ?

श्री एम० रघुमा रेड्डी : क्या सरकार के पास प्रत्येक जिला मुख्यालय में एक केन्द्र खोलने का प्रस्ताव हैं क्योंकि ग्रामीण क्षेत्रों में कैंसर की आरंभिक अवस्था का पता लगाना बहुत कठिन है ? निर्धन ग्रामीण राज्य की राजधानी या दिल्ली जाने में समर्थ नहीं है। क्या सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव है, जिसमें आंध्र प्रदेश सरकार ने इस संबंध में विशेष अनुरोध किया है ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : माननीय सदस्य यह जानना चाहेंगे कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में कैंसर के नियंत्रण के लिए रखे गए 20 करोड़ रुपयों में 18.7 करोड़ रुपए से देश में पहले ही से खोले गए 9 केन्द्रों में वितरित करने का प्रस्ताव है। हमारी योजना इन क्षेत्रीय कैंसर केन्द्रों के अलावा चिकित्सकीय कालेज, गैर चिकित्सकीय-कालेज में भी टेलिथैरेपी सुविधा

प्रदान करने की है। हम और अधिक केन्द्रों में कोबाल्ट चिकित्सा इकाईयां खोलने के लिए सहायता करने जा रहे हैं, बशर्ते कि इसके लिए धन उपलब्ध हो। हमने कैंसर जांच केन्द्र के लिए केन्द्रीय सहायता योजना बनाई है, जिसके अन्तर्गत ई०सी०डी० केन्द्र खोलने के लिए 15,000 रुपए दिए जाते हैं एम० ओ० एच० और विश्व स्वास्थ्य संगठन की सहायता से देश में 27 जांच केन्द्र खोले गए हैं। परिवार कल्याण विभाग के अन्तर्गत 25 पोस्ट पार्टम टेस्ट पेप-स्मीयर सैन्टर हैं तथा आई० सी० एम० आर० के अन्तर्गत 6 राष्ट्रीय कैंसर पंजीयनियां हैं।

श्री एम० रघुमा रेड्डी : मेरा अनुरोध है कि क्या आप प्रत्येक जिला मुख्यालय में एक केन्द्र खोलने जा रहे हैं; आपने उस मुद्दे का जवाब नहीं दिया है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : संसाधनों की कमी के कारण हम उससे अधिक नहीं कर सकते, जितना कि मैंने बताया है।

डा० वी० वेंकटेश : इस आधुनिक विश्व में, हमारे युवा, गतिशील प्रधान मन्त्री विदेशों से सभी तरह की तकनीक का आयात करना चाहते हैं और इस देश में उद्योग शुरू करना चाहते हैं ऐसा करने से पहले क्या आप इस प्रदूषण के खतरे को, जिससे हमारे देश में कैंसर का रोग अधिक फैल रहा है, रोकने के लिए कोई कानून बनाने जा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कल इसका उत्तर दिया था। यह संगत नहीं हैं, यह असंगत है।

श्री एस० कृष्ण कुमार : प्रदूषण रोकने के उपाय प्रमुख पर्यावरण मंत्रालय और श्रम मंत्रालय द्वारा किए जाते हैं।

गर्भ नियंत्रण का नया टीका

*360. **श्री सुभाष यादव** :

+
श्री धर्मपाल सिंह मलिक :

क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में हाल ही में गर्भ नियंत्रण के लिए कोई नया टीका विकसित किया गया है ;

(ख) क्या इस टीके का प्रयोग मानव पर भी किया गया है, और

(ग) यदि हां, तो यह टीका किस हद तक सफल पाया गया है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) से (ग) संतति निग्रह की कोई वैक्सीन विकसित करने के लिए अनुसंधान किया जा रहा है। मनुष्यों पर क्लीनिकी परीक्षण अगले वर्ष के शुरू में आरम्भ किए जाने की सम्भावना है।

श्री धर्मपाल सिंह मलिक : जबकि खुले बाजार में संतति निग्रह के टीके बिक्री के लिए आने की संभावना है, क्या सरकार ने विदेशी मुद्रा अर्जित करने की दृष्टि से ऐसे टीकों का निर्यात करने की कोई योजना बनाई है ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : गर्भ-निरोधक टीके बनाने के संबंध में अनुसंधान करते रहने की जरूरत को समझते हुए, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि यह प्रक्रिया बहुत खर्चीली है और इसमें बहुत समय लगेगा और हम अभी आरम्भिक अवस्था में है । ऐसा अनुमान है कि पशुओं और मनुष्यों पर विभिन्न अवस्थाओं में अध्ययन करने में 5-10 वर्ष का समय लगेगा, तभी हम यह टीका तैयार होने की आशा कर सकते हैं ।

श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या सरकार का विचार एक अध्ययन दल बनाने और राष्ट्रीय स्तर पर चर्चा करने तथा देश की बढ़ती जनसंख्या से उत्पन्न गंभीर स्थिति का मुकाबला करने के लिए योजना बनाने का है ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : यह भी एक सामान्य प्रश्न है । परिवार कल्याण मंत्रालय को इस संबंध में स्वास्थ्य और परिवार कल्याण राष्ट्रीय परिषद द्वारा पहले ही से सहायता दी गई है । हमने भी राष्ट्रीय जनसंख्या परिषद बनाई है और सरकार तथा निजी वैज्ञानिक भी इस संबंध में हमें सलाह दे रहे हैं ।

श्री ए० चार्ल्स : समूचे पहाड़ी क्षेत्रों में असंख्य जड़ी-बूटियां हैं और यह सच है कि गर्भ निरोध के लिए इनमें से कई जड़ी-बूटियों को अपरिष्कृत रूप से प्रयोग में लाया जाता है ।

श्री पी० कुलनदईवेलु : वह जानते हैं ।

श्री ए० चार्ल्स : जो लोग समझदार हैं, वे इस बारे में जानते हैं । लेकिन दुर्भाग्य से, उन जड़ी-बूटियों से बनी दवाइयों के अनुसंधान और विकास पर ज्यादा ध्यान नहीं दिया गया है । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या जड़ी बूटियों से बनी दवाइयों पर अनुसंधान करने के लिए कोई कार्यक्रम बनाया जायेगा ताकि परिवार नियोजन कार्यक्रम के लिए बड़े पैमाने पर इसका प्रयोग किया जाए ?

श्री एस० कृष्ण कुमार : स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय देशी चिकित्सा प्रणाली और उनकी गर्भ-निरोधक क्षमता का उपयोग करने की आवश्यकता के बारे में जागरूक है । हमने उन्हें अनुदान दिया है और आयुर्वेदिक और यूनानी दवाइयों में देशज औषध प्रणाली परिषद की सहायता कर रहे हैं । इस समय कई योजनाएं बनाई गई हैं किन्तु इनमें से केवल दो स्रोतों 'इंसेपगीन' जो कि आयुर्वेद में विरेचक माना जाता है और दूसरे 'इसापगुल' और बिहार में उपलब्ध 'बंजौरी' नाम के पौधे को संतति निग्रह में लाभदायक माना गया है ।

श्री ए० चार्ल्स : आगे अनुसंधान करने के बारे में आपका क्या विचार है ?

अध्यक्ष महोदय : अब इतना काफी है ।

डा० भोई ? कृपया प्रश्न का विस्तार न करें। बहुत सरल प्रश्न पूछिए। केवल गर्भ निरोधक के बारे में ही प्रश्न पूछिए।

डा० कृपासिंधु भोई : एक पूरक प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने कहा था कि गर्भ-रोधी टीकों के नमूने अगले कुछ दिनों में बाजार में उपलब्ध हो जाएंगे, जबकि एक अन्य पूरक प्रश्न के उत्तर में उन्होंने कहा कि यह पांच या छः माह में उपलब्ध होंगे। मैं माननीय मन्त्री से स्पष्ट रूप से पूछना चाहता हूं कि उस टीके का नाम क्या है जिस पर अनुसंधान प्रयोगशालाओं में यह परीक्षण किये जा रहे हैं और किस प्रकार के जानवरों, खरगोशों और अन्य पर यह प्रयोग किये जा रहे हैं और उनमें सफलता का प्रतिशत क्या है। इसके साथ ही क्या आयुर्वेदिक और यूनानी दवाएं तैयार करने में भी अब तक कोई प्रगति हुई है?

अध्यक्ष महोदय : कृपया इसका विस्तार न करें।

[हिन्दी]

मैं यही तो डर रहा था कि आप बर्थ-कन्ट्रोल की तरफ अपने सवाल को ले जाएंगे जिससे दूसरे सवाल पैदा हो सकते हैं।

[अनुवाद]

डा० कृपासिंधु भोई : मैं जानना चाहता हूं कि क्या माननीय मन्त्री और उनका मन्त्रालय इस समस्या की तरफ ध्यान देगा—मैं इसे और सरल करता हूं—क्या वे देश में स्वयंसेवी क्षेत्र में कार्यरत अनुसंधान संस्थानों को आर्थिक सहायता देंगे ताकि प्रक्रिया को आसान बनाया जा सके।

श्री एस० कृष्ण कुमार : पहली प्रायोगिक टीका नई दिल्ली में हमारे प्रसिद्ध प्रतिरक्षार्थी डा० तलवार ने विकसित किया है। यह एच० सी० जी० के 'बेटा-सब यूनिट' हैं जो कि 'टेटनस टोक्साइड' से जुड़े हैं। इसका नाम भी यही है। हम इस टीके को बाजार में लाने से पूर्व विभिन्न जांचों में से गुजारने के लिए जल्दी करने की कोशिश कर रहे हैं और मानव पर इसका परीक्षण 1986 के आरम्भ में शुरू होने की संभावना है।

जैसा कि मैंने पहले कहा, हमारे पास देशी दवाओं और गर्भ निरोध के नए साधन विकसित करने की योजना है।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमती जयन्ती पटनायक —अनुपस्थित।
श्री सत्यगोपाल मिश्र —अनुपस्थित।
श्री सनत कुमार मंडल —अनुपस्थित।
श्री भोलानाथ सेन —अनुपस्थित।
श्रीमती किशोरी सिंह —अनुपस्थित।
श्री के० कुन्जम्भु —अनुपस्थित।

एयर इंडिया को खाड़ी क्षेत्र से आय

\+
***365. श्री के० कुन्जम्बु :**

प्रो० पी० जे० कुरियन :

क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985 के दौरान एयर इण्डिया को खाड़ी क्षेत्र से कुल कितनी आय हुई;

(ख) गत वर्ष के दौरान इस क्षेत्र से हुई आय की तुलना में यह आय कितनी कम या अधिक है;

(ग) क्या सरकार ने खाड़ी क्षेत्र के यात्रियों की इस शिकायत पर विचार किया है कि उस क्षेत्र में किराया बहुत अधिक है;

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ङ) अन्य विमान कम्पनियों द्वारा इस क्षेत्र में क्या किराया वसूल किया जाता है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) जनवरी, 1985 से सितम्बर, 1985 के दौरान एयर इण्डिया का भारत-खाड़ी क्षेत्र से प्रचालन राजस्व 253.52 करोड़ रुपये था; 1984 में इसी अवधि के दौरान यह 233.11 करोड़ रुपये था।

(ग) और (घ) भारत-खाड़ी क्षेत्र के किराये के सम्बन्ध में कुछ अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। तथापि, जो किराये अब लिये जा रहे हैं वे अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ सरकार द्वारा अनुमोदित हैं और एयर इण्डिया सहित सभी एयरलाइनों को, ये किराये लेने होते हैं।

(ङ) इस सम्बन्ध में कोई निश्चित सूचना उपलब्ध नहीं है। तथापि, यह सच है कि कुछ एयरलाइनें बाजार में अपने व्यवसाय को बढ़ाने के लिए किराये में कटौती कर देती हैं।

श्री के० कुन्जम्बु : अन्य क्षेत्रों की, जहां एयर इंडिया कार्यरत है अपेक्षा खाड़ी क्षेत्र के लिए किराये कितने हैं ?

श्री जगदीश टाइटलर : विमान-किराये अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ (आई. ए. टी. ए.) द्वारा नियन्त्रित होते हैं और सभी एयरलाइन्सों को इससे सहमत होना होता है। कुछ एयरलाइन्स हैं जो इस किराये में कटौती कर रही हैं। लेकिन हम अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ द्वारा नियन्त्रित हैं।

श्री के० कुन्जम्बु : खाड़ी-देशों के लिए यात्रियों से प्राप्त अभ्यावेदन में मुख्य मुद्दे क्या है और सरकार ने इस दिशा में क्या कदम उठाए हैं ?

श्री जगदीश टाइटलर : हमें खाड़ी देशों के लिए यात्रियों से कोई अभ्यावेदन नहीं मिला है।

श्री के० कुञ्जम्बु : कई एक ज्ञापन दिये गये हैं।

प्रो० पी० जे० कुरियन : मुझे यह कहते हुए दु:ख होता है कि माननीय मन्त्री ने सही उत्तर नहीं दिया है और कहा है कि मुझे कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है। इस विषय पर कई अभ्यावेदन दिये गये हैं। खुद मैंने इस बारे में सरकार को लिखा है। त्रिवेन्द्रम-खाड़ी क्षेत्र केवल एयर इंडिया द्वारा ही संचालित है। यहां एयर इण्डिया का एकाधिकार है। लेकिन आप त्रिवेन्द्रम-खाड़ी यात्रियों से भी वही किराया वसूल कर रहे हैं जो खाड़ी-बम्बई-त्रिवेन्द्रम क्षेत्र के यात्रियों से वसूल करते हैं, जबकि त्रिवेन्द्रम-खाड़ी क्षेत्र की तुलना में खाड़ी-बम्बई-त्रिवेन्द्रम क्षेत्र की दूरी काफी कम है और समय भी काफी कम लगता है। अत: जब वे कम समय यात्रा करते हैं, उड़ानों में कम समय लगता है, एयर इण्डिया का संचालन खर्च कम है और यह एयर इण्डिया का सर्वाधिकार भी है, तो एयर इण्डिया त्रिवेन्द्रम-खाड़ी यात्रियों से अधिक किराया क्यों वसूल कर रही है? सभा में कई दफा इस असंगतता की तरफ सरकार का ध्यान दिलाया गया और कई दफा अभ्यावेदन भी दिये गये हैं। ये यात्री गरीब कुशल कारीगर हैं, जो अपनी आजीविका के लिए वहां जाते हैं···

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

प्रो० पी० जे० कुरियन : मैं हजारों गरीब यात्रियों की तरफ से निवेदन कर रहा हूं। क्या मन्त्री इस अनियमितता की जांच करेंगे। क्या अन्य क्षेत्रों में घाटा हो रहा है और त्रिवेन्द्रम-खाड़ी क्षेत्र में लाभ हो रहा है और यह लाभ इसलिए हो रहा है क्योंकि हम ज्यादा किराया वसूल कर रहे हैं—अन्य क्षेत्रों की तुलना में आप यहां बहुत ज्यादा किराया वसूल कर रहे हैं। जब आपका यहां एकाधिकार है तो आप अधिक किराया क्यों वसूल कर रहे हैं? आप आई. ए. टी. ए. की बात क्यों करते हैं?

श्री जगदीश टाइटलर : सभी किराये आई. ए. टी. ए. द्वारा नियन्त्रित होते हैं।

प्रो० पी० जे० कुरियन : यहां आपका एकाधिकार है।

श्री जगदीश टाइटलर : तब भी किराये आई. ए. टी. ए. द्वारा नियन्त्रित होते हैं।

प्रो० पी० जे० कुरियन : उन्हें इसकी जांच करनी चाहिए कि असंगति है या नहीं।

अध्यक्ष महोदय : चर्चा नहीं।

श्री ई० अय्यप्पु रेड्डी : श्रीमन्, अब जबकि खाड़ी देशों से उड़ानें हैदराबाद तक कर दी गई हैं तो क्या सरकार आशा करती है कि खाड़ी देशों से यातायात से अधिक आय प्राप्त होगी और हैदराबाद तक प्रति सप्ताह कितनी उड़ानों का प्रस्ताव है? क्या मंत्री जी प्रति सप्ताह हैदराबाद से कम-से-कम 4 उड़ानों की व्यवस्था करेंगे?

अध्यक्ष महोदय : वह कैसे बता सकते हैं ? इसके लिए आपको एक अन्य सूचना देनी होगी। अचानक ही वह नहीं बता सकते कि…

(व्यवधान)

श्री ई० अय्यप्पु रेड्डी : कम-से-कम उन्हें यह तो उत्तर देना ही चाहिए कि हैदराबाद से प्रति सप्ताह चार उड़ानें ·

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं। क्या आप इसके लिए तैयार हैं ? मैं ऐसा नहीं समझता।

श्री जगदीश टाइटलर : श्रीमन्, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि हम हैदराबाद के लिए अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानें आरम्भ करने जा रहे हैं और 20 तारीख की सुबह ऐसी पहली उड़ान हैदराबाद पहुंच जाएगी। अगर हमें पर्याप्त यात्री मिलें, तो निश्चय ही हम उड़ानों की संख्या में वृद्धि करेंगे।

श्री टी० बशीर : श्रीमन्, माननीय मंत्री ने कहा है कि किरायों का निर्धारण आई. ए. टी. ए. द्वारा किया जाता है। असल में खाड़ी क्षेत्र में, यानि त्रिवेन्द्रम से खाड़ी देशों तक के किराये में भारी वृद्धि की शिकायतें मिली हैं। पिछले माह ही इसमें वृद्धि की गई है। मैं आंकड़े दे सकता हूं। क्योंकि समय की कमी है अतः मैं ऐसा नहीं कर रहा हूं। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या आई. ए. टी. ए. अपने आप ही इन किरायों के बारे में निर्णय करती है, या वे सम्बन्धित देश से भी विचार-विमर्श करती है।

श्री जगदीश टाइटलर : सभी सदस्य देश बैठकर इस बारे में फैसला करते हैं।

श्री टी० बशीर : इस मामले में भी क्या…

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : बस, ठीक है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : श्रीमन्, मंत्री महोदय, कब तक हैदराबाद हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा घोषित कर देंगे ? अगर इसमें काफी समय लगेगा तो मंत्री महोदय इस देरी के कारणों और कठिनाइयों के बारे में बताने की कृपा करेंगे ?

श्री जगदीश टाइटलर : मैंने शुरू में ही यह कहा था कि हम देश के किसी भी हवाई अड्डे से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें आरम्भ कर सकते हैं। देश में इस समय केवल चार ही अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे हैं—दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास। क्योंकि 19 तारीख से हम हैदराबाद से अंतर्राष्ट्रीय उड़ानें आरम्भ करने जा रहे हैं, अतः उस दिन से अन्तर्राष्ट्रीय यातायात की सुविधाएं वहां से मिलनी आरम्भ हो जाएंगी।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : श्रीमन्, मैंने दूसरा प्रश्न पूछा था।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपको आम खाने से मतलब है या पेड़ गिनने से।

[अनुवाद]

श्री श्रीकान्त दत्त—अनुपस्थित।

" नित्यानन्द मिश्र—अनुपस्थित।

" अमर राय प्रधान—उन्होंने अनुपस्थित रहने के लिए अनुमति ली है।

" अनन्त प्रसाद सेठी—अनुपस्थित।

" जगन्नाथ प्रसाद—अनुपस्थित।

प्रो० मधु दण्डवते—अनुपस्थित।

श्री ब्रज मोहन महन्ती—अनुपस्थित।

" श्यामलाल यादव—अनुपस्थित।

श्रीमती गीता मुखर्जी—अनुपस्थित।

श्री गुरुदास कामत—अनुपस्थित।

डॉ० चन्द्रशेखर त्रिपाठी—अनुपस्थित।

श्रीमती जयन्ती पटनायक—अनुपस्थित।

श्री सत्यगोपाल मिश्र—अनुपस्थित।

" सनत कुमार मंडल—अनुपस्थित।

" भोलानाथ सेन—अनुपस्थित।

श्रीमती किशोरी सिंह—अनुपस्थित।

श्री श्रीकान्त दत्त—अनुपस्थित।

" नित्यानन्द मिश्र—अनुपस्थित।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

बाढ़ और तूफान से कुप्रभावित क्षेत्रों को चिकित्सा सहायता

*350. **श्री अमर राय प्रधान :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के विभिन्न भागों में आई हाल की बाढ़ और तूफान से कुप्रभावित क्षेत्रों में चिकित्सा सहायता प्रदान की है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और कुप्रभावित क्षेत्रों को अब तक दी गई चिकित्सा सहायता का, राज्यवार, ब्यौरा क्या है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री : (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

वर्ष 1985-86 के दौरान देश में बाढ़ और तूफान से प्रभावित क्षेत्रों को अब तक निम्नलिखित चिकित्सा सहायता दी गई है :—

तमिलनाडु

(क) हैजा-रोधी वैक्सीन	···10 लाख खुराकें
(ख) टाइफायड-रोधी वैक्सीन	···1 लाख खुराकें

पंजाब

(क) हैजा-रोधी वैक्सीन	···3,15,000 मि०लि०
(ख) टी० ए० वैक्सीन	···25,000 मि०लि०
(ग) सान्द्रित सांप-रोधी विष सीरम (तरल)	···1,000 मि०लि०
(घ) सान्द्रित सांप-रोधी विष सीरम	···2,000 मि०लि०

बिहार

हैजा-रोधी वैक्सीन (सान्द्रित)	···4,70,000 मि०लि०

मणिपुर

(क) हैजा-रोधी वैक्सीन	···1,25,000 मि०लि०
(ख) टी० ए० वैक्सीन	···30,000 मि०लि०

महाराष्ट्र

टी० टी० वैक्सीन	···5,00,000 खुराकें

उत्तर प्रदेश

(क) सान्द्रित सांप-रोधी विष सीरम (तरल)	···10,000 मि०लि०
(ख) सान्द्रित सांप-रोधी विष सीरम (सूखा)	···20,000 मि०लि०

उड़ीसा

हैजा-रोधी वैक्सीन	4,00,000 खुराकें

एक प्रकार के रक्त रोग की भीषणता कम करने हेतु अन्तर्जातीय विवाह

*351. **श्री अनन्त प्रसाद सेठी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्जातीय और अन्तर्सम्प्रदाय विवाहों के फलस्वरूप एक प्रकार के रक्त रोग, जिसके रोगी अपनी किशोरावस्था भी पूरी नहीं कर पाते, की भीषणता कम हो सकती है;

(ख) क्या थैलासीमिया के रोगियों में बार-बार खून चढ़ाने की आवश्यकता होती है, क्योंकि उनमें होमोग्लोबिन की मात्रा कम होती है और यह काम जोखिम वाला भी होता है, क्योंकि प्लाज्मा और श्वेत रक्त कोशिकाओं के बिना बार-बार खून चढ़ाने से शरीर में लौह की मात्रा अधिक हो जाती है, जिससे रोगी का हृदय, जिगर और आमाशय खराब हो जाते हैं तथा रोगी की चमड़ी काली पड़ जाती है; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) थैलासीमिया रोग विवाहित साथी की वाहक स्थिति (कैरियर स्टेट्स) पर निर्भर करता है।

(ख) जी, हां।

(ग) विवाह पूर्व आनुवंशिक परामर्श के बाद रोग वाहकों के बीच विवाह न होने देना ही इस रोग को रोकने का एकमात्र तरीका है। वैकल्पिक तरीका यह है कि जिन महिलाओं का गर्भ खराब होने का खतरा हो उनकी प्रसव पूर्व स्क्रीनिंग करने और उपयुक्त मामलों में चिकित्सकीय गर्भसमापन करने का एक कार्यक्रम चलाना है। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् ने बाद के प्रयोजन के लिए बम्बई में एक केन्द्र की स्थापना कर दी है।

[हिन्दी]

दिल्ली-शामली-सहारनपुर रेल लाइन पर नई रेलगाड़ियां चलाना

*352. **श्री जगन्नाथ प्रसाद** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार उत्तर रेल की दिल्ली-शामली-सहारनपुर लाइन पर कुछ नई एक्सप्रेस/पैसेंजर रेलगाड़ियां चलाने का विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त रेलगाड़ियां कब से चलाने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) मुख्यतः सवारी डिब्बों और दिल्ली क्षेत्र में टर्मिनल सुविधाओं की कमी के कारण।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय जल ग्रिड की स्थापना

*353. **प्रो० मधु दण्डवते** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सुझाव दिया गया है कि विभिन्न राज्यों को पर्याप्त मात्रा में पानी सप्लाई करने के लिए एक दीर्घकालिक समाधान के रूप में सरकार को राष्ट्रीय जल ग्रिड स्थापित करने की नीति पर शीघ्रता से कार्यवाही करनी चाहिए; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) विभिन्न नदी प्रणालियों को जोड़ने के लिए समय-समय पर प्रस्ताव किए गए हैं तथा प्रस्तावों के व्यापक तकनीकी-आर्थिक पहलुओं की जांच की गई है। 1980 में तैयार किए गए जल संसाधन विकास के राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य को ध्यान में रखते हुए प्रायद्वीपीय नदियों को एक दूसरे के साथ जोड़ने के सम्बन्ध में अध्ययन तथा अन्वेषण आरम्भ किये गये हैं।

दिल्ली परिवहन निगम को हुआ घाटा

*354. **श्री बृजमोहन महन्ती** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम को वर्ष 1984-85 के दौरान 60 करोड़ रुपये से अधिक का घाटा हुआ;

(ख) सातवीं योजना में दिल्ली परिवहन निगम के लिए कितने धन का नियतन किया गया है; और

(ग) तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) सातवीं योजना में 100 करोड़ रुपये के अनुमोदित परिव्यय में से 70.90 करोड़ रुपये 2825 बसें खरीदने के लिए हैं (1118 पुरानी बसों के स्थान पर नई बसें और 1707 नई बसें)। शेष 29.10 करोड़ रुपये नये डिपुओं, नये नोडल केन्द्रों/टर्मिनलों, बस-क्यू शेल्टर के निर्माण तथा वर्कशाप तथा अन्य आधारभूत सुविधाओं पर खर्च करने की योजना है।

[हिन्दी]

बिना टिकट यात्री

*355. **श्री श्यामलाल यादव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जून से सितम्बर, 1985 की अवधि में कितने बे-टिकट यात्री पकड़े गये; और

(ख) क्या सरकार बिना टिकट यात्रा की प्रवृत्ति को रोकने की दृष्टि से गार्डों और बुकिंग क्लर्कों को विशेष प्रशिक्षण देने का विचार कर रही है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) 16·52 लाख।

(ख) जी नहीं।

[अनुवाद]

गैर-सरकारी क्षेत्र में इन्लैंण्ड कन्टेनर डिपुओं का निर्माण और संचालन

*357. श्रीमती गीता मुखर्जी :

श्री गुरुदास कामत :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे ने गैर-सराकरी क्षेत्र को इन्लैण्ड कन्टेनर डिपुओं का निर्माण और संचालन कार्य अपने नियन्त्रण में लेने को कहा है;

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

(ग) क्या टाटा उद्योग समूह इन्लैंड कन्टेनर डिपुओं की स्थापना करने जा रहा है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) उपयुक्त शर्तों पर अन्तर्देशीय कन्टेनर डिपो चलाने के लिए सार्वजनिक और निजी क्षेत्रों सहित बाहरी पार्टियों को आमन्त्रित करने का विनिश्चय किया गया है।

(ख) रेलों को आबंटित किये गये सीमित योजना संसाधनों पर दबाव को कम करने और उससे विभिन्न अन्य महत्त्वपूर्ण आवश्यकताओं के लिए अधिक संसाधन उपलब्ध कराने के लिए।

(ग) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

[हिन्दी]

एयर इण्डिया के विमानों में यात्रियों को शराब देना

*358. डॉ० चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इंडिया के विमानों में अति विशिष्ट व्यक्तियों को खुले आम शराब देने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या सरकार की मद्य-निषेध नीति को ध्यान में रखते हुए सरकार का इस पर पाबन्दी लगाने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो कब तक, और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री : (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) एयर इंडिया अन्य अन्तर्राष्ट्रीय वाहकों की तरह अपने प्रथम श्रेणी/व्यावसायिक श्रेणी के यात्रियों को नि:शुल्क शराब देने की परिपाटी का पालन करती है।

(ख) और (ग) जी, नहीं। क्योंकि इस तरह की परिपाटी का अनुसरण काफी एयर-लाइनों द्वारा किया जाता है, अत: इस परिपाटी पर रोक लगाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। इस प्रकार के कदम उठाने से एयर इण्डिया को ऊंचा किराया देने वाले यात्रियों का झुकाव दूसरी एयर लाइनों की ओर हो सकता है जिसके परिणामस्वरूप यातायात में कमी आ सकती है और एयर इण्डिया को राजस्व की हानि हो सकती है।

[अनुवाद]

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बड़े पत्तनों का आधुनिकीकरण

***361. श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना अवधि के दौरान कुछ बड़े पत्तनों का आधुनिकीकरण करने का सरकार का प्रस्ताव है, और

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

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) जी, हां।

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

विवरण

सातवीं योजना में शामिल 2 करोड़ अथवा अधिक लागत की योजनाएं

(करोड़ रुपये)

पत्तन	योजना	अनुमानित लागत	सातवीं योजना में परिव्यय
	I बढ़ोत्तरी		
कलकत्ता	1. कन्टेनर हैंडलिंग सुविधाएं चरण-II	3.50	0.90

पत्तन	योजना	अनुमानित लागत	सातवीं योजना में परिव्यय
हल्दिया	I आधुनिकीकरण		
	1. मौजूदा तेल जेटी को सुदृढ़ बनाना	3.50	3.50
	2. गोदी क्षेत्र में सड़कों का निर्माण	2.00	0.60
	II बढ़ोत्तरी		
	1. टगों सहित दूसरी तेल जेटी	31.45	31.32
	2. अतिरिक्त सामान्य कार्गो बर्थ	9.00	7.00
	3. मौजूदा कन्टेनर टर्मिनल को बढ़ाना	10.00	2.50
	4. चिरंजीवपुर में आवासीय क्वार्टर	5.00	1.75
बम्बई	I आधुनिकीकरण		
	1. पीर पाउ में विकसित तेल एवं रसायन हैंडलिंग सुविधाएं :		
	(क) पीर पाउ जेटी को बदलना	15.00	15.00
	(ख) आर सी सी ट्रेरल का निर्माण	6.50	6.50
	2. बूचर द्वीप समूह में विकसित तेल हैंडलिंग सुविधाएं	3.10	3.10
	3. मौजूदा गोदियों का आधुनिकीकरण	30.00	7.00
	4. मुख्य बन्दरगाह नहर के लिए नये नौचालन उपकरण।	4.00	4.00

पत्तन	योजना	अनुमानित लागत	सातवीं योजना में परिव्यय
	2. बढ़ोत्तरी		
	1. रबर टायर वाली 9 कंटेनर यार्ड क्रेनों की खरीद	14.58	14.58
	2. 2 क्वे साइड कंटेनर क्रेनों की खरीद	13.55	13.55
	3. ट्रांस टेनर क्रेनों के लिए आर सी सी ट्रैक और टिम्बर पांड पर ट्रांसटेनर यार्डों के लिए पटरी बिछाना	4.20	4.20
मद्रास	I बढ़ोत्तरी		
	1. कंटेनर बर्थ का विस्तार	30.00	20.00
	2. दो ट्रांसफर क्रेनों की खरीद	4.00	4.00
कोचीन	I बढ़ोत्तरी		
	1. कंटेनर हैंडलिंग उपकरणों की खरीद	15.00	13.00
	2. सी एस एल टग के लिए भुगतान	2.80	2.80
	3. एक टग की खरीद	5.50	1.10
विशाखा पत्तनम	I आधुनिकीकरण		
	1. पत्तन की रेल प्रणाली का विस्तार और उसमें सुधार	2.00	0.50
	II बढ़ोत्तरी		
	1. कोयला बर्थ का निर्माण	14.00	5.00
	2. 1,70,000 डी डब्ल्यू टी हैंडल करने के लिए लौह अयस्क हैंडलिंग सुविधाओं को स्तरोन्नत करना।	25.00	8.00

पत्तन	योजना	अनुमानित लागत	सातवीं योजना में परिव्यय
कांडला	I बढ़ोत्तरी		
	1. सातवां कार्गो बर्थ	22.00	5.00
	2. वाडीनार में पी ओ एल उत्पादों को हैंडल करने के लिए सुविधाएं	27.00	3.00
मुरगांव	I बढ़ोत्तरी		
	1. अतिरिक्त वार्ज अनलोडिंग जेटी	5.50	5.50
	2. अतिरिक्त सामान्य कार्गो बर्थ	14.00	7.32
न्यू मंगलूर	I आधुनिकीकरण		
	1. सड़क नेट वर्क प्रणाली का विकास और उसमें सुधार	2.00	2.00
टूटीकोरिन	II बढ़ोत्तरी		
	1. टूटीकोरिन में एक जेटी का निर्माण	11.00	4.00
	2. 30 टी बी पी टगों की खरीद	5.30	5.35
पारादीप	I बढ़ोत्तरी		
	1. सड़कों, पुलियों, एक पुल का निर्माण	2.50	2.50
	2. कोयला हैंडलिंग सुविधाएं	10.00	5.00
	II आधुनिकीकरण		
	1. पत्तन क्षेत्र के अन्दर इलेक्ट्रिकल इन्सटालेशन	2.00	2.00

खड़गपुर रेल वर्कशाप का आधुनिकीकरण

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

(क) खड़गपुर रेल वर्कशाप का आधुनिकीकरण करने के लिए उनके मंत्रालय की योजना और कार्यक्रम क्या हैं; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री : (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) खड़गपुर कारखाने का आधुनिकीकरण विभिन्न चरणों में करने की योजना बनाई है। योजना का प्रथम चरण जो 1981-82 में शुरू किया गया था, पूरा होने वाला है। अब योजना का दूसरा चरण शुरू किया जा रहा है।

(ख) (1) खड़गपुर कारखाने की आधुनिकीकरण योजना का प्रथम चरण 1981-82 के रेल बजट में शामिल किया गया था। इस परियोजना की वर्तमान अनुमानित लागत लगभग 13.27 करोड़ रुपये है। अपर्याप्त संयन्त्र खाकों के कारण उत्पन्न उत्पादन बाधाओं को दूर करने के लिए इस परियोजना में आधुनिक मशीन और संयन्त्र, यूनिट एक्सचेन्ज पुर्जों और अनिवार्य सिविल इन्जीनियरी निर्माण-कार्यों का प्रावधान करने की व्यवस्था की गयी है।

(2) परियोजना का दूसरा चरण लगभग 26.11 करोड़ रुपये की लागत से 1984-85 के रेल बजट में शामिल किया गया है। इस परियोजना में कारखाने की बदली हुई उत्पाद मिश्र गतिविधियों के सन्दर्भ में आधुनिक मशीन और संयन्त्र, यूनिट एक्चेन्ज पुर्जों तथा सिविल इन्जी-नियरी निर्माण-कार्यों के प्रावधान की व्यवस्था है। बिजली रेल इंजनों तथा बिजली गाड़ी स्टाक की आवधिक ओवरहालिंग के लिए अवसंरचनात्मक सुविधाओं का सृजन करने की योजना बनाई गई है।

कलकत्ता से वायु सेवा चलाने हेतु विदेशी विमान कम्पनियों द्वारा रखी गई शर्तें

*363 **श्री सनत कुमार मण्डल** :
　　श्री भोला नाथ सेन :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनेक अन्तर्राष्ट्रीय विमान कम्पनियां कलकत्ता के लिए वायु सेवा की व्यवस्था करने की इच्छुक है, बशर्ते कि केन्द्रीय सरकार उन्हें सिंगापुर अथवा सुदूर पूर्व के अन्य स्थानों तक आगे जाने की अनुमति दें;

(ख) क्या कुछ विदेशी विमान कम्पनियां सुदूर पूर्व के स्थानों, विशेषकर सिंगापुर तक जाने के मार्ग में कलकत्ता में रुकना व्यवहार्य मानती हैं ;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने इन विमान कम्पनियों द्वारा कलकत्ता में रुकने के लिए निर्धारित शर्तों पर विचार किया है ; और

(घ) इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) भारत सरकार को केवल सिंगापुर एयरलाइन्स नामक एक एयरलाइन्स से सिंगापुर और कलकत्ता के बीच सीधी विमान सेवा शुरू करने का अनुरोध प्राप्त हुआ है।

(ख) केवल बालकन एयरलाइन्स (बुलगारियन एयरलाइन) ने ही कलकत्ता से होकर सुदूरपूर्व विशेषरूप से बैंकाक के लिए उड़ान सेवा परिचालित करने में रुचि दिखाई थी।

(ग) और (घ) भारत और बलगारिया के बीच एक विमान सेवा करार किया गया था जिसके परिणाम स्वरूप बालकन एयरलाइन्स को सोफिया-आबू धाबी-कलकत्ता-बैंकाक मार्ग पर परिचालन के लिए प्राधिकृत किया गया था। परन्तु बालकन एयरलाइन्स ने अभी तक कोई ऐसी निश्चित तिथि नहीं बताई है जिससे वह कलकत्ता के लिए/से होकर परिचालन आरम्भ करेगी।

बड़ी कम्पनियों द्वारा अपने माल डिब्बे रखने की पेशकश

***364. श्रीमती किशोरी सिंह :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़े प्रयोक्ताओं की ओर से माल डिब्बे रखने के सम्बन्ध में रेलवे को अनेक बड़ी कम्पनियों से पेशकश प्राप्त हुई है, जिससे कि माल-डिब्बों की कमी दूर करने में उनकी सहायता की जा सके ; और

(ख) यदि हां, तो प्राप्त पेशकश पर कब तक निर्णय किए जाने की संभावना है ?

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

(ख) लगभग 3 महीने की अवधि में।

[हिन्दी]

माल डिब्बे खरीदने के लिए धनराशि

***366. श्री श्रीकांत दत्त नरसिंहराज वाडियर :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को देश में माल डिब्बों की कमी की जानकारी है ;

(ख) क्या सातवीं योजना अवधि के लिए माल डिब्बों की कुल आवश्यकता का कोई अनुमान लगाया गया है ;

(ग) यदि हां, तो उक्त योजना अवधि में कितने माल डिब्बे खरीदने का प्रस्ताव है ;

(घ) इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ; और

(ङ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

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

(ख) सातवीं योजना अवधि के दौरान चौपहिया यूनिटों के हिसाब से लगभग 96,000 माल डिब्बों की कुल आवश्यकता का अनुमान लगाया गया है।

(ग) चौपहिया यूनिटों के हिसाब से 96,000 माल डिब्बे।

(घ) और (ङ) चल-स्टाक की खरीद के लिए की गयी कुल 4290 करोड़ रुपये की व्यवस्था में से माल डिब्बों के लिए लगभग 2,000 करोड़ रुपये।

[अनुवाद]

खेलों के लिए प्रशिक्षण और कोचिंग सुविधाएं

*367. श्री नित्यानन्द मिश्र : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने विभिन्न राज्यों में विभिन्न खेलों के लिए प्रशिक्षण और कोचिंग सुविधाओं का विस्तार करने हेतु कदम उठाए हैं ;

(ख) यदि हां, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं जहां इस प्रकार की सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं ; और

(ग) उड़ीसा राज्य में इस सम्बन्ध में उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा): (क) से (ग) यद्यपि भारत के संविधान के अन्तर्गत "खेल" राज्य का विषय है, फिर भी, केन्द्रीय सरकार की विभिन्न राज्यों में खेलों के लिए प्रशिक्षण और कोचिंग की सुविधाएं प्रदान करने के लिए कुछ योजनाएं चल रही हैं। इनमें से कुछ अधिक महत्वपूर्ण निम्नलिखित हैं :

1. नेताजी सुभाष राष्ट्रीय खेल संस्थान (एन० एस० एन० आई० एस०) जो राष्ट्रीय शारीरिक शिक्षा और खेल संस्थान (एस० एन० आई० पी० ई० एस०) के लिए सोसायटी के अन्तर्गत कार्य कर रहा है, राष्ट्रीय प्रशिक्षण योजना संचालित कर रहा है, जिसके अन्तर्गत विभिन्न राज्यों में 25 क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र युवा पुरुषों, महिलाओं और बच्चों को प्रशिक्षण और कोचिंग लेने के लिए अवसर प्रदान करते हैं।

2. एन० एस० एन० आई० एस० द्वारा कार्यान्वित विश्वविद्यालयों में एस० एन० आई० पी० ई० एस०, फील्ड स्टेशन की योजना के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों के कई विश्वविद्यालयों में 33 एस० एन० आई० पी० ई० एस० फील्ड स्टेशन स्थापित किए गए हैं ताकि कालेज और विश्वविद्यालय के छात्र खेलों में भाग लेने और प्रशिक्षण लेने के लिए प्रोत्साहित किए जा सके।

3. भारतीय खेल प्राधिकरण ने खेल प्रतिभा खोज प्रतियोगिता की योजना शुरू की है जिसमें शैक्षिक अध्ययन के अतिरिक्त खेल कोचिंग प्रदान करने के लिए विभिन्न राज्यों में भारतीय खेल प्राधिकरण द्वारा अपनाये जाने वाले स्कूलों में दाखिले के लिए 10-12 वर्ष की आयु वर्ग के 150 से 200 लड़के और लड़कियों के चयन की व्यवस्था है।

4. राज्य खेल परिषदों को राज्य स्तर पर अन्य बातों के साथ-साथ वार्षिक कोचिंग शिविरों के आयोजन के लिए अनुदान। यह योजना युवा कार्यक्रम और खेल विभाग द्वारा संचालित की जा रही है।

5. युवा कार्यक्रम और खेल विभाग द्वारा संचालित नेहरू युवक केन्द्रों की योजना के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों में 210 नेहरू युवक केन्द्र ग्रामीण युवाओं को कोचिंग और प्रशिक्षण द्वारा खेलों को बढ़ावा देने सहित युवाओं से सम्बन्धित विभिन्न कार्य-कलाप प्रदान करते हैं।

इसके अतिरिक्त, सरकार की नेताजी सुभाष राष्ट्रीय खेल संस्थान के क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्रों से सम्बद्ध खेल छात्रावासों की स्थापना के लिए योजना शुरू करने का प्रस्ताव है ताकि गैर-छात्र और कुछ स्तर वाले नियुक्त व्यक्ति खेलों में अपने कार्य-निष्पादन में सुधार के लिए सुविधाएं प्राप्त कर सकें। यह नेताजी सुभाष राष्ट्रीय खेल संस्थान द्वारा संचालित एस० एन० आई० पी० ई० एस० की योजना होगी।

क्षेत्रीय कोचिंग केन्द्र, एस० एन० आई० पी० ई० एस० फील्ड स्टेशन और नेहरू युवक केन्द्रों के राज्य वार ब्यौरे निम्नलिखित हैं :—

राज्य/संघ शासित क्षेत्र के नाम	नेहरू युवक केन्द्र	क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्रों की संख्या	स्नाइप्स और फील्ड स्टेशनों की संख्या
1	2	3	4
आन्ध्र प्रदेश	14	1	1
असम	8	1	1
अरुणाचल प्रदेश	2	—	—
अन्दमान और निकोबार द्वीप समूह	2	—	—
बिहार	13	1	1
चण्डीगढ़	1	1	1

1	2	3	4
दिल्ली	3	1	1
गुजरात	6	1	1
गोवा, दमन और दीव	2	1	—
हरियाणा	5	1	1
हिमाचल प्रदेश	8	1	1
जम्मू और काश्मीर	1	1	1
कर्नाटक	12	1	3
केरल	8	1	3
लक्षद्वीप	1	—	—
मध्य प्रदेश	15	1	3
महाराष्ट्र	3	1	2
मणिपुर	5	1	1
मेघालय	2	1	1
मिजोरम	1	1	—
नागालैंड	3	—	—
उड़ीसा	10	1	1
पाण्डिचेरी	2	—	—
पंजाब	12	1	2
राजस्थान	17	1	2
सिक्किम	1	1	—
तमिलनाडु	10	1	2
त्रिपुरा	2	1	—
उत्तर प्रदेश	32	1	3

1	2	3	4
पश्चिम बंगाल	8	1	1
दादिर और नागर हवेली	1	—	—
कुल	210	25	33

कटक में एक क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्र और उत्कल विश्वविद्यालय (भुवनेश्वर) में एक स्नाइप्स फील्ड स्टेशन, उड़ीसा राज्य में पहले ही कार्य कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, 10 नेहरू युवक केन्द्र अर्थात् बालनगीर, धेन्कानाल, कोरापुट, सम्बलपुर, सुन्दरगढ़, बरहामपुर, केइनझर, बारीपाड़ा, भवानीपटना और फुलबनी जिसके साथ 13 एन० एस० एन० आई० एस० खेल प्रशिक्षक उड़ीसा में ग्रामीण लोगों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भी लगाए गए हैं।

[अनुवाद]

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पश्चिम बंगाल की नई रेल परियोजनाएं

3560. **श्री अनिल बसु :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रधान मंत्री और रेल मंत्री ने विश्वास दिलाया था कि पश्चिम बंगाल में किसी नई रेल परियोजना को रद्द नहीं किया गया है;

(ख) पश्चिम बंगाल में रेल परियोजनाओं का निर्माण कार्य कब आरम्भ किए जाने की सम्भावना है;

(ग) क्या इन परियोजनाओं को सातवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) (क) ऐसा कोई आम आश्वासन दिया गया था, यह दर्शाने वाला कोई रिकार्ड उपलब्ध नहीं है।

(ख) कोई निश्चित समय नहीं बताया जा सकता है क्योंकि नई परियोजनाओं को शुरू करना संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा जिनकी अभी बेहद तंगी है।

(ग) और (घ) चालू परियोजनाओं में प्रगति सातवीं योजना के दौरान वर्षानुवर्ष उपलब्ध कराये जाने वाले धन के अनुसार की जाएगी।

स्वास्थ्य के सम्बन्ध में भारत-बंगलादेश समझौता :

3561. **श्री मुरलीधर माने : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि स्वास्थ्य के सम्बन्ध में भारत और बंगलादेश के बीच हुए समझौते पर सितम्बर, 1985 में हस्ताक्षर किए गए थे; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) "समुद्र, वायु और थल यातायात के स्वास्थ्य नियन्त्रण के लिए प्रशासनिक प्रबन्ध" के बारे में 9 सितम्बर, 1985 को भारत और बंगला देश के बीच एक करार पर हस्ताक्षर किए गए थे।

अन्तरराष्ट्रीय स्वास्थ्य विनियमों के अनुच्छेद 92 के अधीन किए गए इस करार के उद्देश्य दोनों देशों के बीच अन्तरराष्ट्रीय यातायात पर स्वास्थ्य संबन्धी नियन्त्रण रखने के लिए एक "साझा क्षेत्र" बनाना, स्वास्थ्य नियन्त्रण को सरल बनाना, रोग एक देश से दूसरे देश में न जाए इसके लिए रोगों की रोकथाम करने सम्बन्धी उपायों को अधिक कारगर बनाना, यात्रा को सरल बनना और "एक स्थान पर जांच" की सुविधाएं उपलब्ध करना है।

इस करार में संबन्धित देशों के समुद्र और हवाई पत्तनों, के बारे में सूचना, जानपड़क स्थिति, अन्तरराष्ट्रीय स्वास्थ्य विनियमों के प्रशासन को प्रभावित करने की नीति में परिवर्तन, दोनों देशों में वर्जित क्षेत्रों से आने वाले सभी जहाजों/वायुयानों पर लागू होने वाले सामान्य स्वास्थ्य उपायों की जरूरतों के बारे में सूचना का आदान-प्रदान करने की व्यवस्था है।

दक्षिण पूर्व रेलवे में सबोर्डीनेट क्वार्टरों का संशोधित किराया

3562. **श्री बसुदेव आचार्य : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे में राजपत्रित अधिकारियों के कब्जे में कर्मचारी क्वार्टरों का किराया दिनांक 1 अगस्त, 1976 से बदलकर 5.54 रुपये प्रति 100 वर्गफुट कर दिया गया था ;

(ख) क्या किरायों में यह संशोधन 1 अगस्त, 1981 से किया जाना चाहिए था;

(ग) यदि हां, तो क्या संशोधन कर दिया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ग) और (घ) अपेक्षित आंकड़े इकट्ठा करने में विलम्ब के कारण समीक्षा नहीं हो पाई है। अब प्रायः सभी आंकड़े इकट्ठे हो गए हैं और समीक्षा को शीघ्र ही अन्तिम रूप दिए जाने की संभावना है।

डा० बी० आर० अम्बेदकर के लिए राष्ट्रीय स्मारक

3563. **श्री अनादि चरण दास** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 1, तिलक मार्ग स्थित आवास-गृह स्वतंत्र भारत के प्रथम विधि मंत्री और भारतीय संविधान के मुख्य रचयिता स्वर्गीय डा० बी० आर० अम्बेदकर का सरकारी निवास-स्थान था ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस आवास को डा० अम्बेदकर के स्मारक के रूप में बदलने के प्रस्ताव पर कभी विचार किया है ;

(ग) क्या सरकार को मालूम है कि डा० अम्बेदकर की वयोवृद्ध धर्मपत्नी ने समाचार पत्रों में दिए गए हाल के बयान में बताया है कि वह डा० अम्बेदकर के निजी वस्तुओं को इस आशा से कि केन्द्रीय सरकार दिल्ली में एक राष्ट्रीय स्मारक बनाकर उन्हें ऐतिहासिक महत्व की वस्तुओं के रूप में ग्रहण करेगी, किस प्रकार अब तक संभाल कर रखे हुए हैं;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार 1, तिलक मार्ग स्थित आवास को राष्ट्रीय स्मारक बनाने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार, यह एक अधिग्रहित आवास था जो कि स्वर्गीय डा० बी० आर० अम्बेडकर को आवंटित किया गया था।

(ख) जी, नहीं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) यह आवास 1979 में अनाधिग्रहित कर दिया गया था, अतः इसे राष्ट्रीय स्मारक में परिवर्तित करने का प्रश्न नहीं उठता।

मेट्रो रेल परियोजना के लिए विश्व व्यापी निविदाएं

3565. **श्री अमल दत्त** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मेट्रो रेलवे परियोजना के किसी हिस्से के लिए कोई विश्वव्यापी निविदाएं आमन्त्रित की गई हैं, यदि हां, तो ऐसी निविदाओं के विस्तार तथा मूल्य सहित उनका ब्यौरा क्या है, और किस पार्टी को काम सौंपा गया है, और

(ख) इन विश्वव्यापी निविदाओं में यह सुनिश्चित करने के लिए यदि कोई शर्त शामिल की गई हैं, तो वह क्या हैं कि जहां कहीं देशी प्रौद्योगिकी उपलब्ध हो तो उसे उपयोग में लाया जाये ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी हां। निम्नलिखित उपस्करों की सप्लाई के लिए विश्वव्यापी निविदाएं आमन्त्रित की गयी हैं :—

(1) मेसर्स टोयोमेन किशा लिमिटेड, जापान-वाइब्रो सिंकर—एक सैट—लागत लगभग 6.19 लाख रुपये।

(2) मेसर्स नाइकेक्स हगेरियन ट्रेडिंग कम्पनी—एयर लाक चैम्बर—2 सैट—लागत लगभग 39 लाख रुपये।

(3) मेसर्स फायड क्रप्प पश्चिम जर्मनी—ट्राम्वे रेल्स, 400 टन, लागत लगभग 21.38 लाख रुपये।

(4) मेसर्स ब्रुइल एण्ड जायर एक्सपोर्ट लिमिटेड डेन्मार्क वाईब्रेटर मीटर—एक सैट, लागत लगभग 44,000 रुपये।

(5) मेसर्स ग्योनोर, नार्वे—13 अदद स्थापना उपस्कर लागत लगभग 1.14 लाख रुपये।

(6) मेसर्स बिक्सोटेस्ट लिमिटेड, यू. के., केबुल फाल्ट लोकेशन उपकरण, एक सैट, लागत लगभग 1.48 लाख रुपये।

(7) मेसर्स सन ट्रेडिंग कम्पनी, जापान—इलेक्ट्रोनिक ऐनीमोमीटर—2 अदद—लागत लगभग 44000 रुपये।

(8) मेसर्स कुर्ज इंस्ट्रूमेंटस इंक, यू. एस. ए.—एयर वेलोसिटी मीटर। 2 अदद, लागत लगभग 20,000 रुपये।

(9) मेसर्स गाइड इंक, यू० एस० ए०, सहायक उपकरणों सहित रिकार्डर, एक सैट, लागत लगभग 1.86 लाख रुपये।

उपर्युक्त के अलावा, चितरंजन एवेन्यू के (ए) और (बी) खण्डों में भूमिगत मार्ग के निर्माण के लिए विश्वव्यापी निविदाएं आमन्त्रित की गई थीं तथा मेसर्स हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कम्पनी लिमिटेड आफ इंडिया को ठेके दिए गए थे जो जापान के ताइसेइ कार्पोरेशन के सहयोग से कार्य कर रही है। ठेके का अनुमानित मूल्य खण्ड (ए) का 27.67 करोड़ रुपये तथा खण्ड (बी) का 39.81 करोड़ रुपये है। इन दोनों ठेकों में प्रत्येक में अलग-अलग लगभग 3.2 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा अन्तर्निहित है।

(ख) किसी मद का आयात करने से पहले आयात की दृष्टि से स्वदेशी अनापत्ति प्राप्त की जाती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उस मद के लिए सप्लाई का कोई देशी स्रोत नहीं है। इस प्रावधान के बावजूद विश्वव्यापी निविदा के प्रत्युत्तर में प्राप्त देशी प्रस्ताव पर भी गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाता है।

[हिन्दी]

एयर इण्डिया/इण्डियन एयरलाइन्स के पास एयरबसों की संख्या

3566. **श्री बनवारी लाल बेरवा** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इण्डिया/इण्डियन एयरलाइन्स के पास कितनी एयरबस हैं और कितने राज्य एयरबस की उड़ानों से जुड़े हुए हैं ;

(ख) क्या सभी एयरबसें विदेशों से खरीदी गई हैं ; और

(ग) देश में एयरबसों के निर्माण के लिए क्या प्रबन्ध किए गए हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) इण्डियन एयरलाइन्स और एयर इण्डिया के विमान-बेड़ों में एयरबस विमानों की संख्या क्रमश: 10 और 3 है। जबकि एयर इण्डिया विशुद्ध रूप से अन्तर्देशीय वाहक नहीं है, इण्डियन एयरलाइन्स एयरबस विमानों से 8 राज्यों और 2 संघ शासित प्रदेशों को विमान सेवा का परिचालन करती है।

(ख) जी, हां।

(ग) भारत में इन विमानों के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

बख्तियारपुर स्टेशन पर मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहरना

3567. **श्री विजय कुमार यादव** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि डिलक्स, तिनसुखिया मेल, पटना-टाटा एक्सप्रेस, पंजाब मेल और अन्य सुपरफास्ट रेलगाड़ियां बख्तियारपुर रेलवे स्टेशन पर नहीं रुकती हैं, जिसके कारण राजगढ़, पावा पुरी और नालांदा आने-जाने वाले यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन रेलगाड़ियों को बख्तियारपुर रेलवे स्टेशन पर रोकने का है, और

(ग) यदि हां, तो इस मामले में निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) यद्यपि यह सही है कि 103/104 वातानुकूल एक्सप्रेस, 155/156 तिनसुकिया मेल, 83/84 टाटा-पटना एक्सप्रेस, 5/6 अमृतसर मेल और 173/174 हिमगिरि एक्सप्रेस गाड़ियां बख्तियारपुर स्टेशन पर नहीं रुकती हैं, किन्तु दूसरी ओर 13 जोड़ी एक्सप्रेस और 8 जोड़ी पैसेन्जर गाड़ियां बख्तियारपुर स्टेशन पर रुकती हैं तथा ये गाड़ियां राजगीर, पावापुरी रोड और नालन्दा को आने-जाने वाले पर्यटकों के लिए पर्याप्त समझी जाती हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

गोपालपुर और रायपुर के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 5 और 6 को जोड़ने के लिए नया राष्ट्रीय राजमार्ग

3568. **श्री चिन्तामणि जैना** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने इस क्षेत्र की आदिवासी पट्टी के विकास हेतु उड़ीसा में गोपालपुर, मध्य प्रदेश में राययुर तक राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 5 और 6 को जोड़ने हेतु एक नये राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण का प्रस्ताव भेजा है ; और

(ख) उक्त प्रस्ताव सरकार के पास मंजूरी हेतु कब भेजा गया था और उस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) उड़ीसा की राज्य सरकार ने गोपालपुर (उड़ीसा) से रायपुर (मध्यप्रदेश) तक की सड़क को छठी पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने का प्रस्ताव भेजा था। तथापि गंभीर वित्तीय बाधाओं के कारण राज्य सरकार के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सका।

सातवीं योजना में खड़गपुर रेलवे स्टेशन का नवीकरण

3569. **श्री सत्यगोपाल मिश्र** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने सातवीं योजना अवधि में खड़गपुर रेलवे स्टेशन (दक्षिण पूर्व रेल) का नवीकरण करने के लिए कोई कदम उठाए हैं ;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) खड़गपुर रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित निर्माण-कार्य पहले ही स्वीकृत हैं/प्रगति पर हैं :—

(1) प्लेटफार्म पर 1150 फीट लम्बाई में और छादन डालना। 850 फीट लम्बाई में छादन डालने का काम पूरा हो चुका है।

(2) प्लेटफार्मों पर अतिरिक्त नलों तथा प्लेटफार्म सं० 5 और 6 पर अतिरिक्त बेंचों की व्यवस्था और प्लेटफार्म सं० 5 व 6 का फर्श बनाना।

स्टेशनों पर सुधार/नवीकरण संबंधी निर्माण-कार्यों का कार्यक्रम वर्षानुवर्ष आधार पर बनाया जाता है। अतः सातवीं योजना अवधि में खड़गपुर स्टेशन पर किये जाने वाले नवीकरण संबंधी कार्यों का ब्यौरा देना अभी संभव नहीं है।

कर्नाटक में कोंकण रेलवे स्थापित करना

3570. **श्री हन्नान मोल्लाह** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक में कोंकण रेलवे स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव इस समय किस अवस्था में है ;

(ग) इसे कब स्थापित किया जा रहा है ; और

(घ) तत्संबंधी कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (घ) इस समग्र परियोजना का मूल्यांकन करने के लिए मंगलोर से मडगांव तक नयी बड़ी लाइन के लिए अंतिम स्थान निर्धारण इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण और रोहा तक इस लाइन के शेष खंड के लिए पहले किए गये सर्वेक्षण को अद्यतन करने का काम शुरू कर दिया गया है। मंगलोर छोर से इस लाइन का निर्माण शुरू करने के बारे में निर्णय, इन सर्वेक्षणों के पूरा होने के बाद किया जायेगा जो परियोजना के वित्तीय दृष्टि से लाभप्रद होने और संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

खुरदा रोड डिविजन (उड़ीसा) में रिक्त पद

3571. **श्री हरिहर सोरन**: क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि।

(क) क्या यह सच है कि खुरदा रोड डिविजन, उड़ीसा में भारी संख्या में पद रिक्त पड़े हैं ;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न ग्रेडों में कितने-कितने पद रिक्त पड़े हैं ;

(ग) इन रिक्त पदों को भरने के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ; और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

आन्ध्र प्रदेश की लम्बित रेल परियोजनाएं

3572. **श्री के एस० राव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश की कितनी रेल परियोजनाएं लम्बित हैं जिन्हें मंजूरी मिलनी है और प्रत्येक परियोजना का ब्यौरा क्या है, और

(ख) उक्त परियोजनाओं को कब तक मंजूरी मिल सकेगी और ये कब तक पूरी हो जायेंगी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) आन्ध्र प्रदेश में स्वीकृति की प्रतीक्षा में कोई रेल परियोजना लम्बित नहीं है।

खेलों के प्रोत्साहन के लिए जम्मू तथा काश्मीर को दी गई वित्तीय सहायता

3573. **प्रो० सैफुद्दीन सोज** : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 31 दिसम्बर, 1984 तक के पिछले तीन वर्षों के दौरान खेलों के प्रोत्साहन के लिए जम्मू तथा काश्मीर को कितनी राशि दी गई ; और

(ख) संघ सरकार से ऐसे अनुदानों के अन्तर्गत कौन-सी योजनाएं आती हैं ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) और (ख) पिछले 3 वित्तीय वर्षों के दौरान जम्मू और काश्मीर में खेलों को बढ़ावा देने के लिए निम्नलिखित केन्द्रीय राशि दी गई थी :—

	रुपयों में राशि
(i) भारतीय स्कीइंग और पर्वतारोहण संस्थान, गुलमर्ग (केन्द्रीय सरकार का संस्थान)	79,06,000/-
(ii) जवाहर पर्वतारोहण और शरद्कालीन खेल सस्थान, अरु के लिए अनुदान	3,00,000-
(iii) खेल कोचिंग शिविरों के आयोजन के लिए अनुदान	25,000/-
(iv) गैर-खर्चीलि प्रकार के खेल उपस्करों की खरीद के लिए अनुदान	13,815/-

इसके अतिरिक्त राज्य सरकार को नेहरू युवक केन्द्र, कथुआ में निःशुल्क एक खेल प्रशिक्षक भी प्रदान किया गया है।

अन्तर्राष्ट्रीय विपणन में डिप्लोमा

3574 **डा० ए० के० पटेल** : क्या **मानव संसाधन विकास मंत्री** नए डिप्लोमा पाठ्यक्रम शुरू करने के बारे में 12-8-1983 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3407 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्कूल आफ मैनेजमेंट, कोचीन विश्वविद्यालय तथा दिल्ली स्कूल आफ इकोनामिक्स (दिल्ली विश्वविद्यालय) के वाणिज्य विभाग ने अन्तर्राष्ट्रीय विपणन में एक वर्ष का डिप्लोमा पाठ्यक्रम शुरू किया है ; यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ख) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने डिप्लोमा पाठ्यक्रमों के लिए अपनी स्वीकृति कब दी तथा इन डिप्लोमा पाठ्यक्रमों में शिक्षण वास्तव में कब शुरू किया गया ;

(ग) चालू वर्ष में इन पाठ्यक्रमों में कितने विद्यार्थियों ने प्रवेश लिया है ;

(घ) यदि शिक्षण शुरू नहीं किया गया है तो कब तक शुरू होने की सम्भावना है ; और

(ङ) छात्रों को इन डिप्लोमा पाठ्यक्रमों में प्रवेश देने के लिए क्या मानदण्ड और प्रक्रिया है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) दिल्ली विश्वविद्यालय ने अन्तर्राष्ट्रीय विपणन में वर्ष 1985-86 से एक वर्षीय डिप्लोमा पाठ्यक्रम आरम्भ किया है।

(ख) दिल्ली विश्वविद्यालय का प्रस्ताव विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा अक्तूबर, 1985 में अनुमोदित किया गया था और अध्यापन 2 दिसम्बर, 1985 से आरम्भ हुआ।

(ग) दिल्ली विश्वविद्यालय के पाठ्यक्रम में 20 छात्रों के दाखिले की परिकल्पना है; 10 दिसम्बर, 1985 तक 16 को दाखिला दिया गया है।

(घ) जहां तक दिल्ली विश्वविद्यालय का सम्बन्ध है, प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) दिल्ली विश्वविद्यालय में इस पाठ्यक्रम के लिए उन छात्रों को दाखिला दिया जाता है, जिनके पास वाणिज्य, अर्थशास्त्र, प्रबन्ध, इंजीनियरी तथा सम्बन्धित विषयों में स्नातक अथवा स्नातकोत्तर डिग्री है और जिन्होंने कुल योग में 55% अंक प्राप्त किए हैं। दाखिला प्रवेश परीक्षा द्वारा निर्धारित योग्यता के आधार पर दिया जाता है।

कोचीन विश्वविद्यालय से संबंधित सूचना प्राप्त की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

गुजरात में राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण और उनकी घोषणा के लिए अनुदान

3575. **श्री मोहन भाई पटेल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए केंद्रीय सरकार से पर्याप्त अनुदानों के लिए आग्रह कर रही है,

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, और उन पर क्या कार्यवाही की गई है,

(ग) क्या राज्य सरकार ने कुछ राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने का कोई प्रस्ताव भेजा है, और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) चालू वित्त वर्ष के दौरान गुजरात सरकार को राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव के लिए अब तक 383.91 लाख रु० दिए जा चुके हैं।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए गुजरात सरकार द्वारा प्रस्तावित सड़कों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं। संसाधनों की भारी कमी के कारण राज्य सरकार के अनुरोध को स्वीकार करना संभव नहीं हुआ।

विवरण

राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने के लिए गुजरात सरकार द्वारा प्रस्तावित सड़कों के ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण

क्रम संख्या	सड़क का नाम	लम्बाई कि० मी० में
1.	सूरत—धुलिया—कलकत्ता वाया कादोदरा जं० वारडोली वियारा—सोनगढ़—महूवा—शीरा बार्डर	115.00
2.	अहमदाबाद—इंदौर—भोपाल वाया कुहा, कथलल-दाहोद	137.40
3.	लखपत—कांडला—ओखा—पोरबंदर—कैम्बे—दाहेज—बंबई—तटीय राजमार्ग	1776 00
4.	वेवास—सिरोही—राधनपुर—कांडला	168.60
5.	वदोदरा—धूलिया—शोलापुर वाया—दबोही—नेबंग—सिबोना	178.00
6.	वलसाड—नासिक—पूना—हैदराबाद वाया चिरवी—वंसदा	103.80
7.	भावनगर—राजकोट—बेरावल	163.00

क्रम संख्या	सड़क का नाम	लम्बाई कि०मी० में
8.	अहमदाबाद—वीरमगाम—धरनगध—आरा—हालबाद—मालिया—कांडला	182.50
9.	कांडला—लखपत वाया भुज	167.00
10.	अहमदाबाद—कालोल—मेहसाना—पालनपुर	194.80
11.	बगोदरा—मतामन	30.50
12.	अहमदाबाद—इंदौर—भोपाल वाया कुहा—कथलल—दाहोद	137.40
13.	बदोदरा—धुलिया—शोलापुर—वाया दभोई नेंवग—सधावा	178.00
		3532.00

बांड/ऋण जारी करके वित्तीय संसाधन जुटाने की योजना

3576. **प्रो० नारायण चन्द पाराशर** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने बांड/ऋण जारी करके वित्तीय संसाधन जुटाने का निर्णय किया है जिनमें जनता द्वारा धन लगाया जायेगा,

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या इस प्रकार की योजना शीघ्र शुरू की जायेगी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं। वित्त मंत्रालय ने प्रस्ताव के सम्बन्ध में कोई अनुकूल उत्तर नहीं दिया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

किशनगढ़ स्टेशन (पश्चिम रेलवे) से विभिन्न स्थानों के लिए आरक्षण कोटा

3577. **श्री विष्णु मोदी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पश्चिम रेलवे में किशनगढ़ स्टेशन से विभिन्न स्थानों के लिए आरक्षण कोटे में वृद्धि करने के बारे में कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है,

(ख) यदि हां, तो किशनगढ़ के लोगों को अधिक आरक्षण सुविधाएं उपलब्ध कराने की मांग पर अब तक सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है और इस बारे में ब्यौरा क्या है, और

(ग) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) विभिन्न गाड़ियों में किशनगढ़ स्टेशन को आबंटित वर्तमान कोटे का पूरा-पूरा उपयोग नहीं किया जा रहा है। अतः कोटे में वृद्धि करने का फिलहाल औचित्य नहीं समझा गया है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

किशनगढ़ अजमेर रेलगाड़ी का फुलेरा तक बढ़ाना

3578. **श्री विष्णु मोदी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि किशनगढ़ और अजमेर के बीच चलने वाली शटल रेलगाड़ी शाम को किशनगढ़ रेलवे स्टेशन पहुंचने के बाद रात को इसके सामने साईडिंग में खड़ी होती है,

(ख) यदि हां, तो क्या इस रेलगाड़ी में सुरक्षा की उचित व्यवस्था न होने के कारण इसका उपयोग असामाजिक तत्वों द्वारा असामाजिक कार्यों के लिए किया जाता है,

(ग) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि इस रेलगाड़ी को फुलेरा जंक्शन तक बढ़ाया गया था परन्तु अब भी यह किशनगढ़ तक ही जाती है,

(घ) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में अब तक क्या कार्यवाही की है, और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) फुलेरा तक बढ़ाने के बाद, किशनगढ़ में इसके समापन का प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) और (ङ) प्रश्न ही नहीं उठते।

[अनुवाद]

अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह प्रशासन द्वारा वाणिज्य पोत ओंगे और प्रदीप का रोका जाना

3579. **डा० सुधीर राय** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अंडमान और निकोबार द्वीप समूह प्रशासन ने सितम्बर से वाणिज्य पोत ओंगे और प्रदीप को रोक रखा है,

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं जबकि लोगों को अंतर्द्वीपीय यात्री पोत की अनुपलब्धता के कारण परेशानी का सामना करना पड़ रहा है, और

(ग) इसके परिणामस्वरूप सरकार को कितनी हानि हुई है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (ग) एम० वी० ओंगे को 19-9-85 से 4-11-85 तक पोर्ट ब्लेयर में रोके रखा गया था क्योंकि यात्री प्रमाणपत्रों की अवधि समाप्त हो गई थी और त्रिजग्ग अथवा बंबई में ड्राई डाक की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं थी। जहाज 4-11-85 को प्रस्थान कर गया। इस अवधि के दौरान अन्तर-द्वीपीय यात्री ट्रैफिक की आवश्यकताएं अन्य जहाजों द्वारा पूरी की गई। एम० वी० प्रदीप के, जो सिर्फ दीप घर और दीप पोत विभाग का कार्य करता है, उपलब्ध न होने से यात्री सुविधा पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है।

देश में विश्राम गृह, यात्री निवास आदि जैसी यात्री सुविधाओं की व्यवस्था—एक ब्यौरा

3580. **श्री श्री बल्लभ पाणिग्रही** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या धन की एक बड़ी राशि रेलवे लाइनों और डिब्बों के परिवर्तन में खर्च करने से यात्री सुविधाओं के लिए बहुत कम राशि शेष रह जाती है,

(ख) यदि हां, तो प्रति वर्ष औसत यात्री सुविधाएं प्रदान करने के लिए खर्च की जा रही धन राशि का ब्यौरा क्या है, और

(ग) विश्राम गृहों की संख्या और उनकी यात्री क्षमता कितनी है और इस समय निर्माणाधीन विश्राम यात्री निवासों की संख्या क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) रेलों के लिए कुल योजना आबंटन का विभिन्न योजना शीर्षों में वितरण समग्र रेल प्रणाली की परिचालनिक प्राथमिकताओं को ध्यान में रखकर किया जाता है। यात्री सुविधाओं के लिए भी उपयुक्त व्यवस्था की जाती है।

(ख) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान यात्री सुविधाओं पर खर्च की गई राशि वर्ष-वार नीचे दी गयी है :—

वर्ष	यात्री सुविधाओं पर खर्च की गयी राशि
1980-81	494.28 लाख रुपये
1981-82	531.24 लाख रुपये
1982-83	501.87 लाख रुपये
1983-84	494.50 लाख रुपये
1984-85	484.44 लाख रुपये (अनन्तिम)

(ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है।

केन्द्रीय विश्वविद्यालयों का बन्द होना

3581. **श्री लक्ष्मण मलिक : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) जुलाई, 1982 से प्रत्येक केन्द्रीय विश्वविद्यालय कितनी बार बन्द हुआ है ;

(ख) प्रत्येक मामले में उसके बन्द होने का क्या कारण है ;

(ग) प्रत्येक विश्वविद्यालय कितने दिन तक अनिश्चित काल के लिए निरन्तर बन्द रहा ;

(घ) प्रत्येक विश्वविद्यालय से कितने छात्र निष्काषित किए गये/निकाले गए/निलम्बित किये गये ; और

(ङ) विश्वविद्यालयों को अनिश्चित काल के लिए बन्द होने से बचाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार, निम्नलिखित केन्द्रीय विश्वविद्यालय छात्रों द्वारा आन्दोलन के कारण 1982-83 और 1983-84 वर्षों के दौरान उनके सामने बताई गई अवधि के लिए बन्द रहे :—

बनारस हिन्दी विश्वविद्यालय	55 दिन 30 अगस्त से 23 अक्तूबर, 1983
जवाहर लाल नेहरू विश्वविद्यालय	(i) 4 दिन 25 से 28 फरवरी 1983 तक, और (ii) 71 दिन: 12 मई से 21 जुलाई, 1983 तक (ग्रीष्म अवकाश सहित)
हैदराबाद विश्वविद्यालय	40 दिन 24 नवम्बर, 1983 से 2 जनवरी, 1984 तक
दिल्ली विश्वविद्यालय	इन वर्षों के दौरान विश्वविद्यालय को बन्द नहीं किया गया। तथापि, शिक्षकों को लम्बी हड़ताल के कारण 12 अक्तूबर, 1982 और 28 जनवरी, 1983 के बीच विभागों और कालेजों में सामान्य शिक्षण कार्यक्रमों में बाधा रही।

अब तक किसी भी केन्द्रीय विश्वविद्यालय के 1984-85 और 1985-86 के दौरान बन्द रहने की कोई रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है।

(घ) उपलब्ध सूचना के अनुसार विभिन्न केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में जनवरी 1981 से मार्च, 1985 के बीच निष्कासित छात्रों की संख्या इस प्रकार है;

दिल्ली विश्वविद्यालय	1
जवाहरलाल नेहरू विश्वविद्यालय	40
अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय	151 (63 ईरानी छात्रों सहित)
बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय	9
हैदराबाद विश्वविद्यालय	कोई नहीं
उत्तर-पूर्वी पर्वतीय विश्वविद्यालय	5
विश्व भारती	कोई नहीं

(ङ) केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के कार्यों की जांच करने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा 1983 में स्थापित समिति ने यह सिफारिश की थी कि प्रत्येक केन्द्रीय विश्वविद्यालय को छात्रों और शिक्षकों की शिकायतों को दूर करने के लिए समुचित तंत्र की स्थापना करनी चाहिए। कुछ केन्द्रीय विश्वविद्यालयों ने शिकायतों को दूर करने के लिए ऐसे तंत्रों की स्थापना की है।

[हिन्दी]

दिल्ली विश्वविद्यालय की बी० एड० परीक्षा के प्रश्नपत्रों के आउट हो जाने की जांच

3582. **श्री विलास मुत्तेमवार : क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री दिल्ली विश्वविद्यालय की बी० एड० प्रवेश परीक्षा के प्रश्न पत्रों के परीक्षा से पहले प्रकटन के बारे में 25 जुलाई, 1985 के तारांकित प्रश्न संख्या 43 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विश्वविद्यालय के उप-कुलपति को बी० एड० परीक्षा के प्रश्न-पत्रों के आउट हो जाने के बारे में की गई जाँच की रिपोर्ट मिल गई है और यदि हां, तो तत्संबंधी पूर्ण ब्यौरा क्या है ; और

(ख) सरकार ने उस पर अब तक क्या कार्यवाही की है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) बी० एड० पाठ्यक्रम, 1985 में दाखिले के लिए प्रवेश परीक्षा के प्रश्न पत्रों का तथा कथित पहले से पता लग जाने की जांच करने तथा भविष्य में प्रश्न पत्रों का पहले से पता लग जाने को रोकने के लिए उपचारात्मक उपायों की सिफारिश करने के लिए विश्वविद्यालय ने एक जांच अधिकारी नियुक्त किया था तथा उसने अपनी रिपोर्ट 3 अगस्त, 1985 को प्रस्तुत की थी। जांच अधिकारी के अनुसार परीक्षा सामग्री का पहले से पता लग जाने का कारण पद्धति तथा परीक्षा सामग्री की व्यवस्था में ढीलापन है। तथापि, जांच अधिकारी प्रश्न पत्र का पहले पता

लग जाने के लिए किसी एक व्यक्ति को जिम्मेदार नहीं ठहरा सका है, क्योंकि उन्हें उन लोगों से सहयोग प्राप्त नहीं हुआ जिन्होंने जांच के दौरान प्रश्न पत्र का पहले पता लग जाने की मूल रूप से शिकायत की थी।

जांच अधिकारी ने अगले वर्षों में परीक्षा आयोजित करने की पद्धति में सुधार करने के लिए कुछ सुझाव दिए हैं।

(ख) पद्धति में सुधार के लिए इन सिफारिशों पर विश्वविद्यालय द्वारा अभी विचार किया जाना है।

[अनुवाद]

आन्ध्र प्रदेश के नेल्लौर शहर में एक बाह्‌य पथ (बाइपास) का निर्माण

3583. **श्री पी० पेचल्लैय्या : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश के नेल्लौर शहर में एक बाह्यपथ का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है,

(ख) यदि हां, तो इसके निर्माण के लिए कितनी राशि आवंटित की गई है, और

(ग) इसके कब तक पूरा हो जाने की आशा है ?

परिवहन मंत्री (श्री बन्सी लाल) : (क) से (ग) जी, हां। वर्ष 1969 में 3.65 लाख रुपए मूल्य के भूमि अधिग्रहण प्राक्कलन की मंजूरी दी गई थी। किन्तु बाद में प्रस्तावित मार्ग के साथ-साथ काफी संख्या में भवन निर्माण कार्य होने और अधिग्रहण को अन्य समस्याओं से इस मार्ग के अनुपयुक्त हो जाने के कारण इसे रद्द कर दिया गया। तथापि शहर की बढ़ी हुई नगरपालिका सीमा को ध्यान में रखते हुए एक संशोधित मार्ग बनाने के प्रस्ताव की जांच की जा रही है। चूंकि यह प्रस्ताव प्रारंभिक चरण में है, इसलिए अभी यह बता पाना संभव नहीं है कि यह कार्य कब शुरू होगा और कब पूरा होगा।

दिल्ली लाइब्रेरी बोर्ड का पुनर्गठन

3584. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार दिल्ली लाइब्रेरी बोर्ड (दिल्ली पब्लिक लाइब्रेरी का शासी निकाय) का पुनर्गठन कर रही है ; और

(ख) यदि हां. तो उसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) सरकार इस मामले पर विचार कर रही है।

प्राथमिक शिक्षा के सर्वव्यापीकरण के लिए महिला अध्यापकों की नियुक्ति

3585. **श्री महेन्द्र सिंह : क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कोई ऐसी योजना शुरू की है जिसके अन्तर्गत प्राथमिक शिक्षा के सर्वव्यापीकरण के लिए महिला अध्यापकों की नियुक्ति हेतु 80 प्रतिशत सहायता दी जायेगी; और

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उक्त योजना के अन्तर्गत कितनी महिला अध्यापकों की नियुक्ति के लिए केन्द्र सहायता देगा ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, हां। शैक्षिक रूप से पिछड़े 9 राज्यों में अध्यापिकाओं की नियुक्ति के लिए केन्द्रीय सहायता प्रदान करने वाली एक योजना छठी योजना की अवधि के लिए वर्ष 1983-84 में शुरू की गई थी।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान योजना को जारी रखने का प्रश्न विचाराधीन है।

[हिन्दी]

राज्यों को अध्यापिकाओं की नियुक्ति के लिए सहायता

3586. **श्री के० एन० प्रधान :**
श्री महेन्द्र सिंह :

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

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने सभी को प्राथमिक शिक्षा उपलब्ध कराने हेतु अध्यापिकाओं की नियुक्ति के लिए केन्द्रीय सहायता देने की कोई योजना आरम्भ की है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी धनराशि की सहायता दिये जाने की संभावना है और विभिन्न राज्यों को यह सहायता किस अनुपात में देने का विचार है; और

(ग) इस योजना के अन्तर्गत मध्य प्रदेश को सातवीं योजना के दौरान कितनी धनराशि दी जायेगी ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) प्राथमिक स्कूलों में महिला अध्यापकों की नियुक्ति के लिए 80 प्रतिशत की केन्द्रीय सहायता को एक योजना शैक्षिक रूप से पिछड़े नौ राज्यों अर्थात आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, जम्मू और कश्मीर, मध्य प्रदेश, उड़ीसा, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल के लिए 2 वर्ष अर्थात

1983-84 और 1984-85 के लिए अनुमोदित की गई थी। सातवीं पंचवर्षीय योजना में इसको जारी रखने का प्रश्न विचाराधीन है। योजना को जारी रखने के बारे में निर्णय लेने के बाद ही मध्य प्रदेश को दी जाने वाली राशि तय की जाएगी।

[अनुवाद]

अपर्याप्त सेवाओं के कारण मेट्रो रेल योजना की प्रगति में रुकावट

3587. **श्री प्रकाश वी० पाटिल** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता मेट्रो रेल योजना की प्रगति में रुकावट उत्पन्न हो गई है क्योंकि सरकार ने एक रक्षित विद्युत उत्पादन क्षमता को अभी तक स्वीकृति प्रदान नहीं की है,

(ख) क्या रेलवे को इस अग्रणी परियोजना के लिए कलकत्ता में उपलब्ध वर्तमान स्रोत अपर्याप्त हैं, और

(ग) इसे कब तक स्वीकृति दी जायेगी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं। एक सहायक जनित्र संयंत्र की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) जी हां। पश्चिम बंगाल राज्य सरकार ने पुष्टि की है कि वह कलकत्ता मेट्रो के लिए बिजली की जरूरतों को पूरा करेगी।

(ग) प्रश्न के भाग (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता।

विद्यालयों में भरती और बीच में पढ़ाई छोड़ने वालों की दर

3588. **श्री के० पी० उन्नीकृष्णन्** : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों और संघराज्य क्षेत्रों में वर्ष 1982-83, 1983-84 और 1984-85 में प्राथमिक और सेकेण्डरी विद्यालयों में कुल कितने छात्र भरती हुए थे; और

(ख) उक्त स्तर पर राज्य-वार बीच में पढ़ाई छोड़ने वाले छात्रों का प्रतिशत कितना है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है। वर्ष 1984-85 के दाखिले के आंकड़े अभी तक उपलब्ध नहीं है और पढ़ाई बीच में छोड़ने वालों के आंकड़े केवल वर्ष 79-80 के लिए उपलब्ध हैं ; जो विवरण में दर्शाये गये हैं।

विवरण

राज्य/संघ शासित क्षेत्र	वर्ष 1982-83 दाखिला		वर्ष 1983-84 दाखिला		1984-85	वर्ष 1979-80 के दौरान पढ़ाई बीच में छोड़ जाने वालों की दरें	
	हाई/पोस्ट बेसिक/ सैकेन्डरी स्कूल	प्राईमरी स्कूल	हाई/पोस्ट बेसिक/ सैकेन्डरी स्कूल	प्राईमरी स्कूल		हाई/पोस्ट बेसिक/ सैकेन्डरी स्कूल कक्षाएं I—X	प्राईमरी स्कूल कक्षाएं I—V
1	2	3	4	5		6	7
1. आन्ध्र प्रदेश	17,13,725	42,80,175	18,32,939	45,97,500		85.7	59.9
2. असम	5,26,049	17,23,087	5,56,358	18,52,031	आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।	85.0	63.5
3. बिहार	12,43,931	46,04,632	13,24,054	49,13,114		88.8	65.7
4. गुजरात	4,27,000	10,08,000	3,93,000	10,82,000		83.6	52.1
5. हरियाणा	10,61,704	6,09,671	10,93,230	6,27,864		74.8	21.2
6. हिमाचल प्रदेश	1,96,727	5,85,606	2,15,064	5,99,772		69.3	28.7
7. जम्मू और कश्मीर	2,34,456	3,08,040	2,39,200	3,20,854		81.3	44.6
8. कर्नाटक	7,11,301	15,57,130	7,31,993	15,71,730		84.3	63.4
9. केरल	24,02,230	16,85,775	24,22,315	16,22,015		63.7	8.1

10.	मध्य प्रदेश	—	52,47,458	—	60,94,422		86.2	54.9
11.	महाराष्ट्र	28,18,000	42,50,000	29,50,000	43,55,000		81.4	54.5
12.	मणिपुर	66,500	1,73,000	84,692	1,69,642		87.8	82.7
13.	मेघालय	46,412	1,95,920	52,212	1,98,531		92.1	83.6
14.	नागालैंड	39,929	1,21,166	39,929	1,21,1[illegible]6		92.3	74.9
15.	उड़ीसा	5,08,831	27,05,098	2,93,000	30,41,000	आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।	87.1	69.3
16.	पंजाब	7,74,218	17,71,948	7,94,515	17,78,532		69.8	50.7
17.	राजस्थान	5,37,819	22,71,505	4,73,428	24,77,192		80.3	59.9
18.	सिक्किम	16,432	27,588	17,641	29,575		लागू नहीं होता	50.5
19.	तमिलनाडु	8,38,008	46,73,378	9,98,659	48,06,348		82.1	33.8
20.	त्रिपुरा	58,584	2,24,432	65,203	2,29,498		85.9	68.3
21.	उत्तर प्रदेश	37,30,444	1,04,59,906	40,99,123	1,10,62,737		86.3	72.5
22.	पश्चिम बंगाल	18,89,353	58,22,318	27,01,400	64,09,625		90.0	74.2
23.	अंडमान निकोबार द्वीप समूह	6,967	16,560	7,711	15,349		77.0	36.4
24.	अरुणाचल प्रदेश	13,214	49,020	14,556	49,423		81.1	77.5
25.	चंडीगढ़	32,083	9,771	32,621	9,790		45.3	25.1

	1	2	3	4	5	1984-85	6	7
26.	दादर तथा नागर हवेली	599	7,284	693	6,902	आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।	94.9	79.0
27.	दिल्ली	1,21,660	6,18,778	—	6,17,136		28.2	26.3
28.	गोवा और दमन द्वीव	1,44,269	85,141	1,54,047	86,958		81.9	62.3
29.	लक्ष्य द्वीप	4,518	4,811	4,801	5,004		74.4	34.9
30.	मिजोरम	13,012	81,072	15,620	95,129		ला. न. होता	72.7
31.	पांडिचेरी	33,646	42,173	35,052	44,729		68.9	17.7
	भारत	2,02,11,621	5,52,20,443	2,16,43,056	5,88,90,568		83.7	59.8

आंकड़े 1978-79 से सम्बन्धित

विशाखापत्तनम में कैंसर का खतरा

3589. डा० जी०विजय रामाराव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विशाखापत्तनम में तेलशोधक कारखाने से खतरनाक मात्रा में बेन्जोपाइराइन्स के छोड़े जाने के कारण कैंसर का खतरा है ; और

(ख) क्या बेन्जोपाइराइन्स छोड़ने के संबंध में कोई मानक निर्धारित किए गए हैं और क्या इन मानकों का कड़ाई से पालन किया जा रहा है और यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) यह सूचना एकत्र की जा रही है और सभापटल पर यथासमय रख दी जाएगी ।

जोनल रेलवे प्रयोक्ताओं की परामर्शदात्री समिति का पुनर्गठन

3590. श्री मानवेन्द्र सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जोनल रेलवे प्रयोक्ताओं की परामर्शदात्री समिति का कब से पुनर्गठन नहीं किया गया है,

(ख) क्या इन जोनल रेलवे प्रयोक्ताओं की परामर्शदात्री समितियों को पुनर्गठित किया जा रहा है, और

(ग) यदि हां, तो कब से ?

(क) रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) क्षेत्रीय रेलवे उपयोगकर्ता परामर्श समितियों का गठन 1982 से नहीं हुआ है ।

(ख) और (ग) जी हां । इन समितियों का 1. 1. 1986 से पुनर्गठन करने की कारंवाई चल रही है ।

[हिन्दी]

झुनझुनू के लिए खेल स्टेडियम

3591. श्री मोहम्मद अयूब खां : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार झुनझुनू में खेलों को प्रोत्साहन देने के लिए एक नये स्टेडियम का निर्माण करने हेतु वित्तीय सहायता देने का है ; और

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

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्यमंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) और (ख) राजस्थान सरकार से झुनझुनू में एक स्टेडियम के निर्माण के लिए एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है और इसके लिए 5 लाख रुपये का अनुदान स्वीकृत करने का प्रस्ताव है।

[अनुवाद]

केन्द्रीय जल आयोग के बुरला स्थित कार्यालय का रायपुर ले जाना

3592. श्री राधाकान्त डिगाल : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय जल आयोग के बुरला (उड़ीसा) स्थित कार्यालय को मध्य प्रदेश, रायपुर ले जाने का विचार है;

(ख) क्या इससे उड़ीसा के लोगों में असन्तोष बढ़ रहा है और वे इसका विरोध कर रहे हैं ; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री० बी० शंकरानन्द) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए आवंटित और उन पर व्यय की गई राशि

3593. श्री मोहनलाल झिकराम : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1984-85 में राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए कुल कितनी राशि आवंटित की गई थी और उन पर राज्य-वार कितनी राशि व्यय की गई, और

(ख) वर्ष 1985-86 में मध्य प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए कितनी राशि आवंटित की गई है और उन राजमार्गों के नाम क्या हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) वर्ष 1984-85 में प्रत्येक राज्य/संघ क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास और अनुरक्षण के लिए आवंटित और उसके द्वारा खर्च की गई धनराशि का विवरण संलग्न है।

(ख) वर्ष 1985-86 में मध्य प्रदेश से होकर गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 3, 6, 7, 12, 25, 26, 27 और 43 के विकास के लिए 1200.00 लाख रुपये आवंटित किए गए हैं। इसके अलावा इन राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण के लिए अब तक 425.89 लाख रुपये की धनराशि भी दी गई है।

विवरण

(रु० लाखों में)

क्रम सं०	राज्य/संघ क्षेत्र का नाम	राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास अंतिम आवंटन	खर्च	राष्ट्रीय राजमार्गों का अनुरक्षण अंतिम आवंटन	खर्च
1.	आन्ध्र प्रदेश	1286.54	1318.85	617.86	654.32
2.	अरुणाचल प्रदेश	50.00	43.82	6.60	11.06
3.	असम	853.87	851.84	321.43	342.04
4.	बिहार	1130.60	1054.67	572.58	514.13
5.	दिल्ली	200.00	184.68	51.92	89.80
6.	गोवा	268.85	268.85	55.69	52.18
7.	गुजरात	1104.31	1168.82	621.75	672.03
8.	हरियाणा	612.48	611.32	182.53	178.76
9.	हिमाचल प्रदेश	315.80	315.81	118.87	138.65
10.	जम्मू और कश्मीर	380.00	378.33	52.26	51.21
11.	कर्नाटक	1149.32	1111.08	393.77	415.29
12.	केरल	759.88	765.95	193.27	297.49
13.	मध्य प्रदेश	1113.21	1111.68	488.18	491.41
14.	महाराष्ट्र	1104.18	1095.63	664.78	788.65
15.	मणिपुर	150.00	158.05	45.85	50.23
16.	मेघालय	300.00	466.24	161.79	अनुपलब्ध
17.	नागालैंड	33.00	32.25	1.14	1.13
18.	उड़ीसा	634.52	635.25	358.03	359.65
19.	पांडिचेरी	25.00	9.57	4.50	4.50
20.	पंजाब	701.12	706.86	194.11	249.39
21.	राजस्थान	728.59	727.28	476.14	476.27
22.	तमिलनाडु	860.61	860.86	358.35	355.94
23.	उत्तर प्रदेश	1643.89	1640.46	913.05	962.11
24.	पश्चिम बंगाल	600.71	585.41	387.32	584.00
25.	सीमा सड़क विकास मंडल	1400.00	1140.24	235.00	218.86
	कुल	17406.48	17243.80	7476.77	7959.10

दिल्ली में मोटर दुर्घटना के दावों के मामले

3594. श्री सी० जंगा रेड्डी

श्री ए० के० पटेल

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में मोटर दुर्घटना के दावों के ऐसे कितने मामले हैं जो क्रमशः गत एक वर्ष, दो वर्षों और 3 वर्षों से संबंधित न्यायालयों में अन्तिम निर्णय हेतु लम्बित पड़े हुए हैं,

(ख) दुर्घटनाओं से अपंग हुए व्यक्तियों तथा मृतकों की विधवाओं के प्रति मानवीय आधार पर विचार करके उन मामलों को शीघ्र निपटाने हेतु क्या उपाय करने का विचार है ; और

(ग) दिल्ली में, जहां निर्णय लोक अदालतों द्वारा दिये जाते हैं किन्तु इन अदालतों द्वारा किए गए निर्णय के अनुसार दिल्ली परिवहन निगम मुआवजे की राशि का भुगतान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त करता है, सड़क दुर्घटनाओं से संबंधित मामलों को निपटाने हेतु सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) दिल्ली प्रशासन ने सूचित किया है कि दिल्ली में संबंधित अभिकरणों में 6321 मामले रुके पड़े हैं। अलग-अलग ब्यौरा निम्न प्रकार है —

एक वर्ष	3244
दो वर्ष	2624
तीन वर्ष	453

(ख) मुआवजे के दावों के मामलों को जल्द निपटाने के लिए मोटर यान दुर्घटना दावा अभिकरण को मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 110 ग के तहत जांच के लिए उपयुक्त संक्षिप्त प्रक्रिया अपनाने की शक्ति प्रदान की गई है। पुनः मोटरयान (संशोधन) अधिनियम, 1982 के माध्यम से नए उपबन्धजोड़ दिए गए हैं जिसमें बगैर दोष के आधार के सिद्धान्त पर मुआवजा देने का प्रावधान है। इसमें दावेदार को वाहन के मालिक या किसी अन्य व्यक्ति के गलत कार्य, लापरवाही या दोष को सिद्ध करने की जरूरत नहीं है और इस मामले में अभिकरण को शीघ्र ही फैसला देना पड़ता है। राज्य सरकारों/संघ क्षेत्र प्रशासनों को भी मामले को जल्द निपटाने के लिए मोटर यान अधिनियम, 1939 की धारा 111-क के तहत उपयुक्त प्रक्रिया निर्दिष्ट करने की सलाह दी गई है।

(ग) ऐसे मामले नहीं हैं, जहां दिल्ली परिवहन निगम ने लोक अदालत के मुआवजा देने के फैसले के आधार पर भुगतान करने में अपनी असमर्थता बताई है।

[अनुवाद]

करंजा नदी परियोजना

3595. श्री जी० भूपति : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा कर्नाटक राज्य में मंजीरा नदी की सहायक नदी करजा पर निर्मित करंजा परियोजना को स्वीकृति दी गई थी ;

(ख) मजीरा तथा इसकी सहायक नदियों के जल के उपयोग के लिए महाराष्ट्र में निर्मित अथवा निर्माणाधीन परियोजना का तकनीकी ब्यौरा क्या है : यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा इस परियोजना को स्वीकृति दी गई थी ; और

(ग) यदि हां, तो आन्ध्र प्रदेश में निजामसागर परियोजना के स्थायित्व पर इन परियोजनाओं का क्या प्रभाव पड़ेगा ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) कर्नाटक सरकार से 60 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से करंजा परियोजना अगस्त 1983 में केन्द्रीय जल आयोग में प्राप्त हुई है तथा राज्य प्राधिकारियों के परामर्श से तकनीकी परीक्षणाधीन है। तथापि, राज्य सरकार द्वारा प्रस्तुत किए गए योजना दस्तावेज में यह बताया गया है कि उन्होंने परियोजना कार्यों को हाथ में ले लिया है।

अपेक्षित ब्यौरा निम्नवत है :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत करोड़ रुपये	सकल भंडारण मि० घन मी० में	सिंचाई क्षमता हजार हेक्टे० में	अनुमोदन की स्थिति
1.	2.	3.	4.	5.	6.
क. पूर्ण परियोजनाएं					
1.	टीरू	1·61	23.325	3.29	गैर अनुमोदित
2.	कराड खेद	1.11	12·35	2·64	—वही—
3.	मनार चरण—1 और II	6.64	125·44	24.47	अनुमोदित
4.	तिरना	0.81	11.33	2.18	- वही—
5.	तवारजा	4.73	20.53	4·04	गैर अनुमोदित
6,	गिरनी	1.02	25.10	2·83	अनुमोदित

1.	2.	3.	4.	5.	6.
(ख)	राज्य द्वारा निर्माण के लिए हाथ में ली गई परियोजनाएं				
1.	लेंडी*	39.12	207.56	19.58	गैर-अनुमोदित
2.	लोअर तिरना*	40.46	133.56	20.26	अनुमोदित
3.	रुई	2.53	8.94	1.88	—वही—
4.	देवराजन	1.36	13.32	1.81	—वही—
5.	सकोई	3.04	12.69	2.06	गैर-अनुमोदित
6.	रायगोहान	3.51	12.70	3.61	—वही—
7.	मसालगा	2.90	14.68	2.43	—वही—
8.	अपर मनार	23.06	108.00	13.91	—वही—

*बृहद परियोजनाएं (शेष मध्यम परियोजनाएं हैं)।

उपर्युक्त परियोजनाओं से आन्ध्र प्रदेश की निजाम सागर परियोजना पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है।

[हिन्दी]

नालंदा (बिहार) में इंदिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय की शाखा

3596. **श्री विजय कुमार यादव** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इंदिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय की शाखाएं विभिन्न राज्यों में स्थापित की जाएगी;

(ख) क्या यह भी सच है कि बिहार में केन्द्रीय विश्वविद्यालय स्थापित करने के बारे में लम्बे समय से मांग की जा रही है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार नालंदा (बिहार) में इंदिरा गांधी विश्वविद्यालय की शाखा स्थापित करने का है; और

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

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) इंदिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय अधिनियम में विभिन्न राज्यों में विश्वविद्यालय की शाखाओं की स्थापना की परिकल्पना नहीं है। तथापि, अधिनियम में यह व्यवस्था है कि विश्वविद्यालय इस प्रयोजन के लिए अध्ययन केन्द्रों की स्थापना, छात्रों को अपेक्षित सलाह, परामर्श अथवा और कोई सहायता प्रदान करने तथा क्षेत्रीय केन्द्रों की स्थापना, अध्ययन-केन्द्रों के कार्यों के निरीक्षण तथा समन्वय के लिए करेगा।

(ख) बिहार सहित विभिन्न राज्यों में नए केन्द्रीय विश्वविद्यालय की स्थापना अथवा वर्तमान राज्य विश्वविद्यालय को केन्द्रीय विश्वविद्यालय में बदलने के लिए समय-समय पर अनुरोध प्राप्त होते रहते हैं।

(ग) और (घ) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। तथापि, विश्वविद्यालय द्वारा छात्रों को दाखिल कर दिए जाने के बाद ही विश्वविद्यालय के अध्ययन केन्द्रों का स्थान निर्धारित किया जाएगा।

[अनुवाद]

भारत में कीटनाशी दवाओं के जहरीले प्रभाव के मामलों का सर्वेक्षण

3597 : **श्री आर० एम० भोये** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में राज्यवार कीटनाशी दवाओं के जहरीले प्रभाव के मामलों का कोई सर्वेक्षण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो राज्य-बार दर्ज मामलों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने भारत में इसका प्रयोग करने के बारे में भी कोई मूल्यांकन किया है?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) जहां तक खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम को लागू करने का सम्बन्ध है, ऐसा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है।

(ग) कृषि मंत्रालय के अनुसार जो कीटनाशी अधिनियम, 1968 को लागू करता है और जिसने कीटनाशक औषधियों के प्रयोग का मूल्यांकन किया है, राज्य सरकारों को यह सुनिश्चित करने का अधिकार दे दिया गया है कि कीटनाशी दवाओं के जहरीले प्रभावों के मामले सरकारों को रिपोर्ट किए जाएं।

[हिन्दी]

बेटिकट यात्रा के विरुद्ध आकस्मिक जांच

3598. **श्री सरफराज अहमद** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान बेटिकट यात्रा के विरुद्ध जोनल रेलों द्वारा कितनी बार आकस्मिक जांच की गई तथा किन रेल लाइनों पर ऐसी जांच की गई,

(ख) कितने लोगों को बिना टिकट अथवा अनुपयुक्त टिकट पर यात्रा करते पकड़ा गया और उनसे कितना जुर्माना वसूल किया गया तथा उनमें से कितने लोगों को कारावास का दंड दिया गया,

(ग) पकड़े गये लोगों में पुलिस के कितने कर्मचारी हैं, उनसे कितना जुर्माना वसूल किया गया तथा उनमें से कितने को जेल भेजा गया, और

(घ) क्या इस संबंध में संबंधित प्राधिकारियों को सूचित किया गया था ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) आकस्मिक जांच के संबंध में आंकड़े तत्काल उपलब्ध नहीं हैं। तथापि, वर्ष 1983-84 और 1984-85 के दौरान भारतीय रेलों के प्रायः सभी खंडों पर 4.94 लाख जांच की गयी थीं जिनमें आकस्मिक जांच भी शामिल हैं।

(ख) बिना टिकट अथवा गलत टिकटों पर यात्रा करते हुए 82.82 लाख व्यक्ति पकड़े गये थे और उनसे रेलवे को देय 1638.12 लाख रुपये की राशि वसूल की गयी थी। इनमें से 2.61 लाख व्यक्तियों को जेल भेजा गया था।

(ग) बिना टिकट अथवा गलत टिकटों पर यात्रा करते हुए पकड़े गये पुलिस कार्मिकों के आंकड़े अलग से नहीं रखे जाते हैं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

चार्टर्ड बसें चलाना

3599. **श्री कमला प्रसाद सिंह** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 26-9-1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में "चार्टर्ड बसेज हैव कम टु स्टे" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है जिसमें जनता धन तथा सरकारी राजस्व के भारी मात्रा में घोटाले के लिए चार्टर्ड बसों और संयोजकों के गैर कानूनी कार्य का ब्यौरा दिया गया है, और

(ख) यदि हां तो उसका पूर्ण समाप्त करना सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

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

(ख) ये बसें यात्रियों द्वारा लगाई जाती हैं और ये बसें मोटरयान अधिनियम, 1939 की धारा 51 की शर्तों के अनुरूप कंट्रैक्ट कैरेज परमिट के तहत चलाई जाती हैं। दिल्ली प्रशासन ने सूचित किया है कि परिवहन निदेशालय प्रवर्तन कर्मचारी प्रतिदिन भिन्न-भिन्न रूटों पर इनकी जांच करते हैं और परमिट में दी गई शर्तों के उल्लंघन की घटनाएं सामने आने पर प्रचालक पर मुकदमा चलाया जाता है। पिछले छह महीने में 316 व्यक्तियों पर मुकदमा चलाया गया।

आंध्र प्रदेश के गुंटुर तथा प्रोकोरम जिलों में राष्ट्रीय राजमार्ग पर पुलों का पुनर्निर्माण

3600. **श्री सी० सम्बु** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि आंध्र-प्रदेश के गुंटूर तथा प्रोकोरम जिले में राष्ट्रीय राजमार्ग पर बने पुलों की उपयोग अवधि समाप्त हो गई है और उनका पुनर्निर्माण करने की आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो गुंटूर तथा प्रोकोरम जिलों में ऐसे कितने पुलों का पुनर्निर्माण करने की आवश्यकता है; और

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान ऐसे पुलों के पुनर्निर्माण हेतु क्या कदम उठाने का विचार है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) ऐसे आठ कमजोर और संकड़े पुल हैं, जिनके पुनर्निर्माण की जरूरत है।

(ग) छह पुलों के पुनर्निर्माण के लिए सर्वेक्षण, अन्वेषण और परियोजना तैयार करने संबंधी प्राक्कलन की मंजूरी दी जा चुकी है। सातवीं योजना या उसके बाद इन पुलों के पुनर्निर्माण का विषय धन की उपलब्धता और अखिल भारतीय आधार पर ऐसे निर्माण कार्य की प्राथमिकता पर निर्भर होगा।

[हिन्दी]

इंदिरा गांधी नहर बहु-उद्देश्यीय परियोजना

3602. **प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इन्दिरा गांधी नहर एक बहु-उद्देश्यीय परियोजना है जो राजस्थान की प्रगति का मार्ग प्रशस्त करेगी;

(ख) क्या केन्द्र सरकार इसके महत्व को ध्यान में रखते हुए इसे एक राष्ट्रीय परियोजना बनाने पर विचार करेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या राजस्थान जिसे हमेशा भारी सूखे का सामना करना पड़ता है, इस बड़ी परियोजना को अपने ही स्रोतों से पूरा कर पायेगा ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द): (क) से (ग) इन्दिरा गांधी नहर एक सिंचाई परियोजना है। इसके अलावा, यह पीने तथा औद्योगिक प्रयोजनों के लिए जल उपलब्ध करायेगी। चूंकि जल एक राज्य विषय है, इसलिए सिंचाई परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए धनराशि का प्रावधान राज्यों द्वारा उनकी वार्षिक योजनाओं में किया जाता है। केन्द्रीय सहायता अलग-अलग परियोजनाओं के लिए नहीं बल्कि आमतौर पर समस्त राज्य योजना के लिए ब्लाक ऋणों/अनुदानों के रूप में प्रदान की जाती है। तथापि, केन्द्रीय सरकार उत्सुक है कि इंदिरा गांधी नहर परियोजना शीघ्र पूरी की जानी चाहिए और इसलिए छठी योजना के अन्तिम तीन वर्षों के दौरान 40 करोड़ रुपये की अतिरिक्त वित्तीय सहायता प्रदान की गई है।

[अनुवाद]

रेलगाड़ियों में डकैतियों की घटनाएं कम करने हेतु "स्ट्रांग बाक्स" अधिष्ठापित करना

3603. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार का रेलगाड़ियों में डकैतियों की घटनायें कम करने हेतु यात्रियों को अपना कीमती सामान बीमा सुरक्षा के अंतर्गत जमा करने के लिए "स्ट्रांग बाक्स" अधिष्ठापित करने का विचार है ?

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

फिल्मों का सेंसर

3604. **प्रो. के० वी० थामस :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फिल्मों के सेंसर के लिए क्या दिशा निर्देश जारी किये गये हैं;

(ख) क्या आयातित फिल्मों पर भारतीय फिल्मों से अलग तरीके से विचार किया जाता है;

(ग) क्या नीति के अन्तर्गत न आने वाले सेंसर के सभी मामलों को निपटाने के लिए मद्रास अथवा कोचीन में संयुक्त अध्यक्ष के पद से एक वरिष्ठ अधिकारी की नियुक्ति की जायेगी; और

(घ) क्या आयातित फिल्मों को प्रवेश बंदरगाह पर ही सेंसर किया जायेगा ?

शिक्षा और संस्कृति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) प्रमाणन के लिए प्रस्तुत आयातित फिल्मों सहित सभी फिल्मों की जांच केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड द्वारा चलचित्र अधिनियम, 1952 तथा तदन्तंगत जारी किये गये मार्गदर्शी सिद्धान्तों के उपबंधों के अनुसार की जाती है। इन मार्गदर्शी सिद्धान्तों की प्रति सभा पटल पर रखी जाती है। **[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 1942/85]**

(ग) जी, नहीं।

(घ) फिलहाल इस प्रकार का कोई प्रस्ताव नहीं है।

सिंचाई क्षमता के लक्ष्य

3605. **डा० फूलरेणु गुहा : क्या जल संसाधन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में छठी योजना अवधि के दौरान अतिरिक्त सिंचाई क्षमता सृजन करने के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किये गये थे;

(ख) यदि हां, तो लक्ष्यों का ब्यौरा क्या है और विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों की वास्तविक उपलब्धियां क्या रही; और

(ग) सातवीं योजना के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(000 हैक्टेयर)

क्रम सं०	राज्य का नाम	छठी योजना 1980-85 के लिए लक्ष्य	छठी योजना (1980-85) के दौरान प्रत्याशित उपलब्धि	सातवीं योजना 1980-90 के लिए लक्ष्य
1.	2.	3.	4.	5.
1.	आन्ध्र प्रदेश	870	686.6	933
2.	असम	226	143.0	260
3.	बिहार	1680	1514	1455
4.	गुजरात	453	477	547
5.	हरियाणा	298	290	369
6.	हिमाचल प्रदेश	28	26	20
7.	जम्मू और कश्मीर	65	56	67
8.	कर्नाटक	715	308.4	464
9.	केरल	303	186	280
10.	मध्य प्रदेश	1033	802	1080
11.	महाराष्ट्र	855	830	745
12.	मणिपुर	61	49.8	39.5
13.	मेघालय	15	10.8	14

1	2	3	4	5
14.	नागालैंड	10	8.5	12
15.	उड़ीसा	660	537	706
16.	पंजाब	410	413	404
17.	राजस्थान	482	452	570
18.	सिक्किम	8	5.1	8
19.	तमिलनाडु	233	128.4	133
20.	त्रिपुरा	13	19.6	35
21.	उत्तर प्रदेश	4550	3934	4237
22.	पश्चिम बंगाल	687	343	470
	कुल राज्य	13675	11220.2	12848.5
	संघ राज्य क्षेत्र	66	43	33
	कुल जोड़	13741	11263.2	12881.5

धर्मनगर-कुमारघाट रेल लिंक

3606. **श्री अजय बिश्वास** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) धर्मपुर से कुमारघाट तक रेलवे लाइन के पूरा किये जाने की मूल निर्धारित तारीख क्या थी,

(ख) इस परियोजना के पूरा किये जाने की संशोधित लक्ष्य की तारीख क्या है,

(ग) परियोजना का मूल और संशोधित अनुमानित व्यय क्या है, और

(घ) परियोजना के पूरा होने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया)

(क) धर्मनगर से कुमारघाट तक रेल लाइन को पूरा करने की मूल लक्ष्य तिथि 1984 थी।

(ख) धर्मनगर से पेचरताल तक के खंड को 1986 के मध्य तक यातायात के लिए खोल दिए जाने की संभावना है। शेष भाग का पूरा होना आगामी वर्षों में धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

(ग) मूल अनुमानित लागत 9.67 करोड़ रुपये थी तथा संशोधित लागत 9.59 करोड़ रुपये है।

(घ) परियोजना के पूरा होने में विलम्ब मुख्यत: धन की तंगी के कारण हुआ है। तकनीकी तथा गैर-तकनीकी दोनों प्रकार के कर्मचारियों की अत्यधिक कमी, आस-पास के राज्यों में कानून और व्यवस्था सम्बन्धी समस्याओं तथा उनके परिणामस्वरूप निर्माण सामग्री की महत्व-पूर्ण मदों के संचलन में कठिनाइयों के कारण भी विगत में निर्माण की प्रगति में बाधा आयी थी।

भुवनेश्वर-झारसुगुड़ा-जयपुर और भुवनेश्वर-जयपुर-विशाखापत्तनम को वायुदूत सेवाओं से जोड़ने का प्रस्ताव

3607. **श्री नित्यानन्द मिश्र** : क्या **परिवहन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का भुवनेश्वर-झारसुगुड़ा-जयपुर, भुवनेश्वर-जयपुर-विशाखापत्तनम को वायुदूत सेवाओं द्वारा जोड़ने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त प्रस्ताव को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) उपर्युक्त स्थानों के वायुदूत सेवाओं द्वारा कब तक जोड़े जाने की सम्भावना है?

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

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

कोचीन पत्तन का तलकर्षण (ड्रेजिंग)

3608. **श्री टी० बशीर** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाया गया है कि कोचीन जहाज मार्ग में तेजी से कीचड़, बालू और रेत भर रहा है,

(ख) क्या कोचीन पत्तन में पर्याप्त ड्रेजर हैं,

(ग) क्या ड्रेजिंग कारपोरेशन आफ इंडिया इसको सौंपे गये कार्य को पूरा करने में असफल रहा है, और

(घ) यदि हां, तो जहाजों को कोचीन पत्तन से दूसरे पत्तनों की ओर मुड़ने से बचाने के लिए अन्य क्या उपाय किए जा रहे हैं?

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) कृत्रिम रूप से विकसित चैनलों में गाद जमा होना एक प्राकृतिक घटना है।

(ख) भारतीय निकर्षण निगम पत्तन की निकर्षण जरूरतें पूरी करता है। भारतीय निकर्षण निगम प्रतिवर्ष तैयार किए गए कार्यक्रम के अनुसार पत्तन में गाद साफ करने के लिए अपने ड्रेजरों को लगाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) सरकार को कोचीन पत्तन न्यास से अपने पुराने ड्रेजर "लेडी विलिंग्डन" के स्थान पर एक नया ग्रेब हौपर ड्रेजर खरीदने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। इससे पत्तन की ड्रेजिंग क्षमता में वृद्धि होगी।

नई दिल्ली और गोहाटी के बीच विशेष रेलगाड़ियां चलाना

3609. **श्री मानिक रेड्डी :**

डॉ० जी० विजय राम राव :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली और गोहाटी को जोड़ने वाली इस समय केवल दो ही रेलगाड़ियां हैं, जो अनेक राज्यों तथा क्षेत्रों से होकर गुजरती हैं तथा उनमें सदैव अत्यधिक भीड़ रहती है,

(ख) क्या यह भी सच है कि उपर्युक्त रेलगाड़ियां पूर्वोत्तर क्षेत्रों के संवेदनशील क्षेत्रों तथा सीमावर्ती राज्यों की आवश्यकताओं की भी पूर्ति करती हैं,

(ग) क्या इन रेलगाड़ियों पर यातायात भार का निर्धारण किया गया है और उनकी महानगर क्षेत्रों की अन्य महत्त्वपूर्ण रेलगाड़ियों से तुलना की गई है,

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और गोहाटी तथा सिक्किम सहित रास्ते में पड़ने वाले स्टेशनों एवं क्षेत्रों पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है,

(ङ) क्या यात्रियों की भारी भीड़ को, विशेष रूप से सशस्त्र सैनिकों की सुविधा के लिए, कम करने के लिए विशेष रेलगाड़ियां चलाने का विचार है, और

(च) क्या सरकार का विचार आसाम मेल तथा तिनसुकिया मेल की गति बढ़ाने का भी है ?

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

(ग) से (ङ) उत्तर पूर्वी क्षेत्र और दिल्ली के बीच यात्रियों के लिए स्थान की अधिक व्यवस्था करने के लिए, 155/156 तिनसुकिया मेल के डिब्बों में वृद्धि कर दी गई है। इसके अलावा मिलिटरी कर्मचारियों के लिए गुवाहाटी तथा नई दिल्ली/जम्मू तवी के बीच 1.10.85 से महीने में दो बार एक अवकाश एक्सप्रेस भी चलायी जा रही है।

(च) इन गाड़ियों की रफ्तार तेज करने की फिलहाल कोई गुंजाइश नहीं है।

परिवार नियोजन के लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए स्वयंसेवी संगठन

3610. **श्री एस० एम० भट्टम : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 2000 तक परिवार कल्याण के लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए स्वयंसेवी संगठनों का सहयोग लेना आवश्यक है; और

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

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

(ख) भारत सरकार परिवार कल्याण कार्यक्रम में लगे स्वैच्छिक संगठनों को प्रेरणा एवं सेवाएं प्रदान करने सम्बन्धी विशेष योजनाएं चलाने तथा प्रशिक्षण सुविधाएं जुटाने के लिए सीधे या राज्य सरकारों के माध्यम से पहले ही वित्तीय सहायता उपलब्ध कर रही है। स्वास्थ्य और परिवार कल्याण कार्यकलापों में ही नहीं बल्कि अन्य सामाजिक, कल्याण और विकासात्मक कार्य-कलापों में लगे स्वैच्छिक संगठनों का हाल ही में 4 सितम्बर, 1985 को एक राष्ट्रीय सम्मेलन हुआ था। विभिन्न सम्बन्धित मंत्रालयों/विभागों के साथ परामर्श करके तथा सम्मेलन में व्यक्त किए गए विचारों को ध्यान में रखते हुए परिवार कल्याण के क्षेत्र में स्वैच्छिक कार्य में तेजी लाने तथा दूसरे सामाजार्थिक क्षेत्रों के स्वैच्छिक कार्य को भी परिवार कल्याण कार्यक्रम के साथ मिलाने के लिए विभिन्न कदम उठाये गये हैं।

सिक्किम में गूम्पा (मठ)

3611. **श्रीमती डी० के० भंडारी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि सिक्किम में काफी प्राचीन गूम्पा (मठ) हैं जिनमें बौद्धकालीन प्राचीन पाण्डुलिपियां हैं;

(ख) यदि हां, तो वहां ऐसे कितने गूम्पा (मठ) हैं और सरकार ने उनके संरक्षण के लिए क्या कदम उठाए हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार ऐसे गूम्पाओं का पता लगाने का है ?

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

(ख) अब तक इस प्रकार के सड़सठ मठों का पता लगाया गया है।

ये मठ सिक्किम सरकार के अधीन हैं जो उनके परिरक्षण के लिए जिम्मेदार है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

तुंगभद्रा बोर्ड को भंग करना

3612. श्री वी० शोभनाद्रीश्वर राव :
श्री के० रामचन्द्र रेड्डी :
श्री एम० सुब्बारेड्डी :

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश को तुंगभद्रा के जल का वितरण सुनिश्चित करने के लिए बनाए गए तुंगभद्रा बोर्ड को भंग करने के लिए केन्द्रीय सरकार के पास प्रस्ताव भेजा है;

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

(ग) इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) जी हां। प्रस्ताव में तुंगभद्रा बोर्ड को इस आधार पर भंग किये जाने के वास्ते कहा गया है कि परियोजना के साझे भाग के निर्माण का इसका मुख्य कार्य पूरा हो चुका है और दाएं तट पर नहरों तथा साथ-ही-साथ बांध का रखरखाव राज्य सरकार कर सकती है।

(ग) बोर्ड के उद्देश्यों के अनुसार इसके कार्य करने में कमियों तथा इसे अधिक कारगर बनाने के लिए उपचारात्मक उपायों का पता लगाया जा रहा है।

अखिल भारतीय पत्तन सेवा

3613. श्री यशवंतराव गडाख पाटिल : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड ने एक अखिल भारतीय पत्तन सेवा बनाने का सुझाव दिया है, और

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

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) जी, हां।

(ख) जनवरी, 1984 में सरकार द्वारा नियुक्त की गई महापत्तन सुधार समिति के विचारार्थ विषयों में महापत्तनों के प्रशासनिक और संचालनात्मक ढांचे सहित महापत्तनों से संबंधित विभिन्न पहलू पर विचार करना शामिल है। इस मामले पर आगे विचार करने से पहले सरकार महापत्तन सुधार समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा कर रही है।

[हिन्दी]

रेल लाइनें बिछाने पर प्रतिबन्ध लगाने का प्रस्ताव

3614. प्रो० चन्द्रभानु देवी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने वित्तीय कठिनाइयों के कारण नई रेल लाइनें बिछाने के कार्य पर प्रतिबन्ध लगाने का निर्णय किया है, और

(ख) यदि हां, तो कितने समय के लिए ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) जी नहीं। तथापि, संसाधनों की तंगी को देखते हुए नये निर्माण कार्य कम-से-कम हाथ में लेने होंगे।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

वायुदूत सेवा

3615. **श्री वी० एस० विजय राघवन :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में चलाई जा रही वायुदूत सेवाओं से लाभ हो रहा है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्यमंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) इस समय वायुदूत 33 मार्गों पर प्रचालन कर रहा है जिनमें, अप्रैल से अक्तूबर, 1985 की अवधि के दौरान, केवल दिल्ली-लुधियाना-दिल्ली, दिल्ली-देहरादून-दिल्ली तथा दिल्ली-चण्डीगढ़-कुल्लू में क्रमशः 1.24 लाख रुपये, 7.36 लाख रुपये तथा 3.77 लाख रुपये का अनुमानित लाभ हुआ।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को घाटा

3616. **श्री रामेश्वर नीखरा :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे घाटे में चल रही है,

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों में कितनी राशि का घाटा हुआ है,

(ग) इस घाटे का वर्ष वार कारण सहित ब्यौरा क्या है और घाटे को न्यूनतम स्तर पर लाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है, और

(घ) क्या पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के परिवहन विभाग की नीति, वाणिज्य विभाग की नीति जो भारतीय रेल का आय अर्जित करने वाले विभाग नीति के प्रतिकूल है ?

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

(ख) पिछले तीन वर्षों में हुई हानि की राशि इस प्रकार थी—

1982-83	62.88 करोड़ रुपये
1983-84	86.61 करोड़ रुपये
1984-85	115.23 करोड़ रुपये

(ग) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे सामरिक महत्व के संवेदनशील सीमान्त क्षेत्र और अति उच्च परिचालनिक लागत से अन्तर्निहित अलाभप्रद शाखा लाइनों को सेवित करती है। हानि को न्यूनतम करने के लिए किए गए उपाय इस प्रकार हैं—

(1) खर्च पर कड़ा नियन्त्रण।

(2) निर्यात करने हेतु अधिक चाय यातायात आकर्षित करने के लिए अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो खोलने सहित गहन विपणन अभियान चलाना।

(3) जहाँ कहीं सम्भव है, यातायात सुविधाओं में वृद्धि करना।

(घ) जी नहीं।

[हिन्दी]

रामपुर-काठगोदाम रेलवे लाइन

3617. **श्री हरीश रावत** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रामपुर-काठगोदाम रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा होने की तारीख क्या है, और

(ख) क्या उपरोक्त कार्य सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा होने की सम्भावना है ?

रेल विभाग में राज्यमंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) मई, 1975।

(ख) इसका पूरा होना सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान वर्षानुवर्ष के आधार पर संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर होगा।

[अनुवाद]

लेह हवाई अड्डे का नये सिविल टर्मिनल भवन में स्थानांतरण

3618. **श्री पी० नामग्याल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लेह हवाई अड्डे का नया सिविल टर्मिनल भवन पूरा हो गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि वर्तमान टर्मिनल भवन (निशान हट) में अपर्याप्त स्थान, फर्नीचर और गर्म करने की व्यवस्था आदि के अभाव के कारण यात्रियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है क्योंकि विमान तथा सामान सर्दी में बहुत सवेरे पहुंचता है; और

(ग) यदि हां, तो इसका नए टर्मिनल भवन में स्थानांतरण न करने तथा नियमों के अन्तर्गत यात्रियों के लिए आवश्यक सुविधाएं तथा आराम की व्यवस्था न करने के क्या कारण हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) अन्तस्थ भवन के सिविल निर्माण कार्य पूरे हो चुके हैं। परन्तु जल और बिजली की अभी व्यवस्था की जानी है।

(ख) जी, हां। निसान कुटीरों में अपर्याप्त स्थान के कारण यात्रियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। तथापि, इन कुटीरों में जल, बिजली, तापन व्यवस्था और फर्नीचर इत्यादि उपलब्ध हैं।

(ग) जैसे ही इनमें जल और बिजली की व्यवस्था कर दी जाएगी, यात्रियों को संभालने का कार्य नये अंतस्थ भवन में स्थानांतरित कर दिया जाएगा।

राजस्थान में नर्मदा नहर परियोजना

3619. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में नर्मदा नहर परियोजना का कार्य आरम्भ कर दिया गया है और परियोजना के कब तक पूरा किया जाने की सम्भावना है। इस नहर से कितने एकड़ भूमि में सिंचाई की जाएगी और किन-किन क्षेत्रों में भूमि की सिंचाई की जाएगी;

(ख) इस परियोजना पर कुल कितना खर्च किए जाने का विचार है; और

(ग) इस परियोजना के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में क्या व्यवस्था की गई है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) राजस्थान सरकार द्वारा नर्मदा नहर परियोजना पर कुछ निर्माण कार्य शुरू किए गए हैं तथा मार्च, 1985 तक 1.93 करोड़ रुपये व्यय किए गए हैं। परियोजना को लगभग 8 वर्ष की अवधि में पूरा किए जाने का अनुमान है। परियोजना में बाड़मेर तथा जलोर जिलों के लगभग 73,000 हेक्टेयर क्षेत्र की सिंचाई की परिकल्पना की गई है। परियोजना रिपोर्ट के अनुसार अनुमानित लागत 347.72 करोड़ रुपए है : योजना आयोग के कार्यकारी दल ने सातवीं योजना के दौरान 50 करोड़ रुपये के परिव्यय की सिफारिश की हैं।

रेल इंडिया टैक्नीकल एंड एक्नोमिक सर्विसिज द्वारा प्राप्त विदेशी मुद्रा

3620. **श्री के० रामचन्द्र रेड्डी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल इण्डिया टैक्नीकल एण्ड एक्नोमिक सर्विसिज (राइट्स) ने इस वर्ष 6 करोड़ रुपये का सकल लाभ कमाया है,

(ख) इस अवधि के दौरान राइट्स द्वारा देशवार प्राप्त की गई विदेशी मुद्रा का ब्यौरा क्या है, और

(ग) राइट्स द्वारा इस समय जिनको कार्यान्वित किया जा रहा है उनका ब्यौरा क्या है, और उनका कुल मूल्य कितना है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) राइट्स द्वारा वर्ष 1984-85 में अर्जित सकल मूल्यह्रास पूर्व लाभ 608 लाख रुपये था।

(ख) कम्पनी की 1984-85 की लेखा-परीक्षा रिपोर्ट के अनुसार राइट्स ने बारह देशों में अपने कार्य संचलन में 1631 लाख रुपये की विदेशी मुद्रा अर्जित की है।

(ग) राइट्स द्वारा निष्पादित किए जा रहे चालू ठेकों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिखाया गया है। इन ठेकों का कुल मूल्य 7246 लाख रुपये है।

विवरण

देश

1. **अल्जीरिया**

 i) ऐन तूता-म" सिला नई रेल लाइन का निर्माण-पर्यवेक्षण

 ii) बूइरा-साउर-अल गोजलेन रेल लाइन का सर्वेक्षण

 iii) अल खरुब-बूशेगोफ रेल सम्पर्क का इन्जीनियरी अध्ययन

2. **इथोपिया**

 आदिस अबाबा से अस्साब तक तकनीकी-आर्थिक व्यावहारिकता अध्ययन

3. **घाना**

 घाना रेलवेज के पुनः स्थापन और कार्य निष्पादन के सुधार के लिए परामर्श सेवाएं

4. **मोजम्बिक**

 मोजम्बिक रेलों की प्रबन्ध और व्यावसायिक सेवाएं

5. **श्रीलंका**

 रेलवे वर्कशापों के सुधार के लिए परामर्श सेवाएं।

6. **जाम्बिया**

 जाम्बिया रेलों को तकनीकी और व्यावसायिक सेवाएं प्रदान करना

7. **इराक**

 i) सामान्य और रेजिडेन्ट इन्जीनियरी सर्वेक्षण

 ii) डिजाइन और सामान्य इन्जीनियरी सहायक सेवाएं प्रदान करना

 iii) एकीकृत तकनीकी और आर्थिक सेवाएं प्रदान करना

8. **जिम्बाब्वे**

i) जिम्बाब्वे की राष्ट्रीय रेलों के अनुरक्षण और परिचालन में सहायता (पहला ठेका)

ii) — वही — (दूसरा ठेका)

iii) — वही — (तीसरा ठेका)

9. **जोर्डन**

तकनीकी और पर्यवेक्षी सहायता सेवाएं प्रदान करना।

भारतीय नौवहन निगम द्वारा तीन वाहकीकृत सेल्यूलर जहाजों का क्रयादेश

3621. **श्री वी० तुलसी राम : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय नौवहन निगम ने तीन बड़े व पूर्णरूप से वाहकीकृत सेल्युलर जहाजों के लिए क्रयादेश दिए हैं,

(ख) यदि हां, तो इन जहाजों की लागत क्या है और उनकी क्षमता का ब्योरा क्या है तथा प्रत्येक जहाज की अलग-अलग कितने समय की गारंटी है,

(ग) ये जहाज किन देशों से खरीदे जायेंगे और उन पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होगी,

(घ) भारतीय नौवहन निगम के बेड़े में प्रयोग किए जा रहे पुरानों और अप्रचलित जहाजों के स्थान पर इन जहाजों का प्रयोग किस सीमा तक किया जाएगा और इससे माल वाहन में कहां तक सुधार होगा,

(ङ) क्या इनमें से एक जहाज को आन्ध्र प्रदेश में पत्तनों के लिए निर्धारित किए जाने का विचार है, और

(च) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) सरकार को भारतीय नौवहन निगम द्वारा छह सेलुलर कंटेनर जहाज खरीदने के बारे में एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ख) और (ग) भारतीय नौवहन निगम के प्रस्ताव के अनुसार प्रत्येक जहाज की क्षमता लगभग 1500 टी० ई० यू० की होगी और इसकी आयु लगभग बीस वर्ष होगी।

(घ) भारतीय नौवहन निगम द्वारा खरीदे जाने वाले सेलुलर कंटेनर जहाज पारम्परिक जहाजों का स्थान लेंगे। व्यापार पद्धति में परिवर्तन के कारण पारम्परिक जहाजों को चरणबद्ध ढंग से हटाया जा रहा है। भाड़ा स्तर और सेवा दोनों ही रूप में विदेशी प्रतिस्पर्धा में तालमेल बनाए रखने के लिए किफायती रूप से ईंधन खर्च करने वाले बड़े आकार के पूर्णतः सेलुलर कंटेनर जहाजों को लगाना वाणिज्यिक रूप से अपरिहार्य हो गया है।

(ङ) और (च) वाणिज्यिक सूझबूझ के आधार पर कंटेनर जहाज लगाए जाते हैं और इन जहाजों को पत्तनवार देने का प्रस्ताव नहीं है।

नागपुर शहर के बीच से होकर गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग का रास्ता बदलना

3622. **श्री मुकुल वासनिक** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राष्ट्रीय राजमार्ग महाराष्ट्र में नागपुर शहर से होकर गुजरता है जहां प्रतिवर्ष सैकड़ों लोग दुर्घटनाओं से मारे जाते हैं,

(ख) क्या सरकार का विचार एक रिंग रोड का निर्माण करके राजमार्ग को शहर के बीच से बन्द करके बाहर ले जाने का है,

(ग) यदि हां, तो इस प्रकार के बाहरी रिंग रोड का निर्माण कब तक किए जाने का विचार है, और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) जी, हां। तथापि राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए दुर्घटनाओं की सांख्यिकी नहीं रखी जाती है।

(ख) से (घ) महाराष्ट्र सरकार ने नागपुर नगर के चारों ओर रिंग रोड बनाना शुरू कर दिया है और इस रिंग रोड की लागत को केन्द्रीय-सरकार, राज्य सरकार और स्थानीय प्राधिकरणों के बीच बांटने के लिए प्रस्ताव भेजा है। राज्य सरकार के परामर्श से इस प्रस्ताव की तकनीकी युक्तिसंगतता और अन्य ब्यौरों की जांच की जा रही है।

रेलगाड़ियों में दिए जाने वाले खाद्य पैकेट

3623. **श्री ए० जे० वी० बी० महेश्वर राव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें यह जानकारी है कि रेलगाड़ियों में डाइनिंग कार द्वारा सप्लाई किए जाने वाले पैकेटों में भोजन (हाल ही में आरम्भ किया गया) घटिया किस्म का है और बहुत ठंडा भी होता है,

(ख) क्या उन्हें यह भी जानकारी है कि यात्रियों को ऐसा भोजन, जिसमें सभी चीजें एक पैकेट में ही मिश्रित हों, खाने में कठिनाई होती है, और

(ग) यदि हां, तो उपर्युक्त मामले में क्या उपचारी उपाय करने का प्रस्ताव है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) से (ग) यात्रियों को स्वच्छ हालत में गर्म/स्वादिष्ट भोजन देने के लिए कुछ चुनींदा/एक्सप्रेस गाड़ियों में अल्यूमिनियम के पैकेटों

में जिन्हें भोजन खाने के बाद फेंका जा सकता है, संशोधित व्यंजन सूची के अनुसार भोजन देना शुरू किया गया है। यात्री जनता की प्रतिक्रिया जानने के लिए उनसे मांगी गई राय का विश्लेषण करने से पता चला है कि भारी बहुमत ने नई योजना की प्रशंसा की है।

सातवीं योजना के दौरान मानसिक चिकित्सालय

3624. **श्री जगन्नाथ पटनायक** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कुछ और मानसिक चिकित्सालय खोलने का है; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) सरकार का सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान और मानसिक रोग अस्पताल खोलने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

मंगलौर और कालीकट को जोड़ने वाली वायुदूत सेवा

3625. **श्री सुरेश कुरुप** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार मंगलौर और कालीकट जहां अन्तरिम व्यवस्था के रूप में चेलरी कालीकट में प्राइवेट हवाई पट्टी है, को जोड़ने के लिए वायुदूत सेवा आरम्भ करने पर विचार करेगी; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध होने और प्रचालनों के आर्थिक रूप से व्यावहारिक होने पर, वर्ष 1986 के दौरान बम्बई-मंगलौर-कालीकट-मंगलौर-बम्बई मार्ग पर वायुदूत की मंगलौर और कालीकट को हवाई सेवा से जोड़ने की योजनाएं हैं।

राष्ट्रीय पुस्तक न्यास को हुआ घाटा

3626. **श्री मूलचन्द डागा** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) "राष्ट्रीय पुस्तक न्यास" की स्थापना किस उद्देश्य से की गई थी और क्या यह अपने उद्देश्य प्राप्त करने में विफल रहा है ;

(ख) इस पर अब तक कुल कितनी धनराशि खर्च हुई और कितने वर्षों से इस न्यास को घाटा हो रहा है ; और

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस न्यास को कुल कितना घाटा हुआ और उसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) राष्ट्रीय पुस्तक न्यास की स्थापना सस्ते मूल्यों पर अच्छी पुस्तकें प्रकाशित करके और इन पुस्तकों को आम पाठकों को उपलब्ध कराके तथा पुस्तक मेलों, प्रदर्शनियों और सेमिनारों का आयोजन करके देश में पुस्तकों के प्रति अभिरुचि जागृत करने के उद्देश्य से की गई थी। न्यास इन उद्देश्यों की प्राप्ति में असफल नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय पुस्तक न्यास को सहायता अनुदान सरकार से प्राप्त होता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान न्यास को निम्नलिखित सहायता अनुदान दिया गया :

1982-83	1,09,13,019.00 रुपए
1983-84	1,56,79,047.00 रुपए
1984-85	1,49,98,635.00 रुपए

राष्ट्रीय पुस्तक न्यास व्यापारिक संगठन नहीं है और लाभ तथा हानि का खाता नहीं रखता है। अतः न्यास को हुई हानि का प्रश्न नहीं उठता। तथापि, न्यास द्वारा प्रोफोर्मा लेखे तैयार किए जाते हैं और इन्हें संबंधित वर्ष की वार्षिक रिपोर्ट में शामिल किया जाता है। राष्ट्रीय पुस्तक न्यास की वार्षिक रिपोर्ट सभा पटल पर रखी जाती है।

अहमदाबाद दिल्ली रेल लाइन का बड़ी लाइन में बदलना

3627. **श्री डी० पी० जवेजा** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अहमदाबाद दिल्ली छोटी रेलवे लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने के लिए वर्ष 1970-71 में सर्वेक्षण किया गया था,

(ख) इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है,

(ग) यह कार्य कब शुरू किया जाएगा, और

(घ) इस जरूरत की ओर ध्यान न देने के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी हां, 1973-74 में।

(ख) से (घ) इस आमान परिवर्तन परियोजना को (मीटर लाइन से बड़ी लाइन में) योजना आयोग की स्वीकृति नहीं मिली है। योजना आयोग द्वारा इसकी स्वीकृति प्रदान कर दी जाने तथा धन की व्यवस्था होने के बाद ही आगे कार्रवाई की जायेगी।

बम्बई और दिल्ली के बीच तीव्र गति की रेल गाड़ियां

3628. **श्री बी० वी० देसाई** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) क्या रेलवे द्वारा बम्बई और दिल्ली के बीच तीव्र गति की रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं,

(ख) यदि हां, तो कुल कितनी रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं, और

(ग) अन्य किन क्षेत्रों में तीव्रगति की रेलगाड़ियां चलाई जा रही हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) फिलहाल कोई नहीं।

और एयरबसें/जैट तथा बोइंग विमानों का अधिग्रहण

3629. **श्री रणजीतसिंह गायकवाड़ : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :**

(क) क्या सरकार का विचार प्रचालन प्रयोजनों के लिए और एयरबसों, जैट तथा बोइंग विमानों को प्राप्त करने का है ;

(ख) यदि हां, तो ऐसे जैट लाइनरों की संख्या कितनी है जो शामिल किए जाएंगे ;

(ग) क्या इन अतिरिक्त जैट विमानों को 1 अप्रैल, 1986 से अन्तर-राष्ट्रीय मार्गों और घरेलू उड़ानों में भी प्रयोग में लाया जाएगा; और

(घ) क्या अतिरिक्त विमान उपलब्ध होने पर दिल्ली-बड़ौदा मार्ग पर प्रतिदिन सीधी उड़ान आरम्भ की जाएगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) एयर इन्डिया और इंडियन एयरलाइन्स का अपने एयरबस विमान बेड़े में वृद्धि करने का प्रस्ताव है।

(ख) एयर इंडिया ने 6 ए-310-300 एयरबस विमान प्राप्त करने के आदेश दिए हैं जो वर्ष 1986 में इसके बेड़े में क्रमिक रूप से शामिल किए जाएंगे। इंडियन एयरलाइन्स ने वर्ष 1989-90 में अपने विमान बेड़े में शामिल करने के लिए 19 एयरबस ए- 320 विमानों की खरीद के लिए आशय-पत्र दिया है।

(ग) जी, नहीं। एयर इंडिया द्वारा प्राप्त किए जाने वाला ऐसा पहला विमान 24 अप्रैल, 1986 से अन्तर्राष्ट्रीय परिचालनों में लगाने का प्रस्ताव है।

(घ) उस समय उपलब्ध यातायात मांग के आधार पर, इंडियन एयरलाइन्स दिल्ली और बड़ौदा के बीच एक दैनिक सीधी उड़ान के परिचालन की संभावना की जांच करेगी।

केरल में नय्यर बांध परियोजना का आधुनिकीकरण

3630. **श्री ए० चार्ल्स :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में नय्यर बांध परियोजना के आधुनिकीकरण की कोई योजना है ;

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

(ग) क्या सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि नय्यर बांध परियोजना सातवीं योजना में पूरी हो जाए ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) केरल सरकार ने नय्यर सिंचाई परियोजना के आधुनिकीकरण की परियोजना रिपोर्ट तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति तथा योजना आयोग की मंजूरी प्राप्त करने हेतु फरवरी, 1984 में केन्द्रीय जल आयोग को भेजी थी। परियोजना प्रस्ताव में करीब 9900 हैक्टेयर क्षेत्र की सिंचाई की परिकल्पना की गई है तथा इसकी अनुमानित लागत 9.05 करोड़ रुपए है। इस परियोजना को पूरा किया जाना राज्य सरकार द्वारा अपेक्षित निधियां उपलब्ध कराने पर निर्भर करेगा।

बम्बई के निकट दूसरा अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा

3631. **श्री शरद दिघे :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई के निकट दूसरा अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने का एक प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो किस जगह पर ;

(ग) क्या यह भी सच है कि बम्बई महानगर क्षेत्रीय विकास बोर्ड ने इस प्रयोजन के लिए मांडवा बन्दरगाह का सुझाव दिया है ; और

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

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) उपर्युक्त (क) में दिए गए उत्तर को ध्यान में रखते हुए, प्रश्न ही नहीं उठते।

रेलवे उपकरणों के लिए विश्वव्यापी टेंडर

3632. **श्री तम्पन थामस :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेलवे की आवश्यकताओं के लिए विश्वव्यापी टेंडर आमंत्रित किये हैं,

(ख) यदि हां, तो गत एक वर्ष के दौरान कौन से विश्वव्यापी टेंडर मांगे गये थे और सम्बन्धित उत्पादों/ठेकों का ब्यौरा क्या है, और

(ग) विश्वव्यापी टेंडर आमंत्रित करने के क्या कारण हैं जबकि देश में ही काफी निर्माण एकक हैं तथा तकनीकी जानकारी उपलब्ध है ?

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

(ख) और (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और संकलित हो जाने पर यथा समय सभा पटल पर रख दी जायेगी।

रेलवे द्वारा ब्लूमों का आयात

3633. **श्री के० राममूर्ति : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण के एलाय इस्पात संयंत्र द्वारा बंगलौर की व्हील और एक्सेल संयंत्र (प्लांट) के लिए सप्लाई किए गए ब्लूमों को टेपर तथा अल्ट्रासोनिक कमियों के कारण अस्वीकार कर दिया गया है,

(ख) क्या एलाय स्टील प्लांट निर्धारित सप्लाई करने में असफल रहा है जिसके कारण रेलवे को मजबूरन उत्पादों का आयात करना पड़ा,

(ग) यदि हां, तो व्हील और एक्सेल प्लांट द्वारा ब्लूम की वर्तमान आवश्यकता किस प्रकार पूरी की जा रही है ?

(क) **रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया)** : जी नहीं। पहिया एवं धुरा संयंत्र बेंगलूरु को अलाय इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर द्वारा सप्लाई किए गये ब्लूमों को पतला होने तथा पराध्वनिक खराबियों के कारण कभी भी पूर्णतया रद्द नहीं किया गया। प्रत्येक ब्लूम का उनके छोरों पर केवल छोटा सा भाग अर्थात् लगभग 5 प्रतिशत भाग पतला होने के कारण रद्द किया गया है। इसी प्रकार इन ब्लूमों से निर्मित धुरों का औसतन लगभग 8 प्रतिशत भाग पराध्वनिक परीक्षणों के कारण अंतिम रूप से रद्द किया गया है।

(ख) अलाय इस्पात संयंत्र ने हर महीने 1,000 मी०/टन ब्लूम की सप्लाई करने के लिए दिये गये वचन की तुलना में हर महीने 820 मी०/टन ब्लूम की सप्लाई की है जो लगभग 18 प्रतिशत कम रही। तथापि, श्रमिक गड़बड़ी के कारण अक्तूबर, 1985 में कोई सप्लाई नहीं की जा सकी थी।

रेलों का बफर स्टाक के निर्माण के लिए सरणी एजेंसी (एम०एम०टी०सी०) के माध्यम से 6,000 मी०/टन ब्लूम का आयात करने की अनुमति दी गयी है।

(ग) अलाय इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर ने दिसम्बर, 1985 से मार्च, 1986 तक हर महीने 1,200 मी०/टन ब्लूम सप्लाई करने का वचन दिया है जिससे पहिया एवं धुरा संयंत्र, बेंगलूरु की आयोजित उत्पादन आवश्यकताओं की पूर्ति हो जाने की आशा है।

ईराक में रेल लाइनें बिछाने के लिए ठेके

3634. **श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे विभाग ईराक में रेल लाइनें बिछाने के लिए अधिक ठेकों के लिए बातचीत कर रहा है,

(ख) क्या रेल विभाग ने महसूस किया है कि पिछले ठेके सफल रहें हैं,

(ग) क्या ईराक सरकार से इस बारे में कोई भुगतान बकाया है, और

(घ) यदि हां, तो इस राशि की वसूली के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

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

(ख) जी हां।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

भारतीय रेलवे को विश्व बैंक से सहायता

3635. **श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति :**

श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्व बैंक अनेक परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए रेलवे को अनुदान तथा सहायता प्रदान करने को सहमत हो गया है,

(ख) यदि हां, तो रेलवे को कुल कितनी सहायता दी जाएगी,

(ग) विश्व बैंक की सहायता से कौन-कौन सी परियोजनाएं कार्यान्वित की जायेंगी,

(घ) उनके कब तक आरम्भ किये जाने की संभावना है, और

(ङ) वर्ष 1986 तथा 1987 के दौरान अनुदान की कितनी धनराशि प्राप्त होने की आशा है ?

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

(ख) 680·7 मिलियन डालर।

(ग) रेल परियोजनाओं के लिए दो चालू क्रेडिट/ऋण हैं यथा—

(1) 1299-आई० एन०/ऋण 2210 आई० एन० जो 400 मिलियन अमरीकी डालर का है, निम्नलिखित मदों के लिए है :

1.1 डीजल पुर्जा कारखाना, पटियाला,

1.2 माल डिब्बों के लिए पुर्जे,

1.3 ए० सी० बिजली रेल इंजन,

1.4 यूनिट एक्सचेंज प्रणाली,

1.5 ईंधन की बचत और गाड़ी परिचालन।

(2) ऋण 2417-आई० एन० जो 280.7 मिलियन डालर का है, निम्नलिखित मदों के लिए है :

2.1 रेल विद्युतीकरण,

2.2 अनुरक्षण डिपुओं सहित कारखाना आधुनिकीकरण, आदि, आदि।

(घ) दोनों क्रेडिट 1299-आई०एन०/ऋण 2210 तथा 2417-आई० एन० चालू क्रेडिट/ऋण हैं और परियोजनाओं में शामिल किये गये कार्य पहले ही शुरू हो चुके हैं।

(ङ) 1986 और 1987 के दौरान विश्व बैंक से निम्नलिखित धनराशि प्राप्त होने की सम्भावना है :—

	1986	1987
(1) क्रेडिट 1299-आई० एन०/ ऋण 2210-आई० एन०	73 मिलियन डालर	131 मिलियन डालर
(2) ऋण 2417/आई० एन०	31 मिलियन डालर	62 मिलियन डालर

जबलपुर हवाई अड्डे का विकास

3636. **श्री अजय मुशरान** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जबलपुर हवाई अड्डे पर यातायात बढ़ रहा है ;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में यातायात में कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है ;

(ग) क्या इस हवाई अड्डे के विकास की कोई संभावित योजना है; और

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

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

(ख) प्रतिशत वृद्धि और वर्ष-वार ब्यौरा निम्न प्रकार है :—

वर्ष	यात्रियों की संख्या	प्रतिशत वृद्धि	माल (टनों में) लदान	प्रतिशत वृद्धि
1	2	3	4	5
1981	3,955	—	6.4	—
1982	6,224	57.4	7.3	14·1
1983	6,348	2·00	10·1	38·4
1984	10,257	61.6	17.2	70.3

(ग) जी, हां।

(घ) धावनपथ के पुन: सतह लेपन का कार्य और तकनीकी ब्लॉक-व-नियंत्रण टावर के निर्माण का कार्य चल रहा है। सातवीं पंचवर्षीय योजना में जल और बिजली आपूर्ति में वृद्धि करने और वर्तमान सड़क से नये एप्रन के लिए पहुंच मार्ग के निर्माण के लिए व्यवस्था की गयी है।

[हिन्दी]

अजमेर को एवरो सेवा द्वारा जोड़ना

3637. **श्री विष्णु मोदी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार को अजमेर को एवरो सेवा द्वारा देश के अन्य भागों से जोड़ने के संबंध में काफी समय से अभ्यावेदन प्राप्त हो रहे हैं ;

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

(ग) सरकार का अजमेर को देश के अन्य भागों के साथ एवरो सेवा द्वारा कब तक जोड़ने का विचार है ?

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

(ख) और (ग) अजमेर में हवाई अड्डा न होने के कारण, इस स्टेशन को एवरो हवाई सेवा से जोड़ने की तत्काल कोई योजना नहीं है।

[अनुवाद]

भाप से चलने वाले इंजनों को डीजल/इलैक्ट्रिक इंजनों में बदलना

3638. श्री दिलीप सिंह भूरिया : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय भाप से चलने वाले कितने इंजन प्रयोग किये जा रहे हैं, और

(ख) उनके कब तक डीजल इंजनों अथवा इलैक्ट्रिक इंजनों में बदले जाने का प्रस्ताव है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 1-7-1985 को भारतीय रेलों पर भाप रेल इंजनों की कुल संख्या 5944 थी।

(ख) लगभग 2,000 ई० तक।

बड़ौदा जिले की रेल लाइनों पर स्टीम इंजनों को डीजल इंजनों में बदलना

3639. श्री अमर सिंह राठवा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि बड़ौदा जिले के आदिवासी क्षेत्र में छोटी रेल लाइनें हैं तथा इन लाइनों पर स्टीम इंजन वाली रेल गाड़ियां चलती हैं और इन लाइनों पर चलने वाले इंजन बहुत पुराने हो चुके हैं और गंतव्य स्थान तक पहुंचने में अधिक समय लेते हैं,

(ख) क्या यह सच है कि इसके कारण उस क्षेत्र के लोग रेल गाड़ियों के स्थान पर बसों में यात्रा करना पसन्द करते हैं,

(ग) क्या यह भी सच है कि इन पुराने इंजनों को बदलने और इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों की सुविधा के लिए इन लाइनों पर डीजल इंजन चलाने के लिए रेलवे प्राधिकारियों को बहुत से अभ्यावेदन दिए जा चुके हैं, और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए गए हैं, या उठाने का प्रस्ताव है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) रेलों ने बड़ौदा जिले के आदिवासी क्षेत्र में छोटे आमान की लाइनों की व्यवस्था की हुई है। इन गाड़ियों में कार्यरत लगभग 40 प्रतिशत भाप रेल इंजन अपनी निर्धारित आयु पूरी कर चुके हैं, लेकिन यह सुनिश्चित करने के लिए सभी प्रयास किये जाते हैं कि ये रेल इंजन अच्छी हालत में रहें।

(ख) रेल गाड़ियों के बजाय बसों में लोगों के यात्रा करने का एक कारण यह भी हो सकता है कि बसें दूरियां तय करने में कम समय लेती हैं।

(ग) जी हां।

(घ) छोटी लाइन के गतायु माप रेल इंजनों को उत्तरोत्तर डीजल रेल इंजनों से बदलने की योजना है। ये डीजल रेल इंजन ऐसे खंडों पर उपलब्ध धुरा भार हालातों के लिए उपयुक्त विशेष डिजाइन के होंगे। ऐसे डीजल रेल इंजनों के प्रोटोटाइप का निर्माण रेल प्रतिष्ठानों में करने की योजना बना ली गयी है।

उड़ान प्रशिक्षण सुविधाएं

3640. **श्री प्रिय रंजन दास मुंशी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में उड़ान प्रशिक्षण सुविधाओं के आधुनिकीकरण और उनमें सुधार का कोई प्रस्ताव है ;

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

(ग) इस संबंध में क्या प्रगति हुई है ; और

(घ) गरीब परिवारों के लड़कों को उड़ान प्रशिक्षण के अवसर उत्पन्न कराने के लिए यदि कोई कदम उठाए गए हैं/उठाने का विचार है, तो वे क्या हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (घ) अब तक उड़ान प्रशिक्षण केवल उड़ान क्लबों द्वारा ही दिया जाता था लेकिन अब सरकार ने उत्तर प्रदेश के राय बरेली जिले के फुरसतगंज में इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी नामक एक राष्ट्रीय फ्लाइंग स्कूल की स्थापना करने का निर्णय किया है। यह अकादमी कर्मशियल पायलट लाइसेंस के प्रशिक्षण के लिए साज-सामान से युक्त एक अच्छा प्रशिक्षण स्कूल होगी। अकादमी निम्नलिखित के लिए सुविधाएं भी प्रदान करेगी :—

(i) उड़ान अनुदेशकों का प्रशिक्षण ;

(ii) राज्य सरकार के विमान चालकों के लिए पुनश्चर्या पाठ्यक्रम ;

(iii) कर्मशियल पायलट लाइसेंस धारकों के लिए पुनश्चर्या प्रशिक्षण ; और

(iv) विदेशी राष्ट्रिकों का प्रशिक्षण। यह आवासीय अकादमी होगी जिसमें एक बार में 80 प्रशिक्षार्थी लिए जा सकेंगे।

अकादमी की आधार शिला प्रधान मंत्री जी ने 17.11.85 को रखी थी और आशा है कि अकादमी भू विषयों पर प्रशिक्षण जून, 1986 से शुरू करेगी और उड़ान संबंधी पूरा प्रशिक्षण सितम्बर, 1986 से आरम्भ कर देगी।

इसके अलावा सरकार ने विभिन्न राज्यों और संघशासित क्षेत्रों के फ्लाइंग क्लबों में वितरण के लिए 29 प्रशिक्षण विमान खरीदने के लिए एयरो क्लब आफ इंडिया को 2,54,70,000 रुपए की राशि दी है। इससे भी उड़ान प्रशिक्षण सुविधाओं में वृद्धि होगी।

प्रशिक्षार्थियों द्वारा वहन की जाने वाली प्रशिक्षण लागत को कम करने के लिए सरकार फ्लाइंग क्लबों को आर्थिक सहायता देती है।

नागपुर स्टेशन पर लकड़ी के व्यापारियों को माल डिब्बे उपलब्ध कराना

3641. **श्री बनवारी लाल पुरोहित** : क्या परिवहन मंत्री नागपुर रेलवे स्टेशन पर माल डिब्बे उपलब्ध कराने के बारे में 1 अगस्त, 1985 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1449 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नागपुर के लकड़ी के व्यापारी पर्याप्त संख्या में माल डिब्बों के लिए रेलवे अधिकारियों को सितम्बर, अक्तूबर, 1985 से लगातार अभ्यावेदन कर रहे हैं,

(ख) क्या सरकार को पता है कि रेलवे स्टेशनों पर लकड़ी के भण्डार जमा होते जा रहे हैं और रेल विभाग माल डिब्बे प्रदान नहीं कर रहा है, और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) नागपुर के लकड़ी व्यापारियों से इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन नहीं मिले हैं।

(ख) इस यातायात की ढुलाई के लिए माल डिब्बों के आवंटन हेतु नागपुर स्टेशन पर कोई मांग बकाया नहीं है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

लक्षद्वीप के लिए हेलीकाप्टर रोगीवाहन (एम्बुलेंस)

3642. **श्री पी० एम० सईद** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लक्षद्वीप से गंभीर हालत वाले रोगियों को मुख्य भूमि स्थित अस्पतालों में ले जाने के उद्देश्य से एक हेलीकाप्टर रोगी वाहन खरीद करने पर विचार किया जा रहा है, और

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

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

महिलाओं के उत्थान के लिए कार्य कर रहे संस्थान

3643. **श्रीमती ऊषा चौधरी** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में महिलाओं के उद्धार और उत्थान के लिए कार्य कर रहे संस्थानों की राज्यवार कुल कितनी संख्या है ;

(ख) महिलाओं की विभिन्न समस्याओं को हल करने में लगे संस्थानों को केन्द्र और राज्यों द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली वित्तीय और अन्य सहायता की राशि कितनी है ; और

(ग) वित्तीय सहायता उपलब्ध कराने का आधार क्या है और क्या सरकार का विचार सहायता राशि को बढ़ाने का है ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) से (ग) एक विवरण सदन के पटल पर रखा जाता है।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 1943/85]

[हिन्दी]

डाल्टनगंज और कलकत्ता के बीच एक सीधी रेलगाड़ी चलाना

3645. **कुमारी कमला कुमारी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बिहार में डाल्टनगंज एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र है,

(ख) यदि हां, तो क्या व्यापारी अपने कारोबार के सिलसले में डाल्टनगंज और कलकत्ता के बीच रोजाना यात्रा करते हैं,

(ग) यदि हां, तो क्या इस बात की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया है कि इन नगरों के बीच सीधी रेलगाड़ी सेवा न होने के कारण व्यापारियों को काफी असुविधाओं तथा कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है,

(घ) क्या सरकार का डाल्टनगंज तथा कलकत्ता के बीच एक सीधी रेलगाड़ी चलाने का विचार है, और

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

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

(ख) जी हां।

(ग) जी हां।

(घ) जी नहीं।

(ङ) सवारी डिब्बों और रेल इंजनों की कमी तथा कतिपय मार्गवर्ती खण्डों पर लाइन क्षमता का अभाव और विशेषकर हवड़ा में अपर्याप्त टर्मिनल सुविधाओं के कारण डाल्टनगंज और हावड़ा के बीच एक नयी गाड़ी चलाना व्यावहारिक नहीं है।

[अनुवाद]

बच्चों को नेत्रहीन होने तथा अन्य रोगों से बचाने के लिए राष्ट्रीय कार्यक्रम

3646. **श्री बालासाहेब विखे पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में प्रतिवर्ष छः वर्ष तक की आयु के 25,000 बच्चे नेत्रहीन हो जाते है तथा 270 लाख बच्चे गलगण्ड, बौनापन, मस्तिष्क और शारीरिक विकलांगता जैसे रोगों के शिकार हो जाते हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इस खतरनाक स्थिति का सामना करने के लिए एक राष्ट्रीय कार्यक्रम की आवश्यकता है; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस कृष्णकुमार) : (क) 6 वर्ष से कम आयु वाले बच्चों में होने वाले अन्धेपन की घटना के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। वैसे, मोटे अनुमान के अनुसार लगभग 30000 बच्चों में विटामिन "ए" की कमी है जिससे अन्धापन होता है। जहां तक गलगण्ड का सम्बन्ध है 12 करोड़ लोग स्थानिकमारी वाले क्षेत्रों में रह रहे हैं और लगभग 4 करोड़ इस रोग से प्रभावित हैं। बौनेपन, मानसिक और शारीरिक असामान्यताओं की व्यापकता का अनुमान लगाने के लिए अलग से कोई सर्वेक्षण नहीं किए गए हैं।

(ख) और (ग) देश में अन्धेपन की समस्या की रोकथाम के लिए 1976 में राष्ट्रीय दृष्टिहीनता नियंत्रण कार्यक्रम चलाया गया है जिसका अन्तिम उद्देश्य अंधेपन को 1975 के 1.4 प्रतिशत से कम कर 2000 ई० तक 0.5 प्रतिशत करना है।

इस कार्यक्रम का ब्यौरा इस प्रकार है :—

(1) इस कार्यक्रम में अधिक से अधिक समुदाय के लोगों को तथा स्वैच्छिक संगठनों को शामिल कर शिविर लगाकर परिधीय क्षेत्रों में नेत्र देख-रेख की सेवाएं प्रदान करना।

(2) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों, जिलों और राज्य स्तर पर नेत्र देख-रेख की स्थायी सुविधाएं स्थापित करना जिसके लिए निम्नलिखित आधारभूत ढांचा पहले ही तैयार कर लिया गया है :—

मोबाइल एकक	80
प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को सुदृढ़ करना	2000

जिला अस्पतालों को सुदृढ़ करना	404
मेडिकल कालेजों के नेत्र विज्ञान विभाग का दर्जा बढ़ाना	58
क्षेत्रीय नेत्र विज्ञान संस्थानों की स्थापना	9
जिला मोबाइल यूनिटों की स्थापना	30
राज्य नेत्र विज्ञान एकक	18
नेत्र विज्ञान सहायक प्रशिक्षण स्कूल	37

नेत्र स्वास्थ्य शिक्षा सम्बन्धी गतिविधियां भी तेज कर दी गयी हैं। जच्चा-बच्चा स्वास्थ्य/परिवार कल्याण और आई० सी० डी० एस० परियोजनाओं के माध्यम से 1 से 5 वर्ष की आयु के बच्चों को विटामिन "ए" देकर उनका कुपोषण से होने वाले अन्धेपन से बचाव किया जाना है। राष्ट्रीय गलगण्ड नियंत्रण कार्यक्रम दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त में शुरू कर दिया गया है जिसके निम्नलिखित उद्देश्य हैं :—

(i) गलगण्ड स्थानिकमारी वाले क्षेत्रों का पता लगाना।

(ii) गलगण्ड स्थानिकमारी वाले क्षेत्रों के लिए आम नमक के स्थान पर आयोडीकृत नमक सप्लाई करना।

(iii) किसी समय के दौरान उठाए गए गलगण्ड नियंत्रण सम्बन्धी उपायों के प्रभाव का मूल्यांकन करना।

आयोडीकृत नमक का उत्पादन करने के लिए प्राइवेट निर्माताओं को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से नमक आयुक्त ने 144 एककों को अनुमति दे दी है जिनमें से 14 एककों ने पहले ही उत्पादन करना शुरू कर दिया है और आशा है कि अन्य भी बैचों में कार्य शुरू कर देंगे।

वैमानिक चिकित्सा में प्रशिक्षण की आवश्यकता

3647. **डा० चिंता मोहन :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विमान यात्रा में हो रही वृद्धि को देखते हुए वैज्ञानिकी चिकित्सा की तत्काल आवश्यकता है, और

(ख) क्या सरकार देश में अवर स्नातक और स्नातकोत्तर चिकित्सा संस्थानों में वैज्ञानिक चिकित्सा के संबंध में पाठ्यक्रम और प्रशिक्षण आरंभ करेगी ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् ने बताया है कि वैमानिकी चिकित्सा के लिए चिकित्सा के स्नातकपूर्व पाठ्यक्रम में कोई विशेष व्यवस्था नहीं है। वैसे, सिविल हवाई यात्रा की विषय वस्तु को एम०बी०बी०एस०

डिग्री पाठ्यक्रम के पाठ्यविवरण में शामिल किया गया है। वैमानिकी चिकित्सा में स्नातकोत्तर डिप्लोमा पाठ्यक्रम विमानन चिकित्सा संस्थान, बंगलौर में पहले से ही चलाया जा रहा है।

केन्द्रीय सड़क निधि के अन्तर्गत मध्य प्रदेश में शुरू की गई परियोजनायें

3648. **कुमारी पुष्पा देवी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान केन्द्रीय सड़क निधि के अन्तर्गत मध्यप्रदेश में कार्यान्वित की जाने वाली परियोजनाओं के नाम और संख्या कितनी है,

(ख) उक्त प्रत्येक परियोजना के लिए कितनी धनराशि जारी की गई,

(ग) उनमें से कितनी परियोजनाएं अब तक शुरू/पूरी की गई हैं, और

(घ) शेष परियोजनाओं को शुरू/पूरा न किए जाने के क्या कारण हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) मध्य प्रदेश के सिधी जिले में छठी पंचवर्षीय योजना में सिर्फ एक परियोजना अर्थात् निग्री-महुरगांव-बंजारी-झाड़सराय सड़क के निर्माण के लिए केन्द्रीय सड़क कोष से 120.00 लाख रुपए की मंजूरी दी गई है।

(ख) इस परियोजना के लिए कोई धन नहीं दिया गया है क्योंकि राज्य सरकार से तकनीकी रूप से स्वीकृत प्राक्कलन के विवरण अभी प्राप्त नहीं हुए हैं।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

विधि तथा चिकित्सा के लिए पृथक विश्वविद्यालय तथा
इन्दिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय

3649. **श्री ई० अय्यप्पु रेड्डी** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय स्तर पर विधि और चिकित्सा के लिए पृथक विश्वविद्यालय स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या इन्दिरा गांधी खुले विश्वविद्यालय में विधि और चिकित्सा भी शामिल होगी;

(ग) क्या विधि कालेजों और चिकित्सा कालेजों की विद्यमान संख्या विधि तथा चिकित्सा में प्रवेश चाहने वाले अधिकांश छात्रों की मांग को पूरा करने में सक्षम नहीं है; और

(घ) यदि हां, तो उपर्युक्त विद्याओं में शिक्षा की बढ़ती हुई आवश्यकता और मांग को पूरा करने के लिए भारत सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) इस प्रकार का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ख) इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय खुला विश्वविद्यालय द्वारा प्रदान किए जाने वाले पाठ्य-क्रमों तथा कार्यक्रमों को अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। तथापि, हो सकता है कि विश्वविद्यालय यथा समय कानून और औषध में भी सतत् शिक्षा कार्यक्रम शुरू कर सके।

(ग) केन्द्रीय सरकार सामान्यतः कालेजों की स्थापना नहीं करती है। इस पर राज्य सरकारों को विचार किया जाना है कि क्या उनके राज्यों में बढ़ती हुई आवश्यकताएं पूरी करने के लिए और अधिक कालेजों की स्थापना की जानी चाहिए। चिकित्सा कालेजों के मामले में केन्द्रीय सरकार का यह विचार है कि इस समय और कालेजों की स्थापना करने की बजाय विद्यमान सुविधाओं को सुदृढ़ किया जाना चाहिए।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

भारत और शरजाह के बीच नौवहन सेवा

3650. **श्री पी० ए० एन्टनी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत और शरजाह के बीच नौवहन सेवा के संबंध में प्रारम्भिक प्रतिक्रिया क्या है ?

(ख) क्या इसकी आवृत्ति (फ्रीक्वेंसी) को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) क्या कोचीन और खाड़ी के देशों के बीच इसी प्रकार की सेवा आरम्भ करने का कोई प्रस्ताव है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) बंबई और शरजाह के बीच मैसर्स मैराथॉन गल्फ शिपिंग कम्पनी शरजाह द्वारा चलाई गई यात्री नौवहन सेवा के संबंध में प्रारंभिक प्रतिक्रिया यह है कि इस सेवा का भविष्य उज्जवल प्रतीत नहीं होता, क्योंकि शरजाह से बंबई को इसकी दो सेवाओं में क्रमशः केवल 58 और 97 यात्री सवार थे और बबई से शरजाह को जाते हुए इस सेवा में केवल चार यात्री सवार थे जबकि इस जहाज की क्षमता 427 यात्रियों को ले जाने की है।

(ख) और (ग) सरकार को ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

बन्डेल-कटवा रेलवे लाइन को दोहरी करना

3651. **श्री अनिल बसु :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी रेलवे की हावड़ा डिवीजन पर बन्देल-कटवा रेलवे लाइन को दोहरी करने का कार्य सातवीं योजना अवधि के दौरान आरम्भ किया जाएगा,

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) बन्डेल-कटवा खण्ड पर लाइन क्षमता की वृद्धि के लिए एक सर्वेक्षण किया जा रहा है। सर्वेक्षण पूरा होने तथा सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच हो जाने के बाद अगली कार्रवाई करने पर विचार किया जायेगा बशर्ते कि धनराशि उपलब्ध हो।

भद्रेश्वर-बंदेल रेल सम्पर्क लाईन का कार्य

3652. **श्री अनिल बसु** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी रेलवे के हावड़ा डिवीजन के अन्तर्गत भद्रेश्वर से बंदेल तीसरी रेलवे लाइन के विस्तार का कार्य सातवीं योजना अवधि के दौरान शुरू किया जाएगा;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (ग) फिलहाल इस खण्ड पर तीसरी लाइन की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। अपेक्षित अतिरिक्त सुविधाओं का, यदि कोई हों, आकलन करने के लिए तारकेश्वर शाखा सहित शेवड़ाफुली तथा बंडेल खण्ड के बीच लाइन क्षमता में वृद्धि करने के लिए सर्वेक्षण शुरू किया गया है।

उत्तर प्रदेश में वायुदूत सेवाओं से अर्जित धनराशि

3653. **श्री अनिल बसु** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के शहरों में वायुदूत सेवाओं से अब तक कुल कितनी धनराशि अर्जित की गई है;

(ख) वाराणसी और लखनऊ से चलने वाले वायुदूत द्वारा अब तक कुल कितनी धनराशि अर्जित की गई है;

(ग) वाराणसी और लखनऊ के लिए वायुदूत द्वारा अब तक कुल कितने यात्रियों ने सीटें बुक कराईं;

(घ) वाराणसी और लखनऊ, से वायुदूत के माध्यम से अन्य शहरों के लिए अब तक कितने यात्रियों ने सीटें बुक कराईं; और

(ङ) वाराणसी और लखनऊ हवाई अड्डों के विकास के लिए अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) वायुदूत ने अब तक उत्तर प्रदेश में 290.51 लाख रुपये का कारोबार किया है।

(ख) वायुदूत वाराणसी तक विमान सेवा का प्रचालन नहीं कर रही है। जनवरी, 1985 से लखनऊ को किये जा रहे वायुदूत प्रचालनों से अब तक 10,8,525.00 रुपये का कारोबार हुआ।

(ग) और (घ) चूंकि वायुदूत वाराणसी को और वहां से विमान सेवा का प्रचालन नहीं कर रही है, इसलिये उसने इस स्टेशन से ना तो कोई कारोबार किया है और ना ही किसी यात्री का आना-जाना हुआ है। तथापि, अब तक इस कम्पनी ने लखनऊ से 280 यात्रियों को और लखनऊ के लिए 131 यात्रियों को बुक किया है।

(ङ) लखनऊ और वाराणसी में स्थित अंतस्थ भवनों में परिवर्तन पर वर्ष 1985-86 के दौरान क्रमशः 20.13 लाख रुपये और 40.00 लाख रुपये की राशि खर्च की गयी है।

ताराकेश्वर-आरामबाग रेल लाइन

3654. **श्री अनिल बसु** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना अवधि में पूर्वी रेल के हावड़ा डिवीजन में ताराकेश्वर स्टेशन से रेल लाइन को आरामबाग शहर तक बढ़ाने की कोई योजना है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (ग) तारकेश्वर ब्रांच सहित सेवड़ापुली और बडेल खण्ड के बीच लाइन क्षमता बढ़ाने तथा लाइन का आरामबाग तक विस्तार करने के लिए सर्वेक्षण शुरू कर दिया गया है। सर्वेक्षण पूरा हो जाने तथा सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच कर लेने के बाद परियोजना की वित्तीय लाभप्रदता तथा संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर इस परियोजना के बारे में निर्णय लिया जायेगा।

सुवर्णरेखा सिंचाई परियोजना

3655. **श्री चिंतामणि जैना** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा राज्य में सुवर्णरेखा परियोजना का कार्य शुरू किया गया है, यदि हां, तो इस मामले में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) इसकी अनुमानित लागत कितनी है; और

(ग) उक्त परियोजना कब तक पूरी होने की सम्भावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) उड़ीसा सरकार ने सुवर्णरेखा सिंचाई परियोजना पर निर्माण कार्य हाथ में ले लिया है तथा उन्होंने छठी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक लगभग 3.50 करोड़ रुपए खर्च कर दिए है। परियोजना कार्य प्रारम्भिक चरण में है।

परियोजना की अद्यतन अनुमानित लागत 391.49 करोड़ रुपए है। परियोजना के 1994-95 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

मेचेदा रेलवे स्टेशन (हावड़ा-खड़गपुर शाखा) में नए स्टेशन के भवन का निर्माण

3656. **श्री सत्यगोपाल मिश्र** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण-पूर्व रेल में हावड़ा-खड़गपुर सेक्शन पर मेचेदा रेलवे स्टेशन पर नए स्टेशन भवन के निर्माण की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ;

(ग) निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जायेगा और स्टेशन भवन कब खोला जाएगा; और

(घ) विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) स्टेशन की इमारत का ढांचा पूरा हो गया है और परिसज्जा के काम चल रहे हैं।

(ग) मार्च, 1986 तक स्टेशन इमारत पूरी हो जाने और खोल दिये जाने की संभावना है।

(घ) अनवरत श्रमिक समस्या के कारण निर्माण कार्य में विलम्ब हुआ है।

हावड़ा रेलवे स्टेशन का नवीकरण

3657. **श्री सत्यगोपाल मिश्र** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजनावधि के दौरान हावड़ा रेलवे स्टेशन के नवीकरण का कोई प्रस्ताव मंत्रालय के विचाराधीन है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) सातवीं योजना के दौरान 9.10 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से हावड़ा स्टेशन पर चार अतिरिक्त प्लेटफार्मों के निर्माण के लिए प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

बम्बई और अन्य महत्वपूर्ण शहरों के बीच तीव्र गति की रेलगाड़िया

3658. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में बम्बई और अन्य महत्वपूर्ण शहरों के बीच कुछ और तीव्र गति की रेलगाड़ियां चलाने का है; और

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

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

दक्षिण-पूर्व रेलवे कार्यालय को हावड़ा स्टेशन क्षेत्र से प्रस्तावित पद्मा पुकूर क्षेत्र में स्थानांतरित किया जाना

3659. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण पूर्व रेल कार्यालय मुख्यालय को वर्तमान हावड़ा स्टेशन क्षेत्र से प्रस्तावित पद्मापुकूर स्टेशन क्षेत्र में स्थानान्तरित किए जाने में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) सरकार की उपर्युक्त रेल को कब तक अन्तरित करने की योजना है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) पदमपुकुर में प्रस्तावित कोचिंग टर्मिनल के लिए अपेक्षित भूमि, राज्य सरकार द्वारा अभी तक नहीं सौंपी गई है।

(ख) काम का पूरा होना राज्य सरकार द्वारा भूमि सौंपी जाने और आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

पटसन की ढुलाई और इसका मालभाड़ा

3660. श्री हन्नान मोल्लाह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे ने गत तीन वर्षों के दौरान कितने पटसन (कच्चा परिष्कृत, अर्द्ध परिष्कृत माल) की ढुलाई की हैं ;

(ख) भारतीय रेल द्वारा ढोये गए कच्चे पटसन और कच्ची कपास की 100 कि० मी० का भाड़ा दर कितना है ; और

(ग) भाड़ा दर निर्धारित करने का आधार क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) विगत तीन वर्षों के दौरान रेल द्वारा ढोयी गई पटसन की मात्रा नीचे दी गई है :—

(मिलियन टन में)

वर्ष	कच्चा पटसन	निर्मित पटसन	जोड़
1982-83	0.45	0.23	0.68
1983-84	0.38	0.13	0.51
1984-85	0.44	0.08	0.52

(ख) 1000 कि० मी० के लिए कच्चे पटसन और कच्चे कपास के भाड़ा प्रभार नीचे दिए गए हैं :—

पण्य	1000 कि० मी० के लिए प्रति क्विंटल भाड़ा दर	
	फुटकर	डिब्बा भार
	रु०	रु०
1. पटसन, पूरी दबी हुई	30.18	25.00
2. पटसन, आधी दबी हुई	52.64	30.18
3. पटसन, बिना दबी हुई	52.64	35.37
4. कपास (कच्ची), पूरी दबी हुई	37.09	30.18
5. कपास (कच्ची), आधी दबी हुई	52.64	33.64
6. कपास (कच्ची), खुली हुई	52.64	40 55

(ग) किसी पण्य के लिए भाड़ादार, रेल माल भाड़ा संरचना में निर्दिष्ट किये गये वर्गीकरण और ढोयी जाने वाली दूरी पर निर्भर करती है। प्रत्येक पण्य का उपयुक्त वर्गीकरण उसकी परिवहन विशिष्टताओं जैसे मूल्य, भारणक्षमता, उपयोग, परिवहन में जोखिम, आदि को ध्यान में रखकर निर्दिष्ट किया गया है।

क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्रों और इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय कला केन्द्र के बीच समन्वय

3661. **प्रो० नारायण चन्द पाराशर :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्रों और हाल ही में नई दिल्ली में स्थापित इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय कला केन्द्र के बीच कोई समन्वय स्थापित किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो किस किस्म का समन्वय स्थापित किया गया है ; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या इस प्रकार का समन्वय स्थापित किया जायेगा ताकि संस्कृति और कला के क्षेत्र में विचारों और गतिविधियों के आवश्यक आदान प्रदान की व्यवस्था हो सके और इस प्रकार की व्यवस्था किस तारीख तक किये जाने की सम्भावना है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) अब तक नहीं।

(ग) जी, हां, जब कभी आवश्यक हो।

कीरतपुर रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था

3662. **प्रो० नारायण चन्द पाराशर** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे में कीरतपुर रेलवे स्टेशन पर निम्न प्रकार की कोई यात्री सुविधाएं प्रदान की गई हैं ;

(1) प्रसाधन सुविधाओं सहित प्रथम श्रेणी का प्रतीक्षालय।

(2) प्लेटफार्म पर रेन शैल्टर।

(3) कैन्टीन सुविधाएं।

(ख) यदि हां, तो वास्तव में किस प्रकार की सुविधाएं प्रदान की गई हैं और क्या यातायात में वृद्धि के कारण यात्रियों के लिए ये सुविधाएं पर्याप्त हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और बेहतर स्तर पर ये सुविधाएं कब तक प्रदान कर दिए जाने की संभावना है ;

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) और (ख) कीरतपुर रेलवे स्टेशन पर निम्नलिखित सुविधाओं की व्यवस्था की गई है :—

(1) दो संलग्न स्नानघरों और 2 शौचालयों सहित 16′ × 14′ आकार का एक पहले दर्जे का पतीक्षा कक्ष। चूंकि इस स्टेशन पर पाइप द्वारा जल सप्लाई की व्यवस्था नहीं है इसलिए फ्लश वाले शौचालय नहीं हैं।

(2) प्लेटफार्म पर कोई छत नहीं है। तथापि, दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए 20′ × 30′ आकार का दूसरे दर्जे का प्रतिक्षालय है जो उन्हें वर्षा के समय आश्रय भी प्रदान करता है।

(3) यहां एक वेंडिंग स्टाल है जहां ठेकेदार द्वारा चाय, स्नैकस और शीतल पेय की बिक्री की जाती थी। ठेका समाप्त कर दिया गया है और वेंडिंग ठेके के लिये नये आवेदन पत्र आमन्त्रित किए गए हैं।

वर्तमान स्तर के यातायात के लिए मौजूदा सुविधाएं पर्याप्त हैं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

टेट्रासाइक्लीन के प्रयोग से दांतों का रंग बिगड़ना

3663. **श्री विष्णु मोदी** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टेट्रासाइक्लीन के प्रयोग से दांतों का स्थायी रूप से रंग बिगड़ जाता है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस औषधि के फार्मूलेटर को यह निदेश दिया गया है कि इस औषधि पर आधारित फार्म्युलेशन के डिब्बे (कार्टन) के बाहर इस चेतावनी का उल्लेख किया जाना चाहिए ;

(ग) क्या अन्य देशों में ऐसी चेतावनी अनिवार्य रूप से लिखी जाती है ; और

(घ) यदि हां, तो इस संबन्ध में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

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

(ग) हमारी पूरी-पूरी जानकारी के अनुसार दूसरे देशों में ऐसी चेतावनी पर बल दिया जा रहा है।

(घ) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

"मेट्रो रेलवे-समस्या और भविष्य" पर कलकत्ता में अन्तर्राष्ट्रीय विचार-गोष्ठी

3664. **श्री सनत कुमार मण्डल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता मेट्रो-रेलवे के प्राधिकारियों ने गत माह "मेट्रो रेलवे-समस्या और भविष्य" विषय पर अन्तर्राष्ट्रीय विचार-गोष्ठी आयोजित की थी ;

(ख) यदि हां, तो कितने विदेशी विशेषज्ञों ने विचार-गोष्ठी में भाग लिया और उन्होंने किन-किन देशों का प्रतिनिधित्व किया तथा मेट्रो रेलवे की व्यवस्था वाले ऐसे कितने देशों को आमंत्रित किया गया था जिन्होंने गोष्ठी में भाग लेने से इन्कार कर दिया ;

(ग) कलकत्ता मेट्रो रेलवे द्वारा विचार-गोष्ठी पर कितनी अनुमानित लागत वहन की गई ;

(घ) किसी मेट्रो रेल के निर्माण की समस्यायें और निर्माण की उच्च लागत तथा धन-राशि के स्रोत एवं मेट्रो प्रणाली आरम्भ करने और अन्य किन सम्बन्धित मामलों पर चर्चा हुई; और

(ङ) विचार-गोष्ठी में हुई बातचीत का अनुभव प्राप्त करके कलकत्ता मेट्रो रेल की ऊंची लागत को कम करने और उसकी परिचालन क्षमता आदि बढ़ाने के लिए यह बातचीत कहां तक सफल हुई है ?

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

(ख) हांग-कांग, फ्रांस, यू० के०, सोवियत संघ, जापान, श्रीलंका, ब्राजील, हंगरी, आस्ट्रिया तथा थाईलैंड से 25 विदेशी विशेषज्ञों ने इस विचार-गोष्ठी में भाग लिया था। अमरीका के विशेषज्ञों ने, जहां मेट्रो प्रणालियाँ हैं, विचार-गोष्ठी में भाग लेने में असमर्थताव्य क्त की थी क्योंकि यात्रा खर्च विदेशी विशेषज्ञों/प्रायोजक एजेंसियों को वहन करना था।

(ग) कलकत्ता मेट्रो द्वारा विचार-गोष्ठी पर वहन की गई अनुमानित लागत 4,65,000 रुपये है।

(घ) इस विचार गोष्ठी में मेट्रो प्रणालियों की निर्माण लागत संबंधी समस्या, धन जुटाने के उपायों, मेट्रो प्रणालियों के परिचालन तथा अन्य संबन्धित मामलों पर विचार विमर्श किया गया था।

(ङ) विचार-विमर्श के दौरान, अन्य देशों के अनुभव से पता चला था कि कलकत्ता में मैट्रो रेलवे की निर्माण लागत तर्क संगत है। विचार-विमर्शों से मैट्रो रेलवे के अधिकारियों का ज्ञान बढ़ा है और इससे मैट्रो रेल प्रणालियों का कुशलतापूर्वक निर्माण तथा परिचालन सुनिश्चित करने में काफी सहायता मिलेगी।

हल्दिया पत्तन का उपयोग करने के लिए विदेशी नौवहन कम्पनियों को राजी करना

3665. **श्री सनत कुमार मंडल** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हल्दिया पत्तन में माल लादने और उतारने का कार्य बढ़ रहा है और चालू वर्ष के दौरान यह 70 लाख टन से भी अधिक हो जाने की सम्भावना है,

(ख) यदि हां, तो विदेशी नौवहन कम्पनियों को हल्दिया पत्तन का न केवल कन्टेनरों में भेजे गये माल के लिए उपयोग करने, अपितु पत्तन की सुविधाओं का, जो अब से कहीं अधिक संख्या में कन्टेनरों को चढ़ाने-उतारने की क्षमता रखती है, पूर्ण उपयोग करने हेतु राजी कराने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं,

(ग) माल के प्रेषण में सीमा-शुल्क संबंधी पेचीदा और विलम्बकारी औपचारिकताओं को सरल बनाने के लिए उनके मंत्रालय द्वारा क्या कार्यवाही आरम्भ की गई है, और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

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

(ख) से (घ) हल्दिया में कन्टेनर ट्राफिक में वृद्धि करने के लिए कुछ वर्ष पहले कंटेनर हैंडलिंग की दरों में काफी कमी की गई थी। इसके अलावा प्रोत्साहन दरों पर कंटेनरों को कलकत्ता से हल्दिया और हल्दिया से कलकत्ता लाने-ले जाने के लिए हल्दिया अन्तर्देशीय बार्जेज के माध्यम से कलकत्ता से जुड़ा है। अमीनगांव, गुवाहाटी में अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो बन जाने से

सम्भवतः असम से कन्टेनरों में भेजी जाने वाली चाय हल्दिया होकर ही जाएगी, इससे अगले वर्ष से हल्दिया में कन्टेनर ट्राफिक में काफी वृद्धि हो जाएगी। भेजे जाने वाले कन्टेनरों को हैंडल करने के सम्बन्ध में, हल्दिया को कन्टेनर वाला कार्गो भेजने के एक केन्द्र के रूप में विकसित करने की कोई संभावना नहीं है क्योंकि हल्दिया की भौगोलिक स्थिति इसके अनुकूल नहीं है।

विदेशी नियुक्तियों के लिए एयर इण्डिया द्वारा आरक्षण नियमों का उल्लंघन

3666. **श्री अनादि चरण दास :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया विदेशी नियुक्तियों के लिए आरक्षण नियमों में की गई व्यवस्था के अनुसार अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के प्रत्याशियों को वरियता देने की सरकारी नीति का अनुपालन नहीं कर रहा है ;

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

(ग) एयर इंडिया द्वारा गत तीन वर्षों के दौरान विदेशी नियुक्तियों पर कितने प्रत्याशी भेजे गए और उनमें अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कितने व्यक्ति थे ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं। विदेशों में नियुक्तियों के मामले में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए कोई आरक्षण नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान विदेशों में की गई नियुक्तियों के ब्यौरे नीचे दिये गये हैं :—

वर्ष	जोड़	अनुसूचित जातियां	अनुसूचित जनजातियां
1982-83	117	4	1
1983-84	93	2	—
1984-85	110	9	1

मृत्यु दर लक्ष्य प्राप्त करने वाले राज्य

3667. **श्री एम० रघुमा रेड्डी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सभी राज्य सरकारों ने सन् 2000 तक के मृत्यु दर लक्ष्य प्राप्त कर लिए हैं ;

(ख) यदि नहीं, तो उन राज्यों के क्या नाम हैं जिन्होंने उक्त लक्ष्य प्राप्त किए हैं ; और

(ग) केन्द्रीय सरकार का इसके लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ताकि सभी राज्य सरकारें सन् 2000 तक के मृत्यु दर लक्ष्य प्राप्त कर सकें ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) जी, नहीं।

(ख) मृत्यु दर के वार्षिक अनुमान भारत के महापंजीयक की नमूना पंजीयन पद्धति द्वारा उपलब्ध कराये जाते हैं। नवीनतम उपलब्ध वर्ष 1983 के अनुमानित मृत्यु दरों के आधार पर निम्नलिखित राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों ने सन् 2000 ई० तक के निर्धारित राष्ट्रीय लक्ष्य प्राप्त कर लिये हैं :—

हरियाणा, जम्मू और कश्मीर, केरल, मणिपुर, मेघालय, नागालैंड, त्रिपुरा, अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह, चण्डीगढ़, दिल्ली, गोवा, दमन और दीव तथा पांडिचेरी।

(ग) सन् 2000 ईस्वी तक मृत्यु दर को घटाकर 9 प्रतिहजार लाने के लिए स्वास्थ्य के आधारभूत ढांचे में चरणवार ढंग से सुधार किया जा रहा है जिससे लोगों को स्वास्थ्य तथा इससे संबंधित सुविधाएं उनके घरों के यथासंभव नजदीक प्राप्त हो सकें। ऐसा उपकेन्द्र, प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और प्रसवोत्तर केन्द्र खोल कर किया जा रहा है। जिला स्तर के अस्पतालों में और अधिक साधन उपलब्ध कराये जा रहे हैं।

स्वान नदी नहर योजना

3668. **प्रो० नारायण चन्द पाराशर** : क्या जल संसाधन मंत्री 12 मार्च 1984 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2504 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश के उना जिले में स्वान नदी पर नहर बनाने की योजना को अन्तिम रूप देने और मन्जूरी देने के संबंध में और कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) यदि उक्त कार्य को अन्तिम रूप और मंजूरी मिल गई, तो इसके निर्माण कार्य को किस तारीख से शुरू किए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि अभी तक अन्तिमस्वरूप और मन्जूरी नहीं मिली, हो, तो इसे कब तक मंजूरी दी जाएगी और विलम्ब के क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) हिमाचल प्रदेश सरकार ने 225 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर स्वान नदी पर नहर बनाने तथा सिंचाई के लिए उना जिले में एकीकृत क्षेत्र विकास परियोजना के लिए मई, 1984 में एक संक्षिप्त प्रस्ताव भेजा था। जुलाई, 1984 में राज्य प्राधिकारियों से अनुरोध किया गया था कि केन्द्रीय जल आयोग के मार्ग-दर्शी सिद्धांतों के अनुसार एक विस्तृत योजना तैयार की जाए। चूंकि राज्य सरकार से अब तक

विस्तृत परियोजना प्राप्त नहीं हुई है, इसलिए यह बता पाना सम्भव नहीं है कि यह परियोजना कब तक स्वीकृत की जाएगी और राज्य द्वारा निर्माण कब शुरू किया जाएगा।

लघु सिंचाई विकास परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक से सहायता

366 . **श्री भोलानाथ सेन** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सातवीं योजना में पश्चिम बंगाल में क्रियान्वित की जाने वाली लघु सिंचाई परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक के साथ किसी समझौते को अन्तिम रूप दे दिया है ;

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

(ग) परियोजना की मुख्य बातें क्या है और वर्ष 1985-90 की अवधि में विश्व बैंक सहायता से पश्चिम बंगाल में क्या कार्य करने का विचार है ; और

(घ) इस मामले में क्या प्रगति हुई है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) जी, हां। पश्चिम बंगाल लघु सिंचाई परियोजना के लिए सितम्बर, 1985 में आई० डी० ए० के साथ 99 मिलियन अमरीकी डालर के ऋण के करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

(ग) प्रस्तावित परियोजना में लगभग (1) 3,400 गहरे नलकूपों ; (2) 5,400 उथले नलकूपों (3) 10,000 खुले थनकूपों के उन्नयन और निर्माण का पांच वर्ष का एक कार्यक्रम शामिल है। इससे लगभग 200 नदी लिफ्ट अधिष्ठानों की वितरण प्रणालियों को पूरा करने तथा प्रबन्ध और कृषि विस्तार सेवाओं में सुधार लाने का भी वित्त-पोषण किया जाएगा।

(घ) चूंकि ऋण अभी प्रभावी घोषित नहीं किया गया है, अतः आई० डी० ए० द्वारा किसी दावे की प्रतिपूर्ति नहीं की गई है।

राज्यों को मंजीरा नदी जल का आबंटन

3670. **श्री जी० भूपति** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बचावत न्यायाधिकरण द्वारा दिए गए पंचाट के अन्तर्गत गोदावरी जल के प्रयोग के संबंध में विभिन्न राज्यों की मंजीरा नदी का कितना जल आबंटित किया गया है ;

(ख) विभिन्न राज्यों में मंजीरा नदी के तट पर कितनी परियोजनाओं का निर्माण हुआ है और निर्माणाधीन है तथा इनमें से कितनी योजनाओं को केन्द्र द्वारा प्राधिकृत किया गया है ; और

(ग) उक्त परियोजनाओं की भण्डारण क्षमता और सिंचाई क्षमता का ब्योरा क्या है और केन्द्र सरकार द्वारा अनाधिकृत परियोजनाओं को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) न्यायाधीश आर० एस० बचावत की अध्यक्षता में गोदावरी जल विवाद न्यायधिकरण ने 1980 में अपने पंचाट में बेसिन राज्यों के बीच मंजीरा नदी बेसिन जल के उपयोग की निम्नवत व्यवस्था की है :—

I—निजामसागर बांध के ऊपर नदी बेसिन

(i) महाराष्ट्र

विद्यमान संस्वीकृत अथवा स्वीकृत उपयोग के अतिरिक्त किसी अतिरिक्त प्रयोग सहित नई परियोजनाएं।		22.00 टी० एम० सी०

(ii) आन्ध्र प्रदेश

हैदराबाद को जल सप्लाई करने के लिए सिंगुर परियोजना।		4 टी० एम० सी०

(iii) कर्नाटक 15·27टी० एम० सी०

करन्जा परियोजना	13.10 टी० एम० सी०	
चुलकीनाला परियोजना	1.17 टी० एम० सी०	
लिफ्ट स्कीमों के माध्यम से अतिरिक्त उपयोग।	1.00 टी० एम० सी०	
	15·27 टी० एम० सी०	

II—निजामसागर बांध पर

आन्ध्र प्रदेश 58.00 टी० एम० सी०

III—निजामसागर बांध के नीचे बेसिन

कर्नाटक 2·5 टी० एम० सी०

टिप्पणी : न्यायाधिकरण ने निजामसागर कमान में वृद्धि करने के लिए सिंगुर बांध पर 30 टी० एम० सी० की जल भंडारण क्षमता की अनुमति दी है।

(ख) और (ग) मंजीरा बेसिन में पूर्ण की गई/निर्माणाधीन परियोजनाओं का ब्योरा निम्नवत है :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	सकल जल भण्डारण घन मि० मी० में	सिंचाई क्षमता हजार हैक्टे० में	अनुमोदन की वर्तमान स्थिति
1.	2.	3.	4.	5.
1. पूर्ण परियोजनाएं				
(क) महाराष्ट्र				
1.	टीरू	23.325	3.29	गैर-अनुमोदित
2.	कराड वेद	12·35	2·64	वही
3.	मनार चरण I और II	125.44	24.47	अनुमोदित
4.	तिरना	11.33	2.18	वही
5.	तवारजा	20.53	4.04	गैर-अनुमोदित
6.	घिरनी	25·10	2·83	अनुमोदित
(ख) आन्ध्र प्रदेश				
1.	नालावगु	10.40	4.04	अनुमोदित
2.	निजामसागर	445.00	119·29	प्रथम पंच वर्षीय परियोजना से पूर्व
3.	महबूबनगर	व्यपवर्तन परियोजना जल भंडारण नहीं	4·96	प्रथम पंच वर्षीय परियोजना से पूर्व
(ग) कर्नाटक		शून्य		
2. निर्माणाधीन परियोजनाएं				
(क) महाराष्ट्र				
1.	लेंडी	207.56	19.58	केन्द्रीय जल आयोग में परीक्षणाधीन है। यह आन्ध्र प्रदेश के साथ एक संयुक्त परियोजना है।
2.	लोअर तिरना	133.56	20·26	अनुमोदित
3.	रुई	8.94	1.88	वही
4.	दिवारजन	13·32	1·81	वही
5.	सकोई	12·69	2·06	योजना आयोग की सलाहकार समिति द्वारा स्वीकार्य पायी गई।
6.	रायगोहान	12.70	3·61	वही

1.	2	3	4	5
7.	मसालगा	14.68	2.43	केन्द्रीय जल आयोग में परीक्षणाधीन है।
8.	अपर मनार	108 00	13.91	केन्द्रीय जल आयोग की टिप्पणियाँ राज्य सरकार को स्पष्टीकरण हेतु भेज दी गई हैं।
	(ख) आन्ध्र प्रदेश			
1.	सिंगुर	8.50	16.00	योजना आयोग की सलाहकार समिति द्वारा स्वीकार्य पाई गई।
2.	कमलास्नाला	35.04	3.51	अन्तर-राज्य पहलुओं सहित केन्द्रीय जल आयोग में परीक्षणाधीन है।
	(ग) कर्नाटक			
1.	करंजा	160.995	49.939	परियोजना पर टिप्पणियां राज्य सरकार को स्पष्टीकरण हेतु भेज दी गई हैं।
2.	चुलकीनाला	17.64	4.05	अनुमोदित

स्वीकृत परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए राज्य सरकारों को प्राथमिकता देने के वास्ते केन्द्र सरकार आग्रह कर रही है।

गंगटोक के लिए हेलीकाप्टर सेवा प्रारम्भ करना

3671. **डा० जी० विजय रामाराव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिक्किम एक अतिसंवेदनशील सीमावर्ती राज्य है जिसमें संचार सेवा बहुत कम है तथा पर्वतीय क्षेत्र है और भूस्खलन के कारण प्रायः कटा रहता है;

(ख) क्या उपरोक्त कारणों से गंगटोक के लिए हेलीकाप्टर सेवा शुरू की गई थी यदि हां, तो इस सेवा के रद्द करने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या फीडर सेवा चलाने का मामला विचाराधीन रहने तक सरकार गंगटोक को हेलीकाप्टर सेवा शुरू करेगी; और

(घ) क्या सरकार उपयुक्त हवाई पट्टी का निर्माण कार्य तेजी से करेगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) सिक्किम सरकार द्वारा भेजे जाने वाले सरकारी और गैर-सरकारी कर्मचारियों के लिए 1.5.1982 से छः महीने की अवधि के लिए बाग डोगरा और गंगटोक के बीच एक द्वैसाप्ताहिक एम आई-8 हेलीकाप्टर सेवा प्रचालित की गई थी। सिक्किम सरकार से अनुरोध प्राप्त होने पर, रक्षा मंत्रालय द्वारा इसे और आगे 15 जून, 1983 तक बढ़ा दिया गया था। इस सेवा को 15 जून, 1983 के बाद बन्द कर दिया गया था क्योंकि सिक्किम सरकार ने इसे और आगे बढ़ाने के लिए अनुरोध नहीं किया था।

(ग) हेलीकाप्टरो की उपलब्धता, पर्याप्त आधार संरचनात्मक सुविधाओं की उपलब्धता और सेवा की आर्थिक साध्यता के आधार पर, भारतीय हेलीकाप्टर निगम इस सेवा के प्रचालन पर विचार कर सकती है।

(घ) नागर विमानन महानिदेशालय गंगटोक पर एक विमान क्षेत्र के निर्माण के लिए एक उपयुक्त स्थल का चयन कर रहा है।

[हिन्दी]

माल डिब्बों की उपलब्धता के बारे में सूचना देने के लिए पूछताछ कार्यालय

3672. **श्री शान्ति धारीवाल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग को अधिकांश राजस्व माल की ढुलाई से प्राप्त होता है;

(ख) क्या सरकार को इस आशय की शिकायतें मिल रही हैं कि व्यापारियों द्वारा अपने माल की ढुलाई के लिए माल डिब्बे की बुकिंग के बारे में मांगी गई जानकारी रेल अधिकारी नहीं देते हैं; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार या तो विशेष रूप से इस प्रयोजन के लिए अधिकारियों को तैनात करने और/अथवा यात्रियों के यातायात की तरह पूछताछ कार्यालय खोलने की व्यवस्था कर समुचित उपचारात्मक उपाय करने का है ?

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

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

खाली माल डिब्बों का आबंटन

3673. **श्री शान्ति धारीवाल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड ने मंडलीय रेल प्रबन्धकों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर माल के परिवहन हेतु खाली माल डिब्बों का तुरन्त आबंटन करने के अनुदेश जारी किए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है, जिसमें मंडलीय प्रबन्धक कोटा द्वारा ऐसे खाली माल डिब्बों का आबंटन न किये जाने की शिकायत की गई है;

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

(घ) क्या सरकार का विचार माल के परिवहन के लिए की गई माल डिब्बों की बुकिंग के अनुसार मंडलीय प्रबन्धक कोटा के माध्यम से व्यापारियों को शीघ्र खाली माल डिब्बों का आबंटन करने का है; और

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

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

बगनान स्टेशन का विकास

3674. **श्री हन्नान मोल्लाह** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बगनान स्टेशन का विकास करने के लिए वहां के लोगों से कोई प्रस्ताव अथवा ज्ञापन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार ने इन प्रस्तावों पर विचार किया है; और

(घ) उनकी मांगों की पूर्ति के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

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

(ख) हावड़ा छोर पर एक भूमिगत मार्ग की व्यवस्था करने, पहुंच सड़क की मरम्मत करने बगनान स्टेशन पर दक्षिण दिशा में एक टिकट खिड़की की व्यवस्था करने तथा बस अड्डे के निर्माण के लिए रेलवे भूमि देने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

(ग) और (घ) (1) भूमिगत मार्ग की व्यवस्था मौजूदा नियमों के अनुसार राज्य सरकार द्वारा प्रस्ताव प्रायोजित किया जाना अपेक्षित है। इनसे अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(2) **पहुंच सड़क की मरम्मत :—**

इस कार्य को जल्दी ही शुरू किया जायेगा।

(3) **दक्षिणी छोर पर टिकट खिड़की की व्यवस्था :—**

ऐसी सुविधाओं की व्यवस्था एक कार्यक्रम बद्ध आधार पर की जाती है जो धन की उपलब्धता तथा विभिन्न स्टेशनों की तुलनात्मक आवश्यकताओं पर निर्भर करती हैं। तदनुसार, सुझाव को ध्यान में रखा जायेगा। इस स्टेशन पर पहले ही पांच बुकिंग खिड़कियों की व्यवस्था की हुई है।

(4) **बस-अड्डे के लिए भूमि छोड़ना—**

राज्य सरकार के लिए रेलवे भूमि छोड़ने के प्रस्ताव पर राज्य सरकार के साथ पत्राचार चल रहा है।

बगनान स्टेशन के विकास के लिए निम्नलिखित दो कार्य भी मंजूर किये गये हैं—

(1) प्लेटफार्म पर 200 फीट लम्बाई में छादन की व्यवस्था।

(2) एक शौचालय तथा एक गाड़ी सूचक बोर्ड की व्यवस्था।

सिल्चर के लिए स्टेडियम

3675. **श्री अजय विश्वास :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम सरकार ने सिल्चर, असम में एक इन्डोर स्टेडियम के निर्माण के लिए वित्तीय सहायता दिये जाने हेतु केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके लिए अब तक कितनी धनराशि दी गई है ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) और (ख) असम सरकार से 1975-76 के दौरान सिल्चर में एक कम्पलेक्स जिसमें एक खुला स्टेडियम, एक इन्डोर स्टेडियम और एक व्यायामशाला शामिल है, के निर्माण के लिए एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था और परियोजना के लिए 50,000/- रुपये का अनुदान मंजूर किया गया था।

त्रिपुरा के लिए आउट डोर स्टेडियम

3676. **श्री अजय विश्वास :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा सरकार ने अगरतला, त्रिपुरा में एक आउट डोर स्टेडियम के निर्माण के लिए वित्तीय सहायता हेतु केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है,

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि त्रिपुरा में कोई आउट डोर स्टेडियम नहीं है और त्रिपुरा में खेलों के विकास के लिए आउट डोर स्टेडियम की जरूरत है; और

(ग) यदि हां, तो इसके लिए अब तक कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) से (ग) त्रिपुरा सरकार से बधरघाट (अगरतला) में बाह्य स्टेडियम के निर्माण के लिए 1984-85 के दौरान एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था और इसके लिए 2.50 लाख रुपये का अनुदान मंजूर किया गया था। इसके अतिरिक्त, निम्नलिखित खेल संरचनाएं भी त्रिपुरा में निर्माणाधीन है जिसके लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रत्येक के सामने दर्शाई गई वित्तीय सहायता प्रदान की गई है :—

	रु० लाखों में
(i) अगरतला में इन्डोर स्टेडियम	1.00
(ii) अगरतला में तरणताल	0.50
(iii) उदयपुर में ओपन स्टेडियम	1.00
(iv) कैलाशहर में ओपन स्टेडियम	1.25

बम्बई-गोआ राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 17 का रख-रखाव

3677. **प्रो० मधु दण्डवते** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई-गोआ राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 17 पर, विशेष कर कोंकण क्षेत्र में सड़क की अत्यधिक खराब हालत के कारण, यातायात को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सड़क की हालत को सुधारने के लिए तेजी से कदम उठाने का विचार है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) राष्ट्रीय राजमार्ग के इस खण्ड की दशा पिछली वर्षा ऋतु में खराब हुई। उसके बाद से सड़क के अधिकांश भाग की मरम्मत कर दी गई है। राष्ट्रीय राजमार्ग के इस खण्ड के लिए चालू वार्षिक कार्यक्रम में 2.64 करोड़ रुपए के प्रावधान में से 25 लाख रुपए व्यय के प्राक्कलन की मंजूरी दी गई है और 212 लाख रुपए व्यय के प्राक्कलन की जांच की जा रही है।

शिक्षा पर हुआ व्यय

3678. **प्रो० सैफुद्दीन सोज** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) 31 मार्च, 1985 को समाप्त होने वाले पिछले तीन वर्षों के दौरान निम्नलिखित शैक्षिक गतिविधियों के क्षेत्र में वास्तविक व्यय कितना हुआ :—

(एक) प्राथमिक शिक्षा (कक्षा-1 से कक्षा 8 तक) (दो) माध्यमिक शिक्षा (कक्षा 9 से कक्षा 12 तक) (तीन) उच्च शिक्षा (कालेज और विश्व-विद्यालय);

(ख) अनौपचारिक क्षेत्र में (शीर्षवार) कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(ग) क्या सरकार इस व्यवस्था से संतुष्ट है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) प्रारंभिक, माध्यमिक तथा उच्चतर शिक्षा के क्षेत्रों पर केन्द्र और राज्यों, दोनों में पिछले तीन वर्षों में किया गया बजट-व्यय (राजस्व लेखा) नीचे दिया गया है :—

(रुपये लाखों में)

	1982-83 वास्तविक	1983-84 संशोधित प्राक्कलन	1984-85 बजट प्राक्कलन
प्रारम्भिक शिक्षा	217212	251144	266968
माध्यमिक शिक्षा	151261	170149	174855
उच्चतर शिक्षा	68051	78711	88473

(ख) गैर-औपचारिक शिक्षा के लिए कोई अलग से बजट शीर्ष नहीं है। तथापि, पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रारम्भिक, माध्यमिक, उच्चतर तथा प्रौढ़ शिक्षा में गैर-औपचारिक क्षेत्र में लगभग 20582 लाख रुपये की कुल राशि खर्च की गई है।

(ग) कम संसाधनों के अन्दर शिक्षा के लिए और आबंटन प्राप्त करने का भरसक प्रयत्न किया जा रहा है।

पम्बन पुल

3679. **श्री एन० डेनिस :**

डॉ० वी० राजेश्वरन :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पम्बन सड़क पुल (तमिलनाडु) के कब तक चालू होने की आशा है; और

(ख) पुल चालू होने में विलम्ब होने के क्या कारण हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) इस निर्माण कार्य के फरवरी, 1987 तक पूरा होने का लक्ष्य रखा गया है।

(ख) पहले वाले ठेकेदार द्वारा करार तोड़ने और काम नहीं कराने के कारण इस पुल के चालू होने में विलम्ब हुआ।

सिंगापुर और मद्रास के बीच नौवहन सेवा

3680. **श्री एन० डेनिस :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को चिदम्बरम जहाज के जल जाने के कारण मद्रास से सिंगापुर जाने वाले यात्रियों को हो रही कठिनाई की जानकारी है ; और

(ख) यदि हां, तो अब वैकल्पिक नौवहन सेवा उपलब्ध कराने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) और (ख) यह निर्णय लिया गया है कि भारतीय नौवहन निगम को मद्रास और सिंगापुर के बीच यात्री नौवहन सेवा चलाने की जरूरत नहीं है क्योंकि ऐसा करना आर्थिक रूप से व्यवहार्य नहीं है। तथापि, यदि कोई प्राइवेट नौवहन कंपनी यह सेवा चलाने के लिए आगे आती है, तो उसके अनुरोध पर उचित विचार किया जाएगा।

मध्य प्रदेश में मध्यम लघु सिंचाई परियोजनाओं पर व्यय

3681. **श्री सुभाष यादव :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन मध्य प्रदेश की मध्यम दर्जे की प्रत्येक सिंचाई योजना पर कितना व्यय होने का अनुमान है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : मध्य प्रदेश ने सुतियापत टैंक परियोजना नामक एक मध्यम सिंचाई परियोजना जुलाई, 1985 में केन्द्रीय जल आयोग को तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति तथा योजना आयोग की स्वीकृति प्राप्त करने हेतु प्रस्तुत की है। परियोजना की अनुमानित लागत 9.58 करोड़ रुपये है।

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में रेल सुविधा प्राप्त क्षेत्र

3682. **श्री सुभाष यादव :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या अन्य राज्यों की तुलना में मध्य प्रदेश में प्रति किलोमीटर रेल सुविधा प्राप्त क्षेत्र कम हैं और यदि हां, तो इसमें वृद्धि करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : मध्य प्रदेश में प्रति 1000 वर्ग किलोमीटर के हिसाब से मार्ग किलोमीटर दूरी अखिल भारतीय औसत से कम है। मध्य प्रदेश में निम्नलिखित नयी लाइनों को रेलवे बजट में शामिल किया गया है :—

(1) कोटा-चित्तौड़गढ़—नीमच नयी बड़ी लाइन (आंशिक रूप से मध्य प्रदेश में)

(2) गुना-ग्वालियर—इटावा बड़ी लाइन

(3) सतना-रीवा बड़ी लाइन

[अनुवाद]

केन्द्रीय सहायता से उड़ीसा में सड़क उपरि पुल

3683. **श्रीमती जयन्ती पटनायक** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छठी पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान उड़ीसा में केंद्रीय सहायता से कुछ सड़क उपरि पुलों का निर्माण आरम्भ किया गया था ;

(ख) यदि हाँ, तो ऐसे पुलों की संख्या कितनी है तथा ऐसे प्रत्येक पुल पर कितना व्यय होने का अनुमान है ;

(ग) प्रत्येक सड़क उपरि पुलों के निर्माण के लिए केन्द्रीय सहायता की कितनी धनराशि दी गई; और

(घ) उनके निर्माण में कितनी प्रगति हुई है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) संभवतः माननीय सदस्य का आशय सड़क ओवरब्रिज के निर्माण से है जिसके लिए अन्तर्राज्यीय या आर्थिक महत्व की राज्य सड़कों के केन्द्रीय सहायता कार्यक्रम के तहत केन्द्र द्वारा आर्थिक सहायता दी जाती है। छठी पंचवर्षीय योजना में इस कार्यक्रम के तहत उड़ीसा में किसी भी सड़क ओवरब्रिज के निर्माण कार्य का अनुमोदन नहीं किया गया है।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

विशेष पोषण आहार कार्यक्रम हेतु निर्धारित धन को अन्यत्र व्यय किया जाना

3684. **श्रीमती किशोरी सिंह** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के ध्यान में गर्भवती और परिचयोधीन माताओं के लिए विशेष पोषण आहार कार्यक्रम हेतु निर्धारित धन को अन्यन्त्र व्यय किए जाने का कोई मामला आया है ;

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

(ग) क्या योजना की ऐसी कोई नियमित निगरानी की व्यवस्था है जिससे धन को अन्यत्र व्यय न किया जा सके ; और

(घ) क्या धन को अन्यत्र व्यय किए जाने से रोकने के लिए इस योजना में स्वयंसेवी संगठनों और सामाजिक कार्यकर्त्ताओं को शामिल किया जाएगा ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) से (घ) विशेष पोषाहार कार्यक्रम राज्य क्षेत्र में है और इस सम्बन्ध में खर्च राज्य के योजना और गैर योजना दोनों स्रोतों से पूरा किया जाता है। अतः इस कार्यक्रम के सम्बन्ध में भारत सरकार द्वारा धन को अन्यत्र व्यय किये जाने का प्रश्न ही नहीं उठता।

केरल की लम्बित सिंचाई परियोजनाएं

3685. श्री के० कुन्जम्बु : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में अधिकांश लम्बित सिंचाई परियोजनाओं की लागत में अत्यधिक वृद्धि हुई है ; और

(ख) यदि हां, तो परियोजनाओं के नाम, अनुमानित लागत, पूरा होने की मूल तारीख, लागत में वृद्धि पूरा होने की सम्भावित तारीख और लागत में वृद्धि की प्रतिशत का ब्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) राज्य की बृहद तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं की लागत में बढ़ोत्तरी हुई है।

(ख) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

विवरण

क्रमांक	परियोजना का नाम	मूल अनुमानित लागत/वर्ष	अद्यतन अनुमानित लागत	लागत में प्रतिशत वृद्धि	पूरा करने की मूल तारीख	पूरा किए जाने की संभावित अवधि
1	2	3	4	5	6	7
वृहद् स्कीमें						
1.	पेरियार वैली	17.95 (1976)	57.49	220	1978-79	सातवीं योजना
2.	पम्बा	3.83 (1964)	52 00	1258	1978	—वही—
3.	चित्तुरपुझा	0.99 (1964)	17.85	1703	1967-58	—वही—
4.	कुहिटयाडी	4.96 (1964)	50.00	908	1969	—वही—
5.	कन्होरपुझा	3.65	44.56	1121	1965-66	—वही—
6.	पजियास्सी	4.42 (1964)	59.12	1238	1968	—वही—
7.	कल्लाडा	13.28 (1966)	220.00	1557	1975-76	—वही—
8.	मुरत्तुपुझा	48.08 (1983)	58.34	21	अनुपलब्ध	—वही—
9.	दिमोनी	23.43 (1983)	28.12	20	1980	—वही—
10.	इदमालायर	गै० प०	61.47	—	अनुपलब्ध	आठवीं योजना

1	2	3	4	5	6	7
मध्यम स्कीमें						
1.	अट्टापाडी	गै० प०	25.50	—	1982	सातवीं योजना
2.	कारापुझा	7.60 (1978)	13.35	76	1986	सातवीं योजना
3.	वामनपुरम्	36.40 (1982)	37.12	2	अनुपलब्ध	आठवीं योजना
4.	मीनाचिल	गै० प०	35.00	—	अनुपलब्ध	—वही—
5.	बेनासुर सागर	गै० प०	11.37	—	अनुपलब्ध	—वही—

स्रोत : आन्ध्र प्रदेश (1985-86) तथा केरल सातवीं योजना (1985-90) के लिए बृहद तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं और बाढ़ नियंत्रण कार्यक्रम पर कार्यकारी दल के विचार-विमर्शों के रिकार्ड का सार।

गै० प० : गैर-अनुमोदित परियोजनाएं।

[हिन्दी]

मलेथू कनक स्टेशन के प्लेटफार्म का लेवल ऊंचा करना

3686. **श्री निर्मल खत्री :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मलेथू कनक स्टेशन (जिला फैजाबाद) के प्लेटफार्म के लेवल ऊंचा करने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है, और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में निर्माण कार्य कब तक आरम्भ कर दिये जाने की संभावना है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) मलेथू कनक स्टेशन पर पटरी सतह के प्लेटफार्म को बीच के स्तर तक ऊंचा उठाने के प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया गया है। अभी इसके पूरा होने की लक्ष्य तिथि बताना संभव नहीं है क्योंकि यह धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

[अनुवाद]

भोपाल गैस पीड़ितों को सोडियम थियोसल्फेट वैक्सीन का वितरण

3687. **श्री एस० एम० भट्टम :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय के निर्देश के अनुसार भोपाल गैस पीड़ितों को सोडियम थियोसल्फेट वैक्सीन का वितरण किया गया था ;

(ख) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद ने कोई अध्ययन किया है, जिससे पीड़ित व्यक्तियों की दशा में सुधार के संकेत मिले हैं ; और

(ग) कितने पीड़ित व्यक्तियों का अभी इलाज चल रहा है और क्या पीड़ितों के इलाज के बारे में चिकित्सा विशेषज्ञों में सहमति है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) जी नहीं। वैसे, उच्चतम न्यायालय ने मध्य प्रदेश शासन को निदेश दिए थे कि भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद् द्वारा जारी किए गये दिशानिर्देशों के अनुसार स्वयंसेवी संगठन द्वारा संचालित क्लीनिकों को भी सोडियम थियोसल्फेट टीकों का वितरण किया जाए।

(ख) और (ग) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने सोडियम थियोसल्फेट के उपयोग पर एक नियंत्रित दुहरा दृष्टिहीनता अध्ययन (कंट्रोल्ड डबल ब्लाइंड स्टडी) किया था। इसके आधार पर परिषद् ने गैस पीड़ितों की दशा में सुधार लाने के लिए सोडियम थियोसल्फेट के उपयोग की सिफारिश की। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद की सिफारिशों के आधार

पर पीड़ित व्यक्तियों का उपचार किया जा रहा है और उन्हें सभी जरूरी दवाइयां उपलब्ध की जा रही हैं।

न्यू जलपाई गुड़ी आने वाली, जाने वाली वर्तमान रेलगाड़ियों में अतिरिक्त यात्री डिब्बे जोड़ने तथा यहां से चलने वाली और पहुंचने वाली रेलगाड़ियों की वर्तमान संख्या में वृद्धि करना।

3688. **श्रीमती डी० के० भंडारी :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि न्यू जलपाई गुड़ी रेलवे स्टेशन, जो सिक्किम, दार्जिलिंग, भूटान और नेपाल आने-जाने वाले यात्रियों के लिए अंतिम रेलवे स्टेशन है, पर यात्रियों की भारी भीड़ रहती है,

(ख) क्या यह सच है कि उपर्युक्त रेलवे स्टेशन से शस्त्रसेनाओं के कार्मिक भी बार-बार आते-जाते रहते हैं,

(ग) क्या रेलगाड़ियों में इतनी भीड़ रहती है कि यात्री तीव्रगति की गाड़ियों में भी उनकी छत पर यात्रा करते हैं और उनके दरवाजे ठसा-ठस भरे रहते हैं, और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार अतिरिक्त रेलगाड़ियां चलाने तथा वर्तमान रेल गाड़ियों में अतिरिक्त यात्री डिब्बे जोड़ने का है जैसाकि विशेष अवसरों पर किया जाता है ?

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

(ख) जी हां।

(ग) और (घ) पहले से चल रही तिनसुकिया मेल के अलावा रेलवे ने बड़ी लाइन पर असम मेल को जलपाई गुड़ी के रास्ते गुवाहाटी तक बढ़ा दिया है। इसके अतिरिक्त, रक्षा कर्मचारियों के लिए महीने में दो बार जलपाईगुड़ी के रास्ते गुवाहाटी और नयी दिल्ली के बीच एक तेज गाड़ी चल रही है।

ग्रामीण क्षेत्रों में परिवार नियोजन कार्यक्रम की धीमी गति

3689. **श्रीमती डी० के० भंडारी :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि परिवार नियोजन के महत्वपूर्ण कार्यक्रम की प्रगति विशेषकर कुछ राज्यों में, विशेषरूप से ग्रामीण क्षेत्रों में धीमी है,

(ख) क्या यह सच है कि इसके विपरीत आदिवासी जनसंख्या कम हो रही है, और

(ग) क्या इस महान और चुनौतीपूर्ण कार्य में सरकार संगठित, व्यवसायिक, सामाजिक

संस्थानों को शामिल करेगी और स्थिति से निपटने के लिए एक राष्ट्रीय वाद-विवाद और एक राष्ट्रीय योजना आरम्भ करेगी ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ग) पिछले दो वर्षों के दौरान ग्रामीण/शहरी क्षेत्रों में नसबंदी और आई० यू० डी० की उपलब्धि संबंधी राज्यवार आंकड़े संबंधी विवरण सभापटल पर रख दिये गये हैं। **[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 1944/85]** ग्रामीण क्षेत्रों में परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन पर विशेष ध्यान दिया जाता है जहां यह कार्यक्रम प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों, ग्रामीण परिवार कल्याण केन्द्रों, उप-केन्द्रों आदि के एक व्यापक तंत्र के जरिये कार्यान्वित किया जाता है। सरकार परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन में संगठित क्षेत्र, व्यावसायिक और सामाजिक संस्थाओं को शामिल करने के लिए निरन्तर प्रयास कर रही है। स्वास्थ्य और परिवार कल्याण की केन्द्रीय परिषदों की संयुक्त बैठकों में हर वर्ष इस कार्यक्रम के घटकों के बारे में विचार-विमर्श किया जाता है। इन बैठकों में राज्य सरकारों के स्वास्थ्य मंत्री भाग लेते हैं।

(ख) 1961, 1971 और 1981 की जनगणना के अनुसार अनुसूचित जन-जातियों की जनसंख्या का एक विवरण। **[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 1944/85]** राज्यों को हिदायतें दी गई हैं कि जिन आदिवासी क्षेत्रों में आदिवासी आबादी घट रही है या स्थिर हो गई है उनमें वे जच्चा-बच्चा स्वास्थ्य कार्यकलापों पर अधिक बल देते हुए कल्याण संबंधी दृष्टिकोण अपनाएं।

अनुवंशिकी इन्जीनियरिंग में अनुसंधान

3690. **श्रीमती डी० के० भंडारी** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश के विभिन्न अनुसंधान संस्थानों में कार्यरत भारतीय वैज्ञानिकों ने आनुवंशिकी इंजीनियरिंग में जनसंख्या नियंत्रण के लिए वैक्सीन, अनाजों और ज्वार-बाजरा आदि में नाइट्रोजन यौगिकीकरण जीन और ऐल्कोहाल आदि के उत्पादन के लिए खमीर (यीस्ट) में जीन का उपयोग करने जैसी नई खोज की है जैसाकि 18 नवम्बर, 1985 के "टाइम्स आफ इंडिया" में समाचार प्रकाशित हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार ऐसे अनुसंधान के परिणामों का निर्यात करने और विदेशी मुद्रा अर्जित करना है ; और

(ग) क्या ये वैक्सीन अब देश में उपलब्ध हैं और यदि हां, तो उनके मूल्य क्या हैं और वे कहां से मिल सकती हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) भारतीय वैज्ञानिक इन क्षेत्रों में जहां विभिन्न अनुसंधान संस्थाओं में अनुसंधान कर रहे हैं वहां अभी डी०एन० ए० टेक्नालॉजी पर आधारित जनसंख्या नियंत्रण के लिए आनुवंशिक रूप से निर्मित

वैक्सीन तैयार होने के कोई तत्काल आसार नहीं हैं। इस बात की भी कोई सम्भावना नहीं है कि निकट भविष्य में नाइट्रोजन यौगिकीकरण जीन अनाजों में कार्य की दृष्टि से प्रभावकारी रूप से स्थानान्तरित की जा सकेगी। जहां तक अल्कोहल के उत्पादन के लिए यीस्ट (खमीर) के प्रयोग का सम्बन्ध है अनेक राष्ट्रीय प्रयोगशालाएं बायो टेक्नालॉजी द्वारा नई विधियां इस्तेमाल करने के सम्बन्ध में आर० एण्ड डी० आयोजित कर रही हैं। हालांकि वे शूगर मोलेसिस (शर्करा शीरा) को औद्योगिक अल्कोहल में बदलने के लिए अनेक वर्षों से माइक्रो-आर्गनिज्म यीस्ट का प्रयोग करती रही हैं।

(ख) फिलहाल यह प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

मेट्रो रेल परियोजना के लिए अधिकारियों को प्रशिक्षण

3691. **श्री अमलदत्त** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मेट्रो रेल परियोजना के सम्बन्ध में प्रशिक्षण के लिए अधिकारियों को विदेश भेजा है यदि हां तो कितने,

(ख) विदेश भेजे गए ऐसे प्रत्येक अधिकारी को किस क्षेत्र में प्रशिक्षण दिया गया है और उन्हें कहां पर किस किस्म का प्रशिक्षण मिल रहा है तथा उनके प्रशिक्षण की अवधि कितनी है,

(ग) क्या ऐसे अधिकारियों में से किसी अधिकारी को दूसरे रेलवे में स्थानान्तरित किया गया हैं अथवा सेवानिवृत्त हुआ है यदि हां तो कितने और विदेश में प्रशिक्षण लेने के पश्चात् उन्होंने मेट्रो रेलवे में कितने समय तक सेवा की, और

(घ) उक्त अधिकारियों के प्रशिक्षण पर कितनी धनराशि खर्च की गई थी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (घ) आवश्यक सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

भारतीय पोतों के लिए माल सहायता

3692. **डा० सुधीर राय** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लाइनर सम्मेलनों के लिए संयुक्त राष्ट्र आचार संहिता सम्मेलन के अनुसार 40 प्रतिशत आयातित माल की ढुलाई भारतीय पोतों द्वारा कराये जाने की मांग की जा सकती है,

(ख) यदि हां तो क्या सरकार सभी आयात समझौतों में भारतीय पोतों के लिए उक्त प्रतिशत माल सुनिश्चित कर रही है,

(ग) यदि नहीं, तो अपवाद वाले मामलों का ब्यौरा क्या है, और

(घ) ऐसे अपवादों के क्या कारण हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (घ) लाइनर कान्फरेन्सों के लिए आचार संहिता विषयक संयुक्त राष्ट्र अभिसम्य, 1974 में जिसकी भारत ने 1978 में पुष्टि की थी, ऐसी व्यवस्था है कि प्रत्येक देश को जहाजी, दोनों देशों के बीच भाड़ा और ट्रैफिक का 40 प्रतिशत तक अंश प्राप्त हो। यह अभिसमय 6-10-1983 से लागू हुआ। तथापि यह भारत में तभी लागू होगा जब इसे क्रियान्वित करने के लिए कानून बन जाएगा।

ग्रीन कार्ड योजना की पुनरीक्षा

3693. **श्री यशवन्तराव गडारव पाटिल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दो बच्चों के पश्चात नसबंदी कराने वाले दम्पत्तियों के लिए ग्रीन कार्ड योजना के कार्यक्रम की पुनरीक्षा की है ;

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

(ग) किन-किन राज्यों ने इस योजना को अभी तक लागू नहीं किया है और उनके द्वारा उसे स्वीकार किए जाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) से (ग) ग्रीन कार्ड योजना के अंतर्गत दो बच्चों के बाद नसबन्दी आपरेशन करवाने वाले व्यक्ति मान्यता के तौर पर उन क्षेत्रों में जहां व्यवहार्य हो, प्राथमिकता पाने के पात्र हैं। केन्द्रीय सरकार ने सभी राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों से अनुरोध किया है कि वे इस योजना को लागू करें। वैसे, इस मंत्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, हरियाणा, केरल, महाराष्ट्र, मणिपुर, मेघालय, नागालैंड, राजस्थान, सिक्किम, त्रिपुरा, पश्चिम बंगाल, गोवा-दमन व द्वीव, लक्षद्वीप, मिजोरम और पांडिचेरी में यह योजना अभी शुरू नहीं की गई है। इस योजना की अभी समीक्षा नहीं की गई है।

राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम का मूल्यांकन

3694. **श्री यशवंतराव गडाख पाटिल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम का मूल्यांकन किया गया है ;

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

(ग) आपत्तिजनक कुष्ठ रोग अधिनियम, 1898 को निरस्त करने तथा मोटर वाहन अधिनियम और हिन्दू विवाह अधिनियम जैसे अन्य अधिनियमों में कुष्ठ रोगियों के विरुद्ध उपबन्धों में संशोधन करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) जी, नहीं। राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम का फरवरी, 1986 में स्वतंत्र रूप से मूल्यांकन करने की योजना बनाई गई है।

(ग) संसद ने बिना विधानमण्डल वाले संघ शासित क्षेत्रों के सम्बन्ध में कुष्ठ अधिनियम, 1898 को रद्द कर दिया है। महाराष्ट्र, पश्चिम बंगाल और मध्य प्रदेश राज्यों ने भी इस अधिनियम को रद्द कर दिया है। विधानमण्डल वाले अन्य राज्यों/संघशासित क्षेत्रों से भी यह अनुरोध किया गया है कि वे अपने ऐसे कुष्ठ अधिनियम को रद्द कर दें। मोटर गाड़ी अधिनियम के संबंध में जहाजरानी और परिवहन मंत्रालय ने मोटर गाड़ी अधिनियम के विभिन्न उपबन्धों की समीक्षा करने के लिए और जहां कहीं आवश्यक समझा जाए, संशोधन सुझाने के लिए एक कार्यकारी दल का गठन किया है। विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय के विधायी विभाग ने हिन्दू विवाह अधिनियम, 1985 के अन्तर्गत तलाक के एक आधार के रूप में कुष्ठ को हटाने के प्रस्ताव पर राज्य सरकारों के विचार प्राप्त करने का मामला राज्य सरकारों के साथ उठाया है।

प्राकृतिक चिकित्सा केन्द्रों द्वारा केन्द्रीय सरकार से सहायतानुदान प्राप्त करना

3695. **श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में ऐसे प्राकृतिक चिकित्सा केन्द्रों की संख्या कितनी है जो केन्द्रीय सरकार से सहायतानुदान प्राप्त कर रहे हैं, और

(ख) उन केन्द्रों और केन्द्रीय एजेन्सियों के नाम क्या हैं जिनके माध्यम से सहायता दी जा रही है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) केंद्रीय योग और प्राकृतिक चिकित्सा अनुसंधान परिषद, नई दिल्ली से देश के 13 प्राकृतिक चिकित्सा केन्द्र सहायता-अनुदान प्राप्त कर रहे हैं। इन केन्द्रों की एक सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

क्रम संख्या	संस्थान का नाम	संस्थान
1.	प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	जयपुर
2.	प्राकृतिक आरोग्याश्रम	राजगिर
3.	एस० डी० प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	अम्बाला कैण्ट
4.	कस्तूरबा प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	शिवरामपाली

क्रम संख्या	संस्थान का नाम	संस्थान
5.	श्री चोड़े अपारोव प्राकृतिक चिकित्सालय	काकिनाडा
6.	प्राकृतिक चिकित्सालय	पेनामालरु
7.	काकतिया प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	वारांगल
8.	आनन्द निकेतन प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	बरेली
9.	शान्तिकुटी प्राकृतिक चिकित्सालय	गोपुरी, वर्धा
10.	राजस्थान प्राकृतिक चिकित्सा केन्द्र	बीकानेर
11.	प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	जासिदीह
12.	कमला आरोग्य मन्दिर	यवतमाल
13.	प्राकृतिक चिकित्सा अस्पताल	जम्मू तवी

विकलांगों के लिए रियायती विमान यात्रा

3696. श्री वी० एस० विजयराघवन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सभी विकलांगों और नेत्रहीनों के लाभ के लिए विमान यात्रा में रियायत करने के बारे में विचार किया है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) सरकार की विकलांगों के लिए रियायती विमान यात्रा की कोई योजना नहीं है। तथापि, इण्डियन एयरलाइंस अन्धे व्यक्तियों और कैंसर पीड़ित रोगियों को इलाज के लिए यात्रा करने पर अपने अन्तर्देशीय सैक्टरों पर मूल रुपये किराये में 50% रियायत देती है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

जन्म दर तथा सम्बद्ध अन्य मामलों के आंकड़े एकत्रित करने के कार्य का कम्प्यूटरीकरण

3697. श्री वी० एस० विजयराघवन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जन्म दर तथा अन्य सम्बद्ध मामलों सम्बन्धी जानकारी को अदयतन रखने के

उद्देश्य से इस सम्बन्ध में आंकड़े एकत्रित करने के कार्य का कम्प्यूटरीकरण करने का प्रस्ताव है, और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) और (ख) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण के कुछ कार्यक्रमों के आंकड़ों को संचित करने, मानीटर करने तथा मूल्यांकन करने के लिए मंत्रालय में कम्प्यूटरों को पहले से ही इस्तेमाल में लाया जा रहा है।

पेरम्बूर में रेलों की आवधिक मरम्मत कार्य-शाला (पी० ओ० एच०) स्थापित करना

3698. **श्री के० एस० राव** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विद्युत इंजनों के लिए दक्षिण-मध्य रेलवे के क्षेत्राधीन स्थापित की जाने वाली आवधिक मरम्मत कार्यशाला (पी०ओ०एच०) को पेरम्बूर ले जाने का विचार है, और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) दक्षिण मध्य रेलवे में बिजली इंजनों की आवधिक मरम्मत के लिए कारखाना स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। बिजली रेल इंजनों की मरम्मत के लिए पेरम्बूर कारखाने के विकास करने के कार्य को 1984-85 के रेलवे बजट में शामिल किया गया है ताकि दक्षिण क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

माल की रेल के स्थान पर सड़क मार्ग से ढुलाई किए जाने के परिणामस्वरूप रेल मालभाड़े से आय में कमी होना

3699. **श्री रामेश्वर नीखरा** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असम, नागालैण्ड, मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश और मणिपुर राज्यों ने वर्ष 1981 से 1983 तक की अवधि के दौरान अपने वन उत्पादों की ढुलाई रेल द्वारा की थी,

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे को प्लाईवुड और इमारती लकड़ी की ढुलाई से मालभाड़े के रूप में वर्ष-वार और वस्तु-वार कितनी आमदनी हुई,

(ग) क्या इस बीच इमारती लकड़ी की ढुलाई रेल मार्ग के स्थान पर सड़क मार्ग से की जाने लगी है,

(घ) क्या चाय, पटसन, प्लाईवुड की ढुलाई उत्तर सीमांत रेल द्वारा खाली वैगन सप्लाई

न किए जाने और अनावश्यक पाबन्दियां लगाये जाने के कारण रेल मार्ग के स्थान पर सड़क मार्ग से की जाने लगी है, और

(ङ) यदि हां, तो आय बढ़ाने हेतु रेलवे द्वारा उक्त व्यापार को पुनः प्राप्त करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

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

(ख) इस यातायात से 1982-85 तक की अवधि के वर्षों में अर्जित मालभाड़ा नीचे दिया गया है—

वर्ष	इमारती लकड़ी (लाख रुपयों में)	प्लाईवुड (लाख रुपयों में)
1982-83	344	41
1983-84	422	93
1984-85	341	153

(ग) जी हां, कुछ हद तक।

(घ) फुटकर ढुलाई वाले कुछ यातायात को गाड़ी भार में संचलन आशाप्रद होने के कारण मोड़ा गया था। सभी लगाये गये प्रतिबन्ध अपरिहार्य थे।

(ङ) चाय और जूट यातायात को आकर्षित करने के लिए, स्टेशन से स्टेशन की दरों की पेशकश की गई है। अतिरिक्त निर्याती चाय के यातायात को आकर्षित करने के लिए अमीन गांव (गुवाहाटी) में एक अन्तर्देशीय कंटेनर डिपो भी स्थापित कर दिया गया है।

न्यूबोंगाई गांव-गोहाटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलना

3700. **श्री रामेश्वर नीखरा** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे न्यू बोंगाई गांव तथा गोहाटी के बीच मीटर गेज रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने पर लगभग 50 करोड़ रुपये पहले ही खर्च कर चुकी है,

(ख) क्या यह सच है कि गोहाटी से चाय के सिवाय बड़ी लाइन पर माल यातायात की अनुमति नहीं दी गयी है, और

(ग) यदि हां, तो वहां से पूरे भारत में इमारती लकड़ी की ढुलाई जिससे गोहाटी से रेल माल भाड़े के रूप में प्रतिदिन 10 लाख रुपये की आय हो सकती है न किए जाने के क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 31.3.1985 तक व्यय 73.66 करोड़ रुपये है।

(ख) गुवाहाटी में सभी किस्मों के माल यातायात और फुटकर यातायात से निबटने के लिए टर्मिनल सुविधाओं की व्यवस्था अभी नहीं की गयी है। इस स्थिति में गुवाहाटी में केवल आवक रेक भार ही सम्हाला जा रहा है। चूंकि वापसी दिशा में चाय के अतिरिक्त अन्य कोई रेक भार यातायात उपलब्ध नहीं है, अतः वहां जावक माल यातायात का लदान नहीं होता है।

(ग) समूचे भारत के गन्तव्यों के लिए इमारती लकड़ी का यातायात न्यू बोंगाईगांव में यानान्तरण की व्यवस्था करके मीटर और बड़े आमानों पर ढोया जा रहा है।

औद्योगिक माल को रेल परिवहन की सुविधा प्रदान करने के लिए उठाए गए कदम

3701. **श्री रामेश्वर नीखरा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने गैर सरकारी/सरकारी उपक्रमों को उपने माल तैयार करने हेतु उद्योगों तक कच्चा माल पहुंचाने के लिए गैर सरकारी/सरकारी रेलवे साइडिंग की व्यवस्था की है,

(ख) क्या गैर सरकारी/सरकारी उपक्रमों के उद्योग यानि सीमेंट, इस्पात संयन्त्र आदि द्वारा अपने तैयार उत्पाद/माल को रेल के स्थान पर सड़क परिवहन के माध्यम से भेज रहे हैं,

(ग) रेलवे द्वारा समुचित ढंग से अपने नियमों में परिवर्तन न करने के क्या कारण हैं जिससे कि उक्त उद्योग अपने तैयार माल को रेलवे परिवहन के माध्यम से भेज सकें जबकि रेलवे द्वारा उनको कच्चा माल उनके कारखानों तक लाया जाता है, और

(घ) क्या रेलवे के माल यातायात को बढ़ाने की दृष्टि से गैर सरकारी उद्योगों के मालिकों, सरकारी उपक्रमों के महाप्रबन्धकों और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के बीच इस मामले में निकट का सम्पर्क सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर बैठकें आयोजित करने का विचार है ?

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

(ख) जी हां, अंशत:।

(ग) तैयार उत्पादों का अधिक जावक यातायात उपलब्ध कराने के लिए साइडिंगों के मालिकों को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से पिछले वर्ष की तुलना में 1985-86 में रेल द्वारा ढोयी गयी कुछ वस्तुओं के अतिरिक्त जावक यातायात के लिए साइडिंग प्रभारों में 30 प्रतिशत से 50 प्रतिशत के बीच छूट दी जाती है।

(घ) इस तरह की बैठकें पहले से ही आयोजित की जा रहीं हैं।

चश्मासाजों की संख्या में अन्धाधुन्ध वृद्धि को विनियमित करने हेतु विधान

3702. **श्री आर० एस० भोये** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अनर्हचश्मासाजों को चश्मों के नम्बर के नुस्खे देकर नेत्र चिकित्सा संबंधी राय देने से रोकने के लिए कोई कानून नहीं है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि नजर के गलत नम्बर दिए जाने अथवा अनुपयुक्त चश्मों के प्रयोग से चिड़चिड़ापन, सिर दर्द, पेट दर्द, सनकीपन आदि जैसी गंभीर समस्याएं उत्पन्न हो जाती है ; और

(ग) क्या सरकार का विचार चश्मा साजों की अन्धाधुन्ध वृद्धि को विनियमित करने के लिए एक उपयुक्त विधान बनाने का है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) से (ग) चश्मासाजों का काम प्राइवेट प्रैक्टिस कर रहे विशेषज्ञों और सरकारी संस्थाओं द्वारा जारी किए गए नुसखों पर केवल चश्में तैयार करके देना है। अनुपयुक्त चश्मों का उपयोग करने से छोटी-मोटी समस्यायें पैदा हो सकती है परन्तु इन चश्मों की सामान्यता पर्चियां लिखने वाले विशेषज्ञों द्वारा जांच की जाती है और इनमें पायी जाने वाली कमियों का पता लगाकर उन्हें दूर किया जाता है। चूंकि चश्में तैयार करके देने के कार्य के लिए किसी लम्बे-चौड़े प्रशिक्षण की आवश्यकता नहीं होती, इसलिए इस संबन्ध में कोई भी कानून बनाने का प्रस्ताव नहीं है।

पन्तनगर और डोईवाला हवाई पट्टियों का विस्तार

3703. **श्री हरीश रावत** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पन्तनगर और डोईवाला (देहरादून) में विद्यमान हवाई पट्टियों का विस्तार करने की कोई योजना है ;

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

(ग) यदि नहीं, तो इन हवाई पट्टियों को बोइंग विमानों के उतरने के लिए कब तक उपयुक्त बनाने का विचार है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) पन्तनगर की विमानपट्टी को बढ़ाने की कोई योजना नहीं है, परन्तु सातवीं पंचवर्षीय योजना में देहरादून में वर्तमान धावनपथ का विस्तार करने और सहायक टैक्सी ट्रैक एप्रन और अन्तस्थ परि-सर के निर्माण की योजना है ।

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना में बोइंग परिचालनों के लिए इन विमानक्षेत्रों का स्तर बढ़ाने की कोई योजना नहीं है ।

कुछ विश्वविद्यालयों को राष्ट्रीय महत्व के संस्थान घोषित करना

3704. **श्री भोला नाथ सेन :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कुछ विश्वविद्यालयों को राष्ट्रीय महत्व के संस्थान घोषित करने के लिये सुझाव प्राप्त हुए हैं ;

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

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

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) जी, हां। ऐसे सुझाव प्राप्त हुए हैं कि कलकत्ता विश्वविद्यालय को राष्ट्रीय महत्व की संस्था के रूप में घोषित किया जाए और केन्द्रीय सरकार द्वारा इसका प्रबन्ध अपने हाथ में ले लिया जाए।

(ग) ऐसा कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के पास इस समय विचाराधीन नहीं है।

बिलास-बर रेल लाइन

3705. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में बिलास और बर के बीच रेल लाइन बिछाने संबंधी सर्वेक्षण कार्य में अब तक क्या प्रगति हुई है,

(ख) प्रस्तावित रेल लाइन पर कार्य कब तक शुरू होने की संभावना है, और

(ग) क्या यह सातवीं पंचवर्षीय योजना में पूरी हो जायेगी ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) बिलार (न कि बिलास) से बर तक रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है।

(ख) और (ग) सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार यह लाइन वित्तीय दृष्टि से लाभप्रद नहीं होगी। संसाधनों की बेहद तंगी तथा हाथ में ली हुई पहले की भारी वचनबद्धताओं को देखते हुए इस समय इस लाइन के निर्माण का कोई प्रस्ताव नहीं है।

कृष्णा-गोदावरी डेल्टा क्षेत्र में सिंचाई का आधुनिकीकरण

3706. **श्री के० रामचन्द्र रेड्डी :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश सरकार ने कृष्णा-गोदावरी डेल्टा क्षेत्रों में सिंचाई के आधुनिकीकरण के लिए कुछ रिपोर्टें अथवा योजनाएं केन्द्रीय जल आयोग को स्वीकृति हेतु भेजी है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या केन्द्रीय जल आयोग ने इन प्रस्तावों पर अनुकूल विचार किया है; और

(ग) आन्ध्र प्रदेश सरकार का विचार इस सम्बन्ध में क्या आधुनिकीकरण करने का है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) आन्ध्र प्रदेश सरकार ने 220.42 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से कृष्णा डेल्टा प्रणाली के आधुनिकीकरण पर परियोजना रिपोर्ट अप्रैल 1983 में भेजी है। केन्द्रीय जल आयोग ने राज्य सरकार को स्पष्टीकरण हेतु कुछ टिपण्णियां भेजी हैं। राज्य सरकार ने 350 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से गोदावरी डेल्टा आधुनिकीकरण स्कीम पर अद्यतन परियोजना अनुमान भी केन्द्रीय जल आयोग की तकनीकी-आर्थिक स्वीकृति हेतु हाल ही में, अक्तूबर, 1985 में भेजे हैं।

आधुनिकीकरण के प्रस्तावों में विद्यमान नहर भागों के पूर्णरूपेण, पक्का करना, अतिरिक्त नियामकों तथा संरचनाओं का निर्माण, विद्यमान संरचनाओं की मरम्मत, भूतल जल तथा भूजल आदि के संयुक्त प्रयोग की परिकल्पना की गई है।

अनन्तपुर आंध्र प्रदेश में सड़कों को चौड़ा करना

3707. **श्री के० रामचन्द्र रेड्डी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अनन्तपुर आन्ध्र प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 7, कि० मी० 95|5 से 115|5, अनन्तपुर-बंगलौर रोड (रायटाडु से नागसमुद्रम गेट) को चौड़ा करने तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 7, कि०मी० 417 से 421 (पेनुकोंडा—अंजनेयस्वामी मंदिर मोड़ के समीप) सड़क को चौड़ा करने की आवश्यकता की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस काम को शीघ्र आरम्भ करने तथा पूरा करने का है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) और (ख) सम्भवतः माननीय सदस्य हैदराबाद में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 7 के 363.140 कि. मी. से 395.00 कि. मी. तथा 417 से 0 कि. मी. के साथ 421 कि० मी० तक के खण्ड का उल्लेख कर रहे हैं। इन दो खण्डों में से 363.140 से 379.00 कि. मी. तक के खण्ड की सड़क को बगैर पुष्ट किए ही चौड़ा करने के काम को चालू बजट में स्थान मिल पाया है। तदनुसार इस निर्माण कार्य के निकट भविष्य में शुरू किए जाने की सम्भावना है। शेष भाग को चौड़ा करने के बारे में यथा समय विचार किया जाएगा जो अन्य प्राथमिकताओं और धन की उपलब्धता पर निर्भर है।

विदेश व्यापार के प्रयोजन हेतु जहाजों के बेड़े को बढ़ाना

3708. **श्री बी० तुलसी राम** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय जहाज रानी निगम और अन्य नौवहन कंपनियों के पास भारतीय व्यापार के प्रयोजन हेतु कुल कितने जहाज हैं,

(ख) क्या 80 से अधिक भारतीय विदेश व्यापार विदेशी जहाजों के माध्यम से होता है,

(ग) यदि हां, तो उन देशों के नाम क्या हैं जिनके जहाजों का उपयोग इस प्रयोजन के लिए किया गया है और प्रत्येक देश द्वारा प्रतिवर्ष और पिछले तीन वर्षों के दौरान कुल कितना व्यापार किया गया,

(घ) सरकार द्वारा इस प्रयोजन के लिए भारत के बेड़े को जहाजों का निर्माण/खरीद कर बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं और

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

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) भारतीय नौवहन निगम और भारत की अन्य नौवहन कंपनियों के पास इस समय कुल 428 जहाज हैं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) चूंकि भारतीय पत्तनों पर आने वाले, भारत के अनुकूल विदेशी जहाजों पर कोई प्रतिबन्ध नहीं है, इसलिए विभिन्न देशों के जहाजों को, वाणिज्यिक दृष्टि के आधार पर विदेश व्यापार के लिए चार्टर किया जाता है।

(घ) और (ङ) नौवहन विकास निधि समिति, भारतीय माल को ले जाने के लिए आवश्यक जहाजों की खरीद के लिए भारत की नौवहन कंपनियों को रियायती ब्याज दरों पर ऋण देती है। नौवहन विकास निधि समिति, भारत की नौवहन कंपनियों को, भारतीय शिपयार्डों द्वारा बनाए गए जहाजों की लागत के 95% तक ऋण भी देती है। सरकारी शिपयार्डों की स्थापित जहाज निर्माण क्षमता में भी वृद्धि की जा रही है।

बड़े पत्तन प्रशासनिक सुधार समिति की सिफारिशें

3709. **श्री बी० तुलसी राम** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बड़े पत्तन प्रशासनिक सुधार समिति की रिपोर्ट प्राप्त हो गई है,

(ख) यदि हां, तो समिति की मुख्य सिफारिशों का ब्यौरा क्या है और सिफारिशों को कब तक कार्यान्वित किए जाने की आशा है,

(ग) समिति द्वारा वर्तमान प्रशासन का प्रस्तावित विभाजन क्या है और इन सिफारिशों से इन पत्तनों के कार्यकरण/कार्यचालन में किस सीमा तक सुधार होगा, और

(घ) इसके परिणामस्वरूप कितने पत्तनों पर प्रभाव पड़ेगा और आन्ध्र प्रदेश में कितने बड़े/मध्यम और छोटे पत्तन प्रभावित होंगे ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : (क) से (ग) महापत्तन प्रशासनिक सुधार समिति ने अपनी अन्तिम रिपोर्ट अभी पेश नहीं की है। सिर्फ एक अन्तरिम रिपोर्ट प्राप्त हुई है। सरकार द्वारा निर्णय लिए जाने के बाद ही सिफारिशों और निर्णयों को बताया जाएगा।

(घ) यदि सरकार समिति की सिफारिशें मान लेती है, तो इससे आन्ध्र प्रदेश में विशाखापत्तनम पोर्ट सहित सभी 11 महापत्तनों पर असर पड़ेगा। किसी छोटे या मझोले पोर्ट पर इसका असर नहीं पड़ेगा क्योंकि ऐसे पत्तन समिति के विचारार्थ विषयों में नहीं हैं।

बन्द माल डिब्बों की कमी

3710. **श्री ए० जे० वी० बी० महेश्वर राव** : क्या परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें मालूम है कि बन्द माल डिब्बों के न होने के कारण राजमुंदरी और ताडेपल्लीगूडम से केरल को चावल (निर्यात किस्म का) की ढुलाई की मात्रा पिछले वर्षों की तुलना में कम हुई है,

(ख) चावल की ढुलाई के लिए उपलब्ध खुले माल डिब्बों को मिल मालिकों द्वारा अपना पैसा व्यय करके (तिरपाल से) ढका जाता है, और

(ग) यदि हां, तो रेलवे द्वारा सुरक्षा सामग्री की सप्लाई न करने के क्या कारण हैं जिसके द्वारा इसे ढुलाई के कारण अधिक राजस्व प्राप्त हो सकता है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) राजामुन्दरी और ताडेपल्लीगूडेम से केरल को भेजे जाने वाले चावल की ढुलाई के लिए माल डिब्बों की मांग को समग्र रूप से पूरा किया जा रहा है। लदान में कमी बेशी, माल डिब्बों की सप्लाई स्थिति के कारण नहीं है।

(ख) जी हां।

(ग) यह एक पारस्परिक सहमति की प्रणाली है जिसमें व्यापार-लेखे में चावल से लदे खुले माल डिब्बों को ढकने के लिए परेषक अपनी तिरपालों का इस्तेमाल करते हैं। इससे रेलों को अपनी तिरपालें ऐसे पण्यों के लिए सुरक्षित रखने में सहायता मिलती है जिनकी उच्च प्राथमिकता होती है और जिनको सरलता से बन्द माल डिब्बे उपलब्ध न होने पर खुले माल डिब्बों में ढोना पड़ता है।

[हिन्दी]

राजस्थान में धार्मिक मेले के लिए विशेष रेलगाड़ियां

3711. **श्री बनवारी लाल बैरवा** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे द्वारा प्रति वर्ष सितंबर-अक्तूबर के महीने में, जब रामदेवड़ा

(राजस्थान) में रामदेव जी का मेला लगता है, विशेष रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं,

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि उन विशेष गाड़ियों में पीने के पानी, लाइट, प्रसाधन आदि जैसी आवश्यक सुविधाएं पर्याप्त मात्रा में नहीं होतीं और उस स्थान पर भारी संख्या में जाने वाले यात्रियों को ध्यान में रखते हुए ऐसी विशेष रेल-गाड़ियों की संख्या में वृद्धि करने की आवश्यकता है,

(ग) यदि हां, तो इस बारे में सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है, और

(घ) उन गाड़ियों के यात्रियों की सुविधा के लिए पर्याप्त सुविधाएं प्रदान करने तथा जोधपुर और अन्य रेलवे स्टेशनों पर सफाई सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

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

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) इस सम्बन्ध में अनुदेश पहले से ही मौजूद हैं।

[अनुवाद]

पुरुष नसबन्दी और महिला नसबन्दी आपरेशनों के बाद के प्रभाव

3712 **श्री मूलचन्द डागा** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुरुष नसबन्दी और महिला नसबन्दी आपरेशनों के बाद कुछ मौतें हुई हैं और कुछ बाद में कुप्रभाव पड़ने के मामले भी हुए हैं और यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान तत्संबंधी राज्य-वार, संघ राज्य-क्षेत्र-वार और वर्ष-वार ब्यौरा क्या है और कितनी धनराशि का मुआवजा दिया गया है; और

(ख) क्या सातवीं योजना में इस सम्बन्धी बजट आबंटन को तीन गुना करने का विचार है और 310 लाख नसबन्दी आपरेशनों के साथ 42 प्रतिशत पति-पत्नियों को संरक्षण देने का लक्ष्य रखा गया है और यदि हां, तो स्वेच्छा से इसके अन्तर्गत आने वाली जनता को मौत और बीमारी से बचाने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रभावी कदम उठाये गये हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) पिछले तीन वर्षों की औसत के अनुसार प्रतिवर्ष 40 लाख से अधिक नसबन्दी आपरेशन किये गये हैं। कुछ मामलों में मौतें होने या जटिलता पैदा होने की सूचना मिली है। ऐसे मामलों में अत्यधिक सहानुभूति और तत्परता से कार्यवाही की जाती है। परिवार कल्याण अपनाने वालों और आम जनता में

विश्वास का माहौल पैदा करने के लिए दिसम्बर, 1984 के अन्त तक मृतक के कानूनी उत्तराधिकारी को 5,000/- रुपये की अनुग्रहपूर्वक राशि का भुगतान किया जाता था। इसे 1985 के शुरू से बढ़ाकर 10,000/- रुपये कर दिया गया है।

वर्ष 1982-83, 1983-84 और 1984-85 के दौरान नसबन्दी आपरेशनों के बाद मरने वालों की राज्यवार संख्या का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) योजना आयोग ने सातवीं योजना के दौरान परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए 3256/- करोड़ रुपये का आबंटन किया है जबकि पिछली योजना में 1392 करोड़ रुपये (अनन्तिम) खर्च किए गये थे। इसमें 42 प्रतिशत दम्पत्ति सुरक्षा दर के साथ 310 लाख नसबन्दी आपरेशन की परिकल्पना की गई है।

नसबन्दी आपरेशनों के बाद जटिलताओं और मृत्यु-दर में कमी लाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

(1) लेप्रोस्को पिक आपरेशन सर्जन/स्त्री रोग विज्ञानी के मार्ग दर्शन में प्रशिक्षित दल द्वारा किये जाने हैं।

(2) आपरेशन उपयुक्त स्वच्छ वातावरण में किए जाने हैं।

(3) आपरेशन से पूर्व की जांच और आपरेशन के बाद की देखभाल में जोर दिया गया है।

(4) नसबन्दी आपरेशन के काम में लगे हुए चिकित्सा और अर्द्ध-चिकित्सा कर्मचारियों को समय-समय पर प्रशिक्षण और पुनंप्रशिक्षण देने पर और अधिक जोर दिया गया है।

(5) नसबन्दी आपरेशन सम्बन्धी विस्तृत दिशा-निर्देश राज्यों को परिपत्रित कर दिए गए हैं जिनमें रोगियों का चयन, आपरेशन करने की तकनीकी प्रक्रिया, आपरेशन-पूर्व जांच, आपरेशन के बाद की देखभाल, अस्पताल में ठहरने की अवधि आदि शामिल हैं। इन दिशा-निर्देशों की समय-समय पर समीक्षा की जाती है।

(6) विभिन्न राज्यों में इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन का निरीक्षण करने के लिए विशेषज्ञ दल गठित किये गये हैं। उनकी रिपोर्टों के आधार पर उपचारात्मक कार्यवाही की जाती है।

विवरण

1982-83, 1983-84 और 1984-85 के दौरान पुरुष और महिला नसबंदी से होने वाली मौतों की संख्या का विवरण।

क्रम सं०	राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश का नाम	1982-83		1983-84		1984-85	
		पुरुष नसबंदी	महिला नसबंदी	पुरुष नसबंदी	महिला नसबंदी	पुरुष नसबंदी	महिला नसबंदी
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1.	आन्ध्र प्रदेश	—	38	—	47	1	25
2.	असम	—	—	शून्य	4	—	4
3.	बिहार	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त		अप्राप्त
4.	गुजरात	2	39	3	34	2	23
5.	हरियाणा	2	5	—	7	—	12
6.	हिमाचल प्रदेश	—	6	—	7	—	4
7.	जम्मू व कश्मीर	—	—	—	—	—	शून्य
8.	कर्नाटक	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	—	37
9.	केरल	—	9	1	17	—	6
10.	मध्य प्रदेश	2	38	1	17	1	30
11.	महाराष्ट्र	9	45	7	56	5	34
12.	मणिपुर	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त
13.	मेघालय	—	—	—	—	—	—
14.	नागालैंड	—	—	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त	अप्राप्त
15.	उड़ीसा	—	28	—	35	—	30
16.	पंजाब	—	21	1	14	—	16
17.	राजस्थान	—	21	1	27	—	19
18.	सिक्किम	—	—	—	—	—	—
19.	तमिलनाडु	3	61	1	66	—	53
20.	त्रिपुरा	—	—	—	—	—	शून्य
21.	उत्तर प्रदेश	—	39	1	39	2	38

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
22.	पश्चिम बंगाल	—	19	—	23	1	29
23.	अण्डमान व निकोबार द्वीप समूह	—	—	—	—	—	—
24.	अरुणाचल प्रदेश	—	—	—	—	—	—
25.	चण्डीगढ़	—	—	—	—	—	—
26.	दादर व नगर हवेली	—	—	—	—	—	—
27.	दिल्ली	—	3	अप्राप्त	अप्राप्त	—	3
28.	गोवा दमण व द्वीव	—	1	—	—	—	—
29.	लक्षद्वीप	—	—	—	—	—	—
30.	मिजोरम	—	—	—	—	—	—
31.	पांडिचेरी	—	2	—	1	अप्राप्त	अप्राप्त
	अखिल भारत	18	375	16	394	12	363
	प्रति हजार नसबंदी पर मृत्यु दर	0.03	0.11	0.02	0.10	0.02	0.10

बेदी रेलवे साइडिंग का बदला जाना

3713. श्री डी० पी० जदेजा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बेदी (जामनगर) रेलवे साइडिंग को छोटी रेल लाइन से बड़ी रेल लाइन में बदलने का कार्य पूरा न होने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या रेलवे को इस विलम्ब के कारण अत्यधिक भीड़भाड़ होने की जानकारी है,

(ग) इस परिवर्तन कार्य को पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं, और

(घ) इसके पूरा होने में अनुमानतः कितना समय लगेगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (घ) बेडी पोर्ट पर साइडिंगों की मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन एक स्वीकृत कार्य नहीं है। फिर भी, पश्चिम रेलवे द्वारा, सम्बन्धित सरकार के प्राधिकारियों के परामर्श से समस्या की, यदि कोई हो, जांच की जा रही है।

बन्दरगाह यातायात की सम्हलाई के लिए बिड मिल स्टेशन पर सुविधायें पहले से ही मौजूद हैं जो बन्दरगाह क्षेत्र के बाहर ही स्थित है।

हजीरा क्रिबको—हजीरा पोर्ट रेल लाइन

3714. **श्री डी० पी० जदेजा : क्या परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल लाइन को हजीरा क्रिबको से हजीरा पोर्ट तक बढ़ाने के गुजरात सरकार के अनुरोध की वर्तमान स्थिति क्या है,

(ख) इस बढ़ते हुए औद्योगिक क्षेत्र के तेजी से विकास के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं, और

(ग) इस समय इस कार्य के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) प्राइवेट रेलवे साइडिंग को हजीरा क्रिबको से हजीरा पोर्ट तक बढ़ाने के सम्बन्ध में गुजरात सरकार से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत गुजरात को अनुदान और अन्य धनराशि जारी किया जाना

3715. **श्री डी० पी० जदेजा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत गुजरात को कुछ अनुरुपी अनुदान और अन्य धनराशि अभी जारी की जानी है;

(ख) आश्वासित राशि के जारी किये जाने में बिलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या सरकार गुजरात में राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम में प्रयोग के लिए मलाथियन की खरीद पर आई लागत की 100 प्रतिशत प्रतिपूर्ति करेंगी ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) से (ग) राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम एक केन्द्रीय प्रायोजित श्रेणी-2 योजना है जिसके अन्तर्गत 50 : 50 के हिस्से के आधार पर धन खर्च किया जाता है। गुजरात राज्य के लिए जो सामग्री खरीद कर रिलीज की जानी होती है वह सारी सामग्री पिछले वर्षों में उस राज्य को उपलब्ध कर दी गयी है और अग्रिम आपूर्तियां भी की जा रही हैं। वैसे, प्रत्येक वर्ष गुजरात राज्य को अन्तरिम धनराशियां 31 मार्च, तक रिलीज कर दी गयी हैं। गुजरात राज्य तथा अन्य राज्यों को उपलब्ध की जा रही, मलेथियन पर होने वाला खर्च केन्द्र द्वारा पूर्ण रूप से वहन किया जाता है।

होम्योपैथी दवाइयों की कीमतों पर नियंत्रण

3716. श्री डी०पी० जदेजा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या होम्योपैथी दवाइयों के ऊंचे मूल्यों पर कोई कड़ा नियंत्रण लगाया गया है,

(ख) क्या सरकार को होम्योपैथी की बढ़ती लोकप्रियता की जानकारी है,

(ग) होम्योपैथी की दवाइयों की गुणवत्ता की जांच करने और वर्तमान मूल्यों पर नियंत्रण का ब्यौरा क्या है, और

(घ) वर्ष 1985-86 के लिए होम्योपैथी चिकित्सा पद्धति के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गयी है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) होम्योपैथिक दवाइयां औषध मूल्य नियंत्रण आदेश, 1979 के अंतर्गत नहीं आती हैं।

(ख) जी हां।

(ग) होम्योपैथिक दवाइयों का निर्माण तथा उनकी बिक्री औषध एवं प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 तथा औषध एवं प्रसाधन सामग्री नियम, 1945 के अंतर्गत नियंत्रित तथा विनियमित की जाती है। होम्योपैथिक दवाइयों के निर्माण के लाइसेंस संबंधित राज्य सरकारों द्वारा नियुक्त लाइसेंसिंग प्राधिकारी द्वारा दिये जाते हैं। औषध एवं प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अंतर्गत नियुक्त किये गये औषध निरीक्षकों को अधिकार दिया गया है कि जांच करने के लिए नमूने भर सकते हैं और अधिनियम के अन्तर्गत नियुक्त सरकारी विश्लेषकों के पास उनकी जांच तथा रिपोर्ट करने हेतु भेज सकते हैं।

(घ) होम्योपैथिक चिकित्सा पद्धति के लिए केन्द्रीय क्षेत्र में 1985-86 के बजट अनुमानों में 186.66 लाख रुपये आबंटित किये गये हैं।

मुरादनगर सुपर ताप बिजली घर को कोयले की ढुलाई

3717. श्री बी० वी० देसाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्व बैंक ने भारतीय रेलवे को कोयले की ढुलाई के लिए अतिरिक्त क्षमता का विकास करने हेतु ऋण देने की पेशकश की है,

(ख) क्या बैंक ने सितम्बर में अपनी बैठक के दौरान सुझाव दिया था कि रेलवे को कोयले की ढुलाई के लिए एक परियोजना रिपोर्ट तैयार करनी चाहिये जिसे बैंक वित्त पोषित करेगा,

(ग) क्या यह भी सच है कि बैंक ने मुरादनगर सुपर बिजलीघर के लिए कोयले की ढुलाई हेतु पहले ही ऋण देने की पेशकश की है,

(घ) क्या रेलवे ने कोयले की ढुलाई हेतु परियोजना रिपोर्ट विश्व बैंक को पहले ही प्रस्तुत कर दी है,

(ङ) यदि हां, तो उन्होंने इसे किस सीमा तक मंजूर किया है, और

(च) विश्व बैंक इसके लिए कितनी सहायता देगा ?

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

(ख) बैंक के एक शिष्ट मंडल ने भविष्य में एक ऐसी परियोजना में बैंक के शामिल होने की सम्भावना के बारे में विचार विमर्श किया था जिसका उद्देश्य वस्तुओं की ढुलाई में, जिसमें कोयला भी शामिल है रेलों की समग्र कुशलता में सुधार करना होगा।

(ग) जी नहीं।

(घ) जी नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न ही नहीं उठता।

"स्वागत पत्रिका" को उद्देश्य पूर्ण बनाना

3718. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ान के दौरान दी जाने वाली पत्रिका "स्वागत" (अंग्रेजी संस्करण) के मुद्रण में भारत की स्वदेशी मुद्रण प्रौद्योगिकी उपयोग नहीं की जाती है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस पत्रिका में पर्यटन के महत्व के स्थानों, उनके इतिहास, प्रवेश-शुल्क, पर्यटक स्थल, सड़कों के नक्शे, होटल सुविधायें आदि जैसा पर्यटन सम्बन्धी ब्यौरा नहीं होता है; और

(ग) यदि हां, तो इस पत्रिका को अधिक उद्देश्यपूर्ण और पर्यटकों के लिए एक अत्यन्त उपयोगी वाणिज्यिक मार्ग-निर्देशिका बनाने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) पत्रिका की फोटोटाइप सेटिंग भारत में की जाती है और रंग प्रक्रिया तथा मुद्रण हांगकांग में किया जाता है।

(ख) इस पत्रिका में पर्यटन, इतिहास आदि विषयों पर लेख तथा इंडियन एयरलाइन्स के मार्गों के नक्शे प्रकाशित किए गए हैं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

कर्नाटक के तट पर समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने संबंधी परियोजना

3719. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक सरकार ने कर्नाटक के दक्षिण और उत्तर कन्नड़ जिलों में समुद्र तट पर समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने के लिए 150 करोड़ रुपए की कोई परियोजना तैयार की है और उसे केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति के लिए भेजा है; और

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार का विचार और विलम्ब किये बिना इसे अपनी स्वीकृति प्रदान करने का है, ताकि राज्य सरकार इस परियोजना को तत्काल आरम्भ कर सके ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) कर्नाटक में तटीय कटाव मास्टर प्लान-अक्तूबर, 1985 नामक एक प्रस्ताव हाल ही में कर्नाटक सरकार से प्राप्त हुआ है तथा इसकी अनुमानित लागत 150 करोड़ रुपए है । अनुमोदित पद्धति के अनुसार, इस योजना के अन्तर्गत विशिष्ट स्कीमें राज्य सरकार द्वारा तैयार की जानी हैं तथा निष्पादन हेतु हाथ में ली जानी हैं ।

मंगलौर हवाई अड्डे का विस्तार

3720. **श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मंगलौर हवाई अड्डे पर प्रतिदिन कितनी उड़ानें आती हैं; और

(ख) इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि मंगलौर कर्नाटक का एक महत्वपूर्ण औद्योगिक और वाणिज्यिक केन्द्र है, क्या सरकार मंगलौर हवाई अड्डे के विस्तार की योजना पर विचार करेगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) तीन ।

(ख) जी, हां । मौजूदा स्थल के पास एक नए हवाई अड्डे अथवा एक नये धावनपथ के निर्माण का प्रस्ताव विचाराधीन है । इस बीच मौजूदा सुविधाओं में सुधार किया जा रहा है/उनका स्तर बढ़ाया जा रहा है ।

होम्योपैथी चिकित्सा पद्धति के अधीन सी० जी० एच० एस० डिस्पेन्सरियां खोलना

3721. **श्री अनादि चरण दास :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में होम्योपैथी पद्धति निरन्तर लोकप्रिय हो रही है,

(ख) यदि हां, तो इस चिकित्सा पद्धति को ग्रामीण क्षेत्रों में लोकप्रिय बनाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं,

(ग) देश में केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा योजना के अधीन कितनी होम्योपैथी डिस्पेंसरियां कार्यरत हैं और विशेषरूप से दिल्ली में केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा योजना के अधीन ऐसी कितनी डिस्पेंसरियां खोलने का विचार है ?

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

(ख) भारतीय चिकित्सा पद्धति और होम्योपैथी को बढ़ावा देने के लिए किए जा रहे प्रयासों तथा ग्राम स्वास्थ्य गाइडों के प्रशिक्षण पाठ्यक्रम में इन पद्धतियों के मूलतत्वों को शामिल करने की बात को ध्यान में रखते हुए राज्य सरकारों को प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों में तीसरा डाक्टर लोगों की आवश्यकताओं को देखते हुए भारतीय चिकित्सा पद्धति और होम्योपैथी सहित किसी भी चिकित्सा पद्धति का नियुक्त करने का विकल्प प्रदान किया गया है। इसके अलावा, स्वास्थ्य मंत्रालय द्वारा ग्राम स्वास्थ्य गाइडों के किट के लिए तैयार की गई औषधियों की सूची में आम बीमारियों की औषधियों के साथ-साथ होम्योपैथी चिकित्सा की औषधियों को भी शामिल किया गया है।

(ग) इस समय केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के अन्तर्गत देश में 30 होम्योपैथिक औषधालय/यूनिट कार्य कर रहे हैं। इनमें से 3 होम्योपैथिक औषधालय और 9 यूनिटें केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना दिल्ली के अधीन कार्य कर रही हैं। सातवीं योजना के दौरान केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के अन्तर्गत 5 होम्योपैथिक यूनिटें खोलने का प्रस्ताव है, इनमें से एक यूनिट दिल्ली में खोली जाएगी।

विज्ञान प्रतिभा का पता लगाने के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग की योजना

3722. **श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विज्ञान प्रतिभा का पता लगाने और ऐसे छात्रों को प्रोत्साहित की कोई विशेष योजना कार्यान्वित की है; और

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

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने 1983-84 में विज्ञान छात्रों के लिए छात्रवृत्ति की एक योजना प्रारम्भ की है। इस योजना के अन्तर्गत 300/- रु० के वार्षिक पुस्तक अनुदान के साथ 200/- रु० प्रतिमाह की 100 छात्रवृत्तियां हैं। ये छात्रवृत्तियां रा० शै० अ० प्र० परिषद् द्वारा आयोजित राष्ट्रीय प्रतिभा खोज परीक्षा में योग्यता के आधार पर उन छात्रों को दी जाती है जो रा० शै० अ० प्र० परिषद से छात्रवृत्तियां प्राप्त नहीं कर पाए थे। ये

छात्रवृत्तियां केवल उन छात्रों को दी जाती हैं जो शारीरिक, जीव-विज्ञान, पृथ्वी तथा गणित विज्ञान के पाठ्यक्रमों में दाखिला लेते हैं।

प्राइवेट मेडिकल कालेजों की संख्या में वृद्धि और प्रावेशिक शुल्क को विनियमित करने के लिए भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम में संशोधन करने का प्रस्ताव

3723. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्राइवेट मेडिकल कालेजों की संख्या में हो रही वृद्धि को नियमित करने और प्रादेशिक शुल्क की पद्धति से प्रभावी ढंग से निपटने के लिए भारतीय चिकित्सा परिषद अधिनियम, 1956 में संशोधन करने का कोई प्रस्ताव है, और

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

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

(ख) प्रस्तावित कानून में किसी भी राज्य में नये मेडिकल कालेज खोलने तथा मेडिकल कालेजों के छात्रों से वसूल की जाने वाली फीस अथवा उससे संबंधित मामलों को विनियमित करने, केपीटेशन फीस पर प्रतिबन्ध लगाने और मेडिकल कालेजों की प्रवेश क्षमता का विनियमन करने की आवश्यकता पर विचार किया जाएगा।

विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के नमूने पर चिकित्सा अनुदान आयोग की स्थापना

3724. **प्रो० पी० जे० कुरियन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के नमूने पर चिकित्सा अनुदान आयोग की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव है ; और

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

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

(ख) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

मकरेड़ा स्टेशन (अजमेर) में रेल फाटक संख्या 9 को खुला रखने की व्यवस्था

3725. **श्री विष्णु मोदी** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे में अजमेर में मकरेड़ा स्टेशन पर रेल फाटक संख्या 9 को 24 घंटे खुला रखने के लिए एक व्यक्ति नियुक्त करने के संबंध में सरकार को कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां तो क्या सरकार ने सिफारिश की है कि इस मामले को भविष्य में किए जाने वाले रेल सुरक्षा कार्यों में शामिल किया जाये,

(ग) यदि हां, तो इस रेल फाटक को 24 घण्टे खुला रखने के लिए एक व्यक्ति को नियुक्त करने हेतु सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है, और

(घ) यदि कोई कार्यवाही नहीं की जा रही है तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) फाटक पर दिन में चौकीदार की पहले से ही व्यवस्था है और रात में फाटक बन्द रखा जाता है तथा सड़क यातायात की मांग पर इसे स्टेशन कर्मचारियों द्वारा खोल दिया जाता है। इस समपार पर रात में होने वाले यातायात को देखते हुए रात में फाटक वाला तैनात किए जाने का कोई औचित्य नहीं बनता।

कोटा-बड़ौदा रेल लाइन का विद्युतीकरण

3726. **श्री दिलीप सिंह भूरिया** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोटा-बड़ौदा रेल लाइन के विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो गया है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके कब तक पूरा होने की संभावना है; और

(ग) इसपर कितना व्यय होने का अनुमान है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) और (ख) जी नहीं। कोटा-बड़ोदरा खंड के दोहद-बड़ोदरा को पहले ही विद्युत-कर्षण के अन्तर्गत लाया जा चुका है। शेष कोटा-दोहद खण्ड 1986-87 में पूरा हो जाने की सम्भावना है।

(ग) कोटा-बड़ोदरा के विद्युतीकरण की आनुपातिक लागत लगभग 147 करोड़ रुपये आंकी गई है।

[अनुवाद]

अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह में अध्यापकों के पद

3727. **श्री मनोरंजन भक्त** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह में अध्यापकों के पदों का सर्जन

करने के बारे में एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और यदि हां तो क्या प्रस्ताव प्राप्त हुए थे और उन पर क्या कार्यवाही की गई;

(ख) क्या सरकार को यह जानकारी है कि अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह में अधिकतर स्कूलों में स्टाफ की कमी है जिससे छात्रों की पढ़ाई पर बुरा असर पड़ा है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का विचार इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) प्रतिरोध आदेशों में छूट देते हुए स्कूलों में विभिन्न पदों का सृजन करने के लिए अण्डमान और निकोबार प्रशासन से प्रस्ताव प्राप्त हुए थे। पदों के सृजन के लिए संस्वीकृति 3 दिसम्बर, 1985 को जारी की जा चुकी है।

अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह में गोविन्द बल्लभ पन्त अस्पताल तथा अन्य अस्पतालों में विशेषज्ञों के खाली पद

3728. **श्री मनोरंजन भक्त** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अंडमान और निकोबार द्वीप समूह में सर्जन और नेत्र विशेषज्ञ सहित विशेषज्ञों के अनेक पद काफी लम्बे समय से खाली पड़े हैं; और

(ख) यदि हां, तो इन खाली पदों को भरने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : (क) अण्डमान और निकोबार प्रशासन के लिए मंजूर किए गए केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा के विशेषज्ञ (1100-1800 रुपये) के नौ पदों में से सर्जिकल और मेडिकल विशेषज्ञ के पद क्रमशः अगस्त, 1985 और सितम्बर, 1981 से रिक्त पड़े हुए हैं। इस प्रशासन के लिए केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा के नेत्र विशेषज्ञ (1100-1800 रुपये) का कोई पद नहीं है।

(ख) सर्जिकल विशेषज्ञ के पद के लिए नियुक्ति का प्रस्ताव जारी कर दिया गया है और संघ लोक सेवा आयोग द्वारा नामजद किए गए उम्मीदवार की स्वीकृति की प्रतीक्षा की जा रही है। चिकित्सा विशेषज्ञ के पद के लिए संघ लोक सेवा आयोग द्वारा समय-समय पर संस्तुत किए गए उम्मीदवारों ने इस पद का कार्यभार ग्रहण नहीं किया है। इस पद के लिए संघ लोक सेवा आयोग को फिर से किसी नये उम्मीदवार का नाम सुझाने के लिए लिख दिया गया है।

सातवीं योजना में स्कूलों में कम्प्यूटर कार्यक्रम

3729. **प्रो० के० वी० थामस** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजना के अन्त तक भारत के कितने स्कूल कम्प्यूटर कार्यक्रम के अन्तर्गत लाए जाएंगे; और

(ख) कम्प्यूटर कार्यक्रम के प्रति विद्यार्थियों और अध्यापकों की क्या प्रतिक्रिया है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) स्कूल परियोजना में संगणक साक्षरता तथा अध्ययन के अन्तर्गत अब तक 750 स्कूलों को शामिल किया गया है। सातवीं योजना अवधि के अन्त तक शामिल किए जाने वाले स्कूलों की संख्या अभी भी विचाराधीन है।

(ख) छात्रों तथा शिक्षकों, दोनों की इस कार्यक्रम में प्रतिक्रिया सामान्य रूप में उत्साहवर्धक रही है। परियोजना का मूल्यांकन भी शुरू किया गया है, जो चल रहा है।

देश में इनलैण्ड कंटेनर डिपो की स्थापना

3730. **प्रो० के० वी० थामस :**

श्री गुरुदास कामत :

क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में इनलैण्ड कंटेनर डिपो खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो उसके लिए किन स्थानों का चयन किया गया है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) और (ख) भारतीय रेलवे ने बैंगलूर, गुन्टूर, अनापर्ती, कोयम्बटूर, नई दिल्ली और अमीन गांव में पहले ही अंतर्देशीय कंटेनर डिपुओं की स्थापना की हुई है। भविष्य में देश के अन्दर और अधिक कन्टेनर डिपुओं की स्थापना हेतु सम्भावित स्थानों का पता लगाने के लिए व्यवहारिकता अध्ययन करने का प्रस्ताव है।

गंगा-कावेरी एक्सप्रेस का प्रतिदिन चलना

3731. **श्री अजय मुशरान :** क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार गंगा-कावेरी एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाने के लिए किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस एक्सप्रेस रेलगाड़ी में सप्ताह में दो बार जबलपुर से त्रिवेन्द्रम तक द्वितीय श्रेणी का एक 3 टायर यात्री डिब्बा लगाने का है ?

रेल विभाग में राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) फिलहाल नहीं।

(ख) सवारी डिब्बों, डीजल रेल इंजनों की कमी और मार्गवर्ती खंडों पर लाइन क्षमता की तंगी के कारण, फिलहाल इस गाड़ी के फेरे बढ़ाना सम्भव नहीं होगा।

(ग) एक अतिरिक्त सवारी डिब्बा लगाने के लिए कोई गुंजायश नहीं है।

स्कूलों और कालेजों में यौन और परिवार नियोजन शिक्षा

3732. **श्री जय प्रकाश अग्रवाल :**

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :

श्री मानिक रेड्डी :

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

(क) क्या सरकार का विचार किशोर बच्चों में यौन सम्बन्धी मामलों के भय और संकोच को दूर करने के लिए स्कूल, कालेज और विश्वविद्यालय स्तर पर यौन शिक्षा, जनसंख्या शिक्षा और परिवार नियोजन सम्बन्धी शिक्षा देना आरम्भ करने का है; और

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

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) स्कूलों में यौन शिक्षा शुरू करने के प्रश्न पर कई बार विचार किया गया है, परन्तु प्रचलित सांस्कृतिक और सामाजिक मानदंड, स्कूल स्तर पर यौन शिक्षा के घटकों को शामिल करने के लिए प्रोत्साहन नहीं देते हैं। तथापि, वर्तमान पाठ्यचर्या में बच्चों को जैव विज्ञान जीवन विज्ञानों के एक भाग के रूप में प्राथमिक स्तर पर पादव प्रजनन माध्यमिक स्तर पर पशु प्रजनन तथा माध्यमिक और उच्च माध्यमिक स्तरों पर मानव प्रजनन से अवगत कराया जाता है।

छात्रों के आयु वर्ग को विशेष रूप से ध्यान में रखते हुए परिवार नियोजन शिक्षा को भी उपयुक्त नहीं समझा जाता है। परिवार नियोजन कार्यक्रम का मुख्य उद्देश्य छोटे परिवार मानदंड के लिए प्रचार करना है और यह जनसंख्या शिक्षा कार्यक्रम द्वारा शामिल किया जाना है। भारत सरकार द्वारा राष्ट्रीय जनसंख्या शिक्षा कार्यक्रम के माध्यम से कक्षा I—X में स्कूल स्तर पर अप्रैल, 1980 से जनसंख्या शिक्षा पहले से प्रारम्भ कर दी गई है। इस कार्यक्रम का उद्देश्य युवा पीढ़ी में जनसंख्या सम्बन्धी समस्याओं के प्रति व्याप्त जागरूकता पैदा करना और इस सम्बन्ध में राष्ट्र के प्रति उनके उत्तरदायित्वों की जानकारी कराना है। सरकार ने शिक्षक प्रशिक्षक स्कूलों और शिक्षा के कालेजों की अध्यापक शिक्षा पाठ्यचर्या में जनसंख्या शिक्षा को प्रारम्भ करने की सिफारिश की है। इसमें यौन शिक्षा और परिवार नियोजन की आवश्यकता को शामिल करने की व्यवस्था है। जनसंख्या शिक्षा अनिवार्य रूप से स्वरूप में प्रेरणात्मक है। ऐसा अनुमान है कि छोटे परिवार के मानदंड को स्वीकार करने के लिए सुदृढ़ प्रेरणा से पुनर्जनन आयु वर्ग वाले विवाहित युगल परिवार कल्याण और प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों आदि में पहले से उपलब्ध सलाह और सेवाओं से लाभ उठा सकते हैं।

सातवीं योजना में इस कार्यक्रम का स्कूल स्तर पर कक्षा XI-XII में और प्रौढ़ शिक्षा विश्वविद्यालय तथा गैर-औपचारिक क्षेत्रों में विस्तार का प्रस्ताव है। प्रौढ़ शिक्षा की पाठ्यचर्या

में अन्य बातों के साथ-साथ जनसंख्या शिक्षा स्वास्थ्य की देख-रेख, स्वास्थ्य विज्ञान, पोषण और परिवार नियोजन से सम्बन्धित जानकारी शामिल है।

[हिन्दी]

अंटारी रेलवे स्टेशन पूर्वी रेल के प्लेटफार्म का विस्तार

3733. **कुमारी कमला कुमारी** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बिहार के पालामऊ जिले में अंटारी रेलवे स्टेशन (पूर्वी रेलवे) के प्लेटफार्म के विस्तार के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है,

(ख) क्या यह सच है कि चूंकि यह रेलवे प्लेटफार्म अधिक लम्बा नहीं है इसलिए रेलगाड़ियों के अन्तिम चार या पांच डिब्बे रेलवे प्लेटफार्म से बाहर रह जाते हैं और यात्रियों को रेलगाड़ियों में चढ़ने-उतरने और अपना सामान चढ़ाने-उतारने में काफी कठिनाई होती है, और

(ग) यदि हां, तो सरकार का विचार यात्रियों की कठिनाइयों को देखते हुए इस प्लेटफार्म के विस्तार संबंधी आवश्यक कार्यवाही कब तक करने का है और यदि कोई कार्यवाही न करने का विचार है तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) ऐसा अनुमान है कि यह प्रश्न गढ़वा रोड-चोपन खंड पर स्थित नगर अंटारी रेलवे स्टेशन से सम्बन्धित है। इस स्टेशन के प्लेटफार्म के विस्तार के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ है।

(ख) इस स्टेशन पर केवल चार जोड़ी गाड़ियां ठहरती हैं। तीन जोड़ी गाड़ियों के कुछ सवारी डिब्बे इस स्टेशन पर उपलब्ध मध्यम सतह वाले प्लेटफार्म के बाहर ही रह जाते हैं।

(ग) इस तरह के कार्यों का निष्पादन कार्यक्रमबद्ध आधार पर किया जाता है जो धनराशि की उपलब्धता एवं विभिन्न स्टेशनों की तुलनात्मक आवश्यकताओं पर निर्भर करता है। धनराशि की तंगी के कारण इस स्टेशन पर प्लेटफार्म के विस्तार के प्रस्ताव की योजना अभी तक नहीं बनाई जा सकी है।

[अनुवाद]

बच्चों के लिए राष्ट्रीय नीति के कार्यान्वयन का मूल्यांकन

3734. **श्री प्रकाश वी० पाटिल** : क्या **मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बच्चों के लिए राष्ट्रीय नीति में यह शर्त रखी गई है कि राज्य बच्चों के स्वास्थ्य, शारीरिक और मानसिक विकास की सुनिश्चितता के लिए उनके जन्म से पहले और बाद में पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए उपर्युक्त कदम उठाएंगे ?

(ख) यह नीति कब तैयार की गई;

(ग) क्या यह देखने के लिए कि यह नीति किस तरह कार्यान्वित की गई है और वर्ष प्रति वर्ष क्या प्रगति हुई है, कोई मूल्यांकन किया गया है; और

(घ) क्या सरकार प्राप्त परिणामों से सन्तुष्ट है और यदि नहीं तो इसमें किस तरह से परिवर्तन करने का विचार किया गया है ?

युवक कार्यक्रम और खेल तथा महिला कल्याण विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा : (क) जी, हां।

(ख) अगस्त, 1974 में।

(ग) जी, हां।

(घ) बच्चों के लिए स्वास्थ्य, पोषाहार, शिक्षा और कल्याण सेवाओं में काफी विस्तार हुआ है। समेकित बाल विकास सेवा (आई० सी० डी० एस०) एक प्रमुख कार्यक्रम है।

मूल्यांकनों से पता चला है कि समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं का उन विकास खंडों में महत्त्वपूर्ण प्रभाव रहा है जहां उन्हें चालू किया गया है।

एयर टैक्सी सेवाएं आरम्भ करने से पहले भूमि-सुविधाओं और कर्मचारियों की व्यवस्था

3735. **श्री प्रकाश वी० पाटिल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स की सुविधाओं का विस्तार करने के लिए एयर टैक्सी सेवा आरम्भ करने से पहले सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि हवाई अड्डे की भूमि सुविधाओं का विस्तार और कर्मचारियों की संख्या में भी वृद्धि की जाये ;

(ख) क्या अतिरिक्त यातायात सम्भालने के लिए इस समय हवाई अड्डे पर्याप्त रूप से तैयार नहीं हैं और अतिरिक्त कार्य आरम्भ करने से कार्य भार काफी बढ़ जायेगा ;

(ग) क्या इस संबंध में कोई अध्ययन किया गया है ?

(घ) यदि हां, तो क्या कमी है और यह किन-किन क्षेत्रों में पायी गई है ; और

(ङ) क्या यह सुनिश्चित किया जाएगा कि टैक्सी सेवा आरम्भ करते समय यात्रियों की सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाएगी ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) इस समय विमान टैक्सी सेवाओं के परिचालन से संबन्धित शर्तों को अन्तिम रूप दिया जा रहा है। इन शर्तों के आधार पर आवश्यकतानुसार आवश्यक सुविधाएं प्रदान की जाएंगी।

(ख) से (घ) वर्तमान प्रचालनात्मक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए नियमित विमान

परिवहन परिचालनों के लिए उपयोग में लाए जा रहे विमान क्षेत्रों पर सुविधाएं और जनशक्ति उपलब्ध कराई जाती है। यातायात में वृद्धि होने के साथ-साथ सुविधाओं का अध्ययन, समीक्षा और उन्हें सक्रिय बनाना एक सतत प्रक्रिया है।

(ङ) यात्रियों की सुरक्षा का पूरी तरह ध्यान रखा जाएगा।

भारत में कैंसर के सम्बन्ध में अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन

3736. **डा० चिन्तामोहन** : क्या **स्वास्थ्य और परिवार कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैंसर की रोकथाम में विश्व समुदाय के अनुभव तथा ज्ञान से लाभ उठाने के उद्देश्य से भारत में कैंसर के संबंध में एक अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन आयोजित करने का सरकार के समक्ष कोई प्रस्ताव है ; और

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

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) और (ख) निम्नलिखित सम्मेलनों का आयोजन करने के लिए भारत सरकार की स्वीकृति दे दी गई है :—

(1) इंडियन सोसायटी आफ ऑनकोलाजी का दूसरा द्वैवार्षिक सम्मेलन फरवरी, 1986 में बम्बई में आयोजित किया जाएगा जिसमें अन्तर्राष्ट्रीय विशेषज्ञों द्वारा भाग लिए जाने की संभावना है।

(2) टाटा मैमोरियल सेन्टर, बम्बई द्वारा 1990 मे नई दिल्ली में आयोजित की जाने वाली यू० आई० सी० सी० (इन्ट्रनेशनल यूनियन अगेन्सट कैंसर) इन्ट्रनेशनल कैंसर कन्फ्रेंस जिसमें अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिनिधि भाग लेंगे।

1988 में भारत में अपना अन्तरर्राष्ट्रीय सम्मेलन करने के लिए वर्ल्ड फेडरेशन ऑफ कैंसर केयर को निमन्त्रण देने हेतु पश्चिम बंगाल कैंसर सोसायटी से एक अन्य प्रस्ताव भारत सरकार को स्वीकृति प्रदान करने के लिए प्राप्त हुआ है।

मदुरै और रामेश्वरम् के बीच हेलिकॉप्टर सेवाएं

3737. **डा० वी० राजेश्वरन** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु में रामेश्वरम में हवाई पट्टी का इस्तेमाल करके मदुरै और रामेश्वरम के बीच हेलिकॉप्टर सेवाएं चलाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो यह कब तक चलना शुरू हो जाएगी और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

मुरादनगर स्टेशन पर एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का रुकना

3738. **श्री जयप्रकाश अग्रवाल** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मुरादनगर स्टेशन में देहरादून एक्सप्रेस का रुकना बन्द करने के क्या कारण हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि अन्य रेलगाड़ियों ने भी यहां रुकना बन्द कर दिया है ;

(ग) क्या इस बारे में जनता तथा मुरादनगर स्थित रक्षा संस्थापन प्रबन्धक की ओर से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(घ) क्या उनको मालूम है कि दिल्ली से आने जाने वाले दैनिक यात्रियों को गाड़ियों के वहां न रुकने के कारण अनेक परेशानियां हो रही हैं ; और

(ङ) यदि हां, तो क्या उनका विचार उक्त रेलगाड़ियों के लिए मुरादनगर में शीघ्र पुनः रुकने की व्यवस्था करने और शालीमार एक्सप्रेस तथा फ्रंटियर के लिए भी मुरादनगर में रुकने की व्यवस्था करने का है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ङ) गाड़ी की रफ्तार बढ़ाने के लिए ठहराव समाप्त किया गया था। तथापि जनता की मांग को ध्यान में रखते हुए 1-12-85 से पुनः ठहराव की व्यवस्था कर दी गई है। फिलहाल शालीमार एक्सप्रेस और फ्रन्टियर मेल को ठहराना व्यवहार्य नहीं है।

पश्चिमी देशों द्वारा असुरक्षित गर्भनिरोधकों की भारत में भरमार

3739. **श्री प्रकाश वी० पाटिल** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 22 नवम्बर, 1985 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है जिसमें बताया गया है कि पश्चिमी देश भारत में गर्भनिरोधकों का अम्बार लगा रहे हैं जो बिल्कुल सुरक्षित नहीं है,

(ख) यदि हां, तो ऐसी कितनी कम्पनियां भारत में गर्भनिरोधक बेच रही हैं, और

(ग) क्या सरकार ने इन उत्पादों की प्रभाविता की जांच की है और यदि हां, तो उसके निष्कर्ष क्या हैं ?

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

उक्त समाचार गर्भ-निरोध के विभिन्न तरीकों के सुरक्षा संबंधी पहलुओं से सम्बन्धित है। साधारणतया जब देश में कोई नया गर्भ-निरोधक इस्तेमाल में लाया जाता है तो मनुष्यों पर इसकी क्लीनिकल आजमाइश की जाए। इससे पहले उसके बारे में जानवरों पर किए गए विष विज्ञान सम्बन्धी प्री-क्लीनिकल परीक्षणों के ब्यौरे पर औषध नियंत्रक, भारत सरकार द्वारा सावधानीपूर्वक विचार किया जाता है। देश में बिक्री किए जाने की अनुमति देने से पहले इन सभी गर्भ-निरोधकों की सुरक्षा और प्रभावकारिता के बारे में भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा इनका क्लीनिकल मूल्यांकन कर लिया जाता है।

उपलब्ध सूचना के अनुसार भारत में सात कम्पनियां खाई जाने वाली गर्भ-निरोधक गोलियां बेच रही हैं।

अनिवासी भारतीयों द्वारा नौवहन उद्योग की सहायता

3740. प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत :
श्री राधाकांत डिगाल :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नौवहन उद्योग पर आए वित्तीय संकट को दूर करने के लिए अनिवासी भारतीयों को आकर्षित किया जा रहा है, और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में अनिवासी भारतीयों की प्रतिक्रिया क्या है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) इस बारे में सरकार को गैर-अधिशासी भारतीय व्यक्तियों से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

ग्रामीण शिक्षा को बढ़ावा देने के लिए अध्यापकों का प्रशिक्षण

3741. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार ग्रामीण शिक्षा को बढ़ावा देने के लिए अध्यापकों को विशेष प्रशिक्षण देने का है ; और

(ख) क्या ग्रामीण शिक्षा को बढ़ावा देने के मामले में संयुक्त राष्ट्र शैक्षणिक वैज्ञानिक और सांस्कृतिक संगठन से किसी प्रकार की कोई सहायता मिलने की सम्भावना है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) देश में शिक्षकों के प्रशिक्षण की व्यापक व्यवस्था है। सरकार पूर्व सेवा और सेवाकालीन प्रशिक्षण व्यवस्थाओं को सुदृढ़ करने पर विचार कर रही है ताकि शिक्षक की क्षमता और विभिन्न क्षेत्रों में प्रेरणाओं में और सुधार हो सके। तथापि, ग्रामीण शिक्षा के लिए विशेष अथवा अलग प्रशिक्षण पाठ्यक्रम का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) इस तरह के प्रयोजन के लिए यूनेस्को से कोई सहायता मिलने की आशा नहीं है क्योंकि भारत में शिक्षकों के प्रशिक्षण के सभी क्षेत्रों में अपेक्षित सुविज्ञता उपलब्ध है।

पालघाट रेल डिवीजन में कालिकट, क्विलंडी, बडगरा, तेल्लिचेरी और कण्णनोर रेलवे स्टेशनों का नवीकरण

3742. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पालघाट रेल डिवीजन में कालिकट, क्विलंडी, बडगरा, तेल्लिचेरी और कृष्णनोर रेलवे स्टेशनों पर पिछले एक वर्ष के दौरान कोई नवीकरण, आधुनिकीकरण और सुधार

कार्य किए गए हैं ;

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

(ग) क्या उपर्युक्त स्टेशनों में से किसी स्टेशन पर और कोई सुधार किये जाने का विचार है और यदि हां तो तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) इन स्टेशनों पर पिछले एक वर्ष के दौरान निम्नलिखित सुधार कार्य पूरे किये गए हैं : —

1. कालीकट	**लागत**
वेन्डरों के कक्ष का दूसरे दर्जे की प्रतीक्षा कक्ष में बदलाव और प्लेटफार्म सं० 2 पर शौचालय की व्यवस्था, आरक्षण परिसर की व्यवस्था तथा जल शीतक की व्यवस्था	3.15 लाख रुपये
2. तेल्लिचेरी	
दूसरे दर्जे के प्रतीक्षाकक्ष और बुकिंग काउन्टर में सुधार तथा अतिरिक्त बुकिंग काउन्टर की व्यवस्था	0.55 लाख रुपये
3. कण्णनोर	
ऊपरी पैदल पुल सहित, द्वीप प्लेटफार्म की व्यवस्था, अतिरिक्त नलके लगाना, सवारी डिब्बों में जल संचार करने के लिए भूमि सतह पर नलको की व्यवस्था तथा द्वीप प्लेटफार्म पर 20 मीटर लम्बी यात्री छत की व्यवस्था ।	9.02 लाख रुपये

इन स्टेशनों पर निम्नलिखित कार्य भी अनुमोदित किए गए हैं/प्रगति पर हैं ।

1. कालीकट	**लागत**
आपातकालीन रोशनी व्यवस्था और परिचलन क्षेत्र में रोशनी व्यवस्थाओं में सुधार करना, मौजूदा माल शेड में सुधार तथा अतिरिक्त माल शेड सुविधाओं की व्यवस्था, नये प्लेटफार्म संख्या 2 पर 77 मीटर लम्बी सायबान की व्यवस्था ।	17.00 लाख रुपये
2. कुइलान्डि	
प्लेटफार्म का विस्तार और स्टेशन भवन में सुधार	1.34 लाख रुपये

3. बडगरा

स्टेशन भवन में सुधार, द्वीप प्लेटफार्म और ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था, ब्लाक रेक खाली करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था।	11.05 लाख रुपये

4. तेलिच्चेरी

ब्लाक रेक खाली करने के लिए सुविधाओं की व्यवस्था	0.94 लाख रुपये

5. कण्णनोर

परिचलन क्षेत्र में जलशीतक और रोशनी की व्यवस्था करना	0.72 लाख रुपये

(ग) जी हां, आगामी वर्षों के बजट में शामिल करने के लिए निम्नलिखित निर्माण-कार्यों की पहचान की गई है, बशर्ते कि धन उपलब्ध हो :—

1. कालीकट	लागत
(1) मौजूदा शिरोपरि जल भराई व्यवस्था का साइड जल भराई व्यवस्था में बदलाव	3.25 लाख रुपये
(2) छतदार प्लेटफार्म की छत पर अतिरिक्त छत पंखों की व्यवस्था।	0.10 लाख रुपये

2. तेलिच्चेरी	लागत
(1) विश्राम कक्ष और 6 बिस्तरवाले डारमेटरी की व्यवस्था	1.5 लाख रुपये
(2) अग्रभाग में सुधार के लिए स्टेशन भवन के आगे कनोपी की व्यवस्था	1.00 लाख रुपये

3. कण्णनोर :	
(1) मौजूदा शिरोपरि जल भराई व्यवस्था का साइड से भराई-व्यवस्था में बदलाव	2.50 लाख रुपये
(2) छतदार प्लेटफार्म की छत पर अतिरिक्त छत-पंखों की व्यवस्था।	0.10 लाख रुपये

केरल में रेल उपरिपुलों का निर्माण

3744. **श्री के० पी० उन्नीकृष्णन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1985-86 और 1986-87 के दौरान केरल में रेल उपरिपुलों के निर्माण के लिए केरल सरकार द्वारा संस्तुत प्राथमिकता सूची क्या है ;

(ख) 1985-86 में इस प्रकार की कितनी परियोजना आरम्भ की गई और उनका कार्यान्वयन किस स्तर पर है; और

(ग) क्या केरल में राष्ट्रीय राजमार्गों पर रेल उपरिपुलों के निर्माण के लिए कोई विशेष आबन्टन किया जाएगा ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 1985-86 के निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए केरल सरकार ने निम्नलिखित कार्यों की सिफारिश की है :—

1. कालीकट में फ्रांसिस रोड पर ऊपरी सड़क पुल।
2. मुलगुण्णत्तुकावु (त्रिचूर) में ऊपरी सड़क पुल।
3. वडक्काचेरी तथा मुलगुण्णत्तुकावु के बीच ऊपरी सड़क पुल।
4. कोट्टायम तथा चिंगवनम के बीच ऊपरी सड़क पुल।
5. शोरुवण्णूर तथा वेट्टिकाटिरि स्टेशनों (वल्लाथोल नगर) के बीच ऊपरी सड़क पुल।
6. कण्णानोर स्टेशन के निकट ऊपरी सड़क पुल।

1986-87 के निर्माण कार्यक्रम में शामिल करने के लिए केरल सरकार ने निम्नलिखित कार्यों की सिफारिश की है :—

1. ओल्लूर तथा पुदुक्काड के बीच ऊपरी सड़क पुल।
2. तेल्लिचेरी में ऊपरी सड़क पुल।
3. कालामनचेरी तथा एडापल्ली के बीच ऊपरी सड़क पुल।
4. पालघाट में पुराने राष्ट्रीय मार्ग पर ऊपरी सड़क पुल।
5. तृपुणित्तरा तथा मुलन्तुरुत्ति के बीच ऊपरी सड़क पुल।
6. नेडुपुजा रोड पर त्रिचूर तथा ओल्लूर के बीच ऊपरी सड़क पुल।
7. त्रिचूर-शोरार्ण्णूर रोड पर मुल्लुरकरै तथा वडक्काचेरी के बीच ऊपरी सड़क पुल।
8. चिरपिंकिल रेलवे स्टेशन के निकट ऊपरी सड़क पुल।

(ख) 1985-86 में मौजूदा समपारों के बदले में निम्नलिखित चार ऊपरी सड़क पुलों/निचले सड़क पुलों के निर्माण कार्य प्रगति पर है :—

क्रम सं०	कार्य का ब्यौरा	प्रगति
1.	वल्लाथोल नगर के निकट कि० मी० 3/2-3 पर मौजूदा समपार के बदले में कि० मी० 3/1-2 पर ऊपरी सड़क पुल।	पुल पर रेलवे के हिस्से के कार्य की प्रगति 47 प्रतिशत है। राज्य सरकार को पहुंच मार्गों पर कार्य शुरू करना है।

क्रम सं०	कार्य का ब्यौरा	प्रगति
2.	कण्णनोर में मौजूदासमपार (ठवाकरा रोड) के बदले में कि० मी० 753/6-7 पर ऊपरी सड़क पुल ।	पुल पर रेलवे के हिस्से के कार्य की प्रगति 18 प्रतिशत है। राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों पर मिट्टी डालने का कार्य प्रगति पर है।
3.	कालीकट में कि० मी० 664/1-2 पर फ्रांसिस रोड पर मौजूदा समपार के बदले में ऊपरी सड़क पुल ।	सामान्य प्रबन्ध के नक्शे और अनुमानों को राज्य सरकार के परामर्श से अन्तिम रूप दिया जा रहा है।
4.	कुट्टीपुरम के निकट कि० मी० 608/7-8 पर मौजूदा समपार के बदले में कि० मी० 608/4-5 पर ऊपरी सड़क पुल ।	रेलवे के हिस्से के पुल कार्य के लिए ठेका दे दिया गया है और कार्य शीघ्र ही शुरू होने की आशा है। पहुंच मार्गों पर राष्ट्रीय मार्ग प्राधिकारियों द्वारा कार्य शुरू किया जाना है।

(ग) राज्य सरकार, राष्ट्रीय मार्ग प्राधिकरणों की प्राथमिकताओं, यातायात के घनत्व तथा धन की उपलब्धता को ध्यान में रखकर ऊपरी सड़क पुलों के सभी प्रस्तावों पर, जिनमें राष्ट्रीय मार्गों के ऊपरी पुल भी शामिल हैं, गुण दोष के आधार पर विचार किया जाता है।

फ्रांस और संयुक्त राज्य अमरीका में भारत महोत्सव में भारतीय शास्त्रीय नृत्य

3745. **श्री एन० टोम्बी सिंह** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि फ्रांस और संयुक्त राज्य अमरीका में आयोजित भारत महोत्सवों में प्रमुख भारतीय शास्त्रीय नृत्यों को प्रस्तुत करते समय कोई संतुलन नहीं रखा गया जिसके परिणामस्वरूप कुछ नृत्य शैलियों को आवश्यकता से अधिक प्रोत्साहन मिला;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार इस मामले की जांच करेगी ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) किसी विशेष नृत्य शैली को आवश्यकता से अधिक प्रोत्साहन नहीं मिला है और विभिन्न कार्यक्रमों की विशिष्ट आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए तथा फ्रांस और अमेरिका के प्रायोजक संस्थाओं के परामर्श से सभी सुप्रसिद्ध भारतीय शास्त्रीय नृत्य भारत महा-उत्सव द्वारा प्रस्तुत किए गए हैं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) इस समय आगे कोई कार्रवाई करना आवश्यक नहीं है।

भ्रष्टाचार के विरुद्ध अभियान

3746. **श्रीमती पटेल रमाबेन रामजीभाई मावणि :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली डिविजनल रेलवे मैनेजर ने 4-11-85 को दिल्ली में संवाद-दाताओं के सम्मुख बोलते हुए भ्रष्ट अधिकारियों की जानकारी देने के लिए जनता की सहायता मांगी थी जिससे कि भ्रष्टाचार के विरुद्ध हाल ही में शुरु किया गया अभियान सफल हो सके;

(ख) यदि हां, तो उक्त घोषणा के बाद से अब तक ऐसे कितने मामले प्रकाश में आए है और तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) ऐसे मामलों को प्रकाश में लाने वालों को किस प्रकार का संरक्षण सुविधाएं और प्रोत्साहन दिए जायेंगे; और

(घ) विभिन्न व्यक्तियों और संगठनों द्वारा 1-1-84 से 31-10-85 के दौरान ऐसे जिन मामलों की जानकारी दी गई उन पर क्या कार्यवाही की गई तथा उक्त अवधि के दौरान सौंपे गए ऐसे मामलों का ब्यौरा क्या है ?

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

(ख) दिल्ली क्षेत्र में भ्रष्टाचार/अनियमितताओं के बारे में 18 शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

(ग) शिकायत-कर्ताओं के बचाव के लिए उनकी पहचान को गुप्त रखा जाता है। अनुभव यह रहा है कि भ्रष्टाचार तथा कदाचार के मामलों का भंडाफोड़ करना नागरिकों द्वारा अपनी एक सामाजिक जिम्मेदारी समझी जाती है जिसे वे किसी सुविधा/पुरस्कार की आशा किये बिना राष्ट्र के हित में अपने कर्तव्य पालन के तौर पर करते हैं।

(घ) इस अवधि के दौरान विभिन्न भ्रष्टाचार और अनियमितताओं के लिए दोषी पाये गये कर्मचारियों के विरुद्ध नीचे दिए गये विवरण के अनुसार कारंवाई की गयी है :—

नौकरी से हटाये गये	12
अनिवार्य सेवा निवृत्ति	4
पदावनत	5
स्थायी रूप से वेतनवृद्धि रोकना	2
स्थानान्तरण	42
अस्थाई रूप से वेतनवृद्धि रोकना	290
सुविधाओं का निलम्बन	38
निन्दा की गयी	79
चेतावनी दी गयी	34
जोड़	506

हुगली पर बनाए गए दूसरे पुल का दोषपूर्ण निर्माण

3747. **श्री नारायण चौबे** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान कलकत्ता और हुगली को जोड़ने के लिए हुगली पर बनाये गये दूसरे पूल के दोषपूर्ण निर्माण के बारे में दिनांक 11-11-1985 के बंगला दैनिक "वर्तमान" में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है,

(ख) क्या कुछ स्तभों का निर्माण घटिया सामग्री से किया गया और जब उसकी सूक्ष्म जांच की गई तो उनमें दोष स्पष्ट रूप से दिखाई दे रहे थे,

(ग) क्या अब तक निर्मित सभी स्तम्भों की सूक्ष्म जांच कर ली गयी है,

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं,

(ङ) क्या निम्न स्तर के स्तभों को गिराने की आवश्यकता है अथवा नहीं,

(च) क्या ऐसी कोई लाबी कार्य कर रही है जिससे कि पुल निर्माण में दोषों के बारे में पता न चल सके और उचित उपचारात्मक उपाय शुरू न किए जा सकें, और

(छ) क्या पुल का निर्माण निर्धारित समय में पूरा किया जा सकता है जिसे कि पहले भी कई बार बदला जा चुका है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) पश्चिम बंगाल सरकार को, जो पुल के निर्माण के लिए मुख्य रूप से उत्तरदायी है, कलकत्ता में निर्माणाधीन दूसरे हुगली पुल के खम्बों में से एक में खराबी होने की जानकारी है।

(ख) से (ङ) मुख्य हुगली पुल के खम्भों में नहीं बल्कि हावड़ा की ओर से निर्माणाधीन इंटरचेंज कम्पलेक्स में कंकरीट के केवल एक खंभे में निर्धारित रिइनफोर्समेंट छड़ों में से एक छड़ कम पायी गई। यह कमी एक्स रे द्वारा नहीं बल्कि कूले में पड़ी धड़ों की वास्तविक गिनती कर पाई गई। चूंकि इस प्रकार के निर्माण में खंभों की एक्स-रे द्वारा जांच करने से कोई उपयोगी परिणाम नहीं निकलता अतः बाकी खंभों की खोलकर जांच की गई। इनमें कोई खराबी नहीं पाई गई। हावड़ा की ओर से इंटरचेंज कम्प्लेक्स के खराब खंभें को गिरा दिया गया है और उसे नये सिरे से बनाया जा रहा है।

(च) जी, नहीं।

(छ) यह पुल दिसम्बर, 1987 तक तैयार किया जाना है। तथापि, काम पूरा करने में कुछ बाधाएं आ रही है।

[हिन्दी]

परिवहन के लिए बड़ी नदियों का उपयोग

3748. **श्री निर्मल खत्री** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवहन हेतु देश की बड़ी नदियों का उपयोग करने के लिए कोई योजना

तैयार की गई है;

(ख) यदि हां, तो इस योजना में शामिल की गई नदियों के नाम क्या हैं; और

(ग) उक्त प्रयोजन के लिए घाघरा नदी की योजना कब तक क्रियान्वित की जायेगी ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) और (ख) जी, हां। राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति (मई 1980) ने राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए जिन दस जलमार्गों पर विचार किये जाने की सिफारिश की थी उनमें से गंगा-भागीरथी हुगली नदी के इलाहाबाद-हल्दिया खण्ड को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने के लिए एक विधान बनाया जा चुका है। इस जलमार्ग पर आधारभूत सुविधाओं की व्यवस्था के लिए स्कीमें तैयार की जा चुकी हैं। अन्य जलमार्गों के लिए भी स्कीमें तैयार की जाएंगी जो यातायात के परिमाण पर और सिंचाई के कामों के लिए भारत सरकार के जल संसाधन विभाग और राज्य सरकारों द्वारा किये जा रहे निर्माण कार्यों पर निर्भर है।

(ग) गंगा नदी की सहायक नदियों के जिसमें घाघरा नदी शामिल है विकास के लिए जलीय सर्वेक्षण व सम्भावना अध्ययन के बारे में एक स्कीम सातवीं पंचवर्षीय योजना में केन्द्र प्रायोजित स्कीम के रूप में शामिल की गई है। इसके कार्यान्वयन के लिए कार्यक्रम दोनों प्रदेशों अर्थात उत्तर प्रदेश और बिहार सरकारों से ब्यौरेवार अनुमान मिलने के बाद ही तैयार किया जा सकता है।

[अनुवाद]

बर्दवान विश्वविद्यालय से सम्बद्ध कालेजों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से अनुदान

3749. **डा० सुधीर राय** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बर्दवान विश्वविद्यालय से सम्बद्ध कालेजों को विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से सही समय पर अनुदान मिल रहा है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग द्वारा दी गई सूचना के अनुसार, छठी योजना में बर्दवान विश्वविद्यालय के 50 समबद्ध कालेजों को 1,73,76,421 रुपये का कुल अनुदान अनुमोदित किया गया था। इसमें से कालेजों को 1,00,25,108 रुपये की राशि पहले ही मुक्त की जा चुकी है। जो अनुदान अभी मुक्त किये जाने हैं, वे अधिकतर भवन कार्यक्रमों और शिक्षक शिक्षावृत्तियों से सम्बन्धित हैं। भवनों के लिए अनुदान किश्तों में मुक्त किया जाता है, पहली किश्त कालेज से राज्य लोक निर्माण विभाग द्वारा विधिवत प्रमाणित विस्तृत नक्शे और प्राक्कलन के प्राप्त होने

के बाद और बाद की किश्तें भवन निर्माण की प्रगति के आधार पर मुक्त की जाती हैं। इसी प्रकार, कालेजों को शिक्षक शिक्षावृत्ति के लिए अनुदान कालेजों द्वारा एवजी लेक्चरर नियुक्त करने के बाद ही मुक्त किए जाएंगे तथा जिनके सम्बन्ध में सूचना आयोग को भेज दी जाती है।

इन्दिरा गांधी के निर्माण का प्रावधान

3750. **श्री बनवारी लाल बैरवा :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान सरकार ने इन्दिरा गांधी नहर के निर्माण के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में विशेष प्रावधान करने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त नहर के निर्माण के लिए कितनी राशि निर्धारित की गई है और स्वीकृत राशि को खर्च करने का ब्यौरा क्या है?

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

(ख) इन्दिरा गांधी नहर परियोजना हेतु सातवीं योजना के लिए आबंटनों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। तथापि, वर्ष 1985-86 के लिए परियोजना का अनुमोदित परिव्यय 50 करोड़ रुपए है जिसमें से 5 करोड़ रुपए चरण-1 के निर्माण कार्यों के लिए तथा 45 करोड़ रुपए चरण-II के निर्माण कार्यों के लिए हैं।

प्रौढ़ और प्राथमिक शिक्षा के लिए गुजरात को आवंटित धनराशि

3751. **श्री अमर सिंह राठवा :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात को प्रौढ़ शिक्षा और प्राथमिक शिक्षा कार्यक्रमों को लागू करने के लिए वर्ष 1983-84 और 1984-85 के दौरान कितनी धनराशि आवंटित की गई थी;

(ख) वहां पर उपरोक्त अवधि के दौरान वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई और उपलब्ध परिणामों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) वर्ष 1985-86 के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) योजना आयोग द्वारा 1983-84 तथा 1984-85 के दौरान प्रौढ़ शिक्षा तथा प्रारंभिक शिक्षा कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिए गुजरात को आबंटित राशि निम्नलिखित है :—

(लाख रु० में)

	1983—84	1984—85
प्रौढ़ शिक्षा	52.00	96.19
प्रारम्भिक शिक्षा	680.00	812.71

(ख) 1983-84 तथा 1984-85 के दौरान राज्य सरकार द्वारा खर्च की गई वास्तविक राशि तथा प्राप्त परिणाम निम्नलिखित हैं :—

(I) **खर्च की गई वास्तविक राशि**

	(लाख रु० में)	
	1983-84	1984-85
प्रौढ़ शिक्षा	49.28	96.19
प्रारम्भिक शिक्षा	738.36	812.71

(II) **प्राप्त परिणाम**

	1983—84	1984—85 (अनुमानित)
प्रौढ़ शिक्षा		
(साक्षर किए गए अतिरिक्त प्रौढ़ों की संख्या)	127000	214000
प्रारम्भिक शिक्षा	60.45	61.83
(प्रारम्भिक शिक्षा कार्यक्रम के सर्वसुलभीकरण के अन्तर्गत शामिल कुल बच्चों की संख्या उप-) लब्धि का स्तर)	लाख	लाख

(ग) योजना आयोग ने 1985-86 में गुजरात में प्रौढ़ शिक्षा के लिए 150 लाख रु० तथा प्रारम्भिक शिक्षा कार्यक्रमों के लिए 700 लाख रु० अनुमोदित किए हैं।

बिहार में सातवीं योजना के दौरान प्रत्येक जिले में सिंचाई के अंतर्गत लाई जाने वाली भूमि

3752. **श्री कुंवर राम** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में सातवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान सिंचाई के अन्तर्गत कुल कितना भू-क्षेत्र लाए जाने का विचार है तथा उसके अन्तर्गत जिला-वार कितना भू-क्षेत्र लाया जाना है;

(ख) बिहार में आगामी पांच वर्षों के दौरान किन-किन बड़ी/मध्यम सिंचाई परियोजनाओं को पूरा करने का विचार है;

(ग) कौन-कौन सी नई परियोजनायें आरम्भ की जानी है; और

(घ) उक्त परियोजनाओं की अनुमानित लागत कितनी है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) सातवीं योजना के दौरान लगभग 1 45 मि० हेक्टेयर अतिरिक्त सिंचाई क्षमता सृजित किए जाने की आशा है। जिला-वार ब्यौरा केन्द्र में नहीं रखा जाता है।

(ख) अनुमोदित योजनागत परिव्ययों से पूरी की जाने वाली प्रस्तावित परियोजनाओं के नाम राज्य सरकार द्वारा नहीं बताए गए हैं।

(ग) और (घ) जिन नई परियोजनाओं के लिए योजना आयोग के कार्यकारी दल द्वारा सातवीं योजना में परिव्ययों की सिफारिश की गई है उनके नाम तथा उनकी अनुमानित लागत संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

बिहार की सातवीं योजना की नई सिंचाई परियोजनाओं के नाम तथा अद्यतन लागत।

क्रम सं०	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत (लाख रुपये में)
वृहद परियोजनाएं		
1.	गंडक सोपान-II	11253
2.	पूर्वी कोसी नहर सोपान-II	2155
3.	मसान बांध	5796
4.	औरंगा जलाशय	19872
5.	पुनासी जलाशय	3649
मध्यम परियोजनाएं		
1.	डाकरा नाला पम्प सोपान-TT	868
2.	भैरवा जलाशय	1100
3.	कीसो जलाशय	860
4.	सैलैया जलाशय	775
5.	पंचखेरो जलाशय	875
6.	नकटी जलाशय	755
7.	सुरंगी जलाशय	380
8.	सतपोका जलाशय	995
9.	कंसजोर जलाशय	1530
10.	रामरेखा जलाशय	1150
11.	अपर संख जलाशय	1260
12.	धर्नसिंग तोली जलाशय	720
13.	बांकी (सिंचाई-एव जल आपूर्ति)	1392
14.	कटरी जलाशय	845

प्रौढ़ शिक्षा और व्यावहारिक साक्षरता कार्यक्रमों पर खर्च की गई धनराशि

3753. प्रो० सैफुद्दीन सोज : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 31 मार्च, 1985 को समाप्त हुए गत तीन वर्षों के दौरान निम्नलिखित कार्यक्रमों पर, वर्ष-वार कितनी धनराशि (राज्यवार) खर्च की गई :—

(1) प्रौढ़ साक्षरता कार्यक्रम

(2) व्यावहारिक साक्षरता कार्यक्रम, और

(3) अनौपचारिक शिक्षा क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाले अन्य कार्यक्रम ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी)

कार्यात्मक साक्षरता और गैर-औपचारिक शिक्षा सहित प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रमों के अन्तर्गत पिछले तीन वर्षों के दौरान किया गया राज्यवार खर्च दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है।

विवरण

"क" कार्यात्मक साक्षरता सहित प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम के अंतर्गत व्यय

(रुपए लाखों में)

क्र० सं०	राज्य/संघशासित क्षेत्र	1982-83	1983·84	1984-85
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	119.75	130.72	258.86
2.	असम	51.34	78.02	145.85
3.	बिहार	135.24	190.30	241.67
4.	गुजरात	72.48	164·18	194.45
5.	हरियाणा	48.79	87·35	116.07
6.	हिमाचल प्रदेश	9.64	16.71	21·38
7.	जम्मू और कश्मीर	17.45	26.86	47.52
8.	कर्नाटक	83.71	110.23	211.43
9.	केरल	13.63	35.89	60·24
10.	मध्य प्रदेश	142.29	278.09	369.22
11.	महाराष्ट्र	101.60	220.83	279.63
12.	मणिपुर	20.81	21.86	53·49
13.	मेघालय	19.67	27.28	30.84

1	2	3	4	5
14.	नागालैंड	12.03	22.22	24.54
15.	उड़ीसा	64.41	96.69	161.89
16.	पंजाब	61.88	72.91	70.47
17.	राजस्थान	103.14	186.34	300.85
18.	सिक्किम	4.77	13.89	25.24
19.	तमिलनाडु	98.13	173.83	261.52
20.	त्रिपुरा	15.34	17.10	32.75
21.	उत्तर प्रदेश	205.83	325.36	504.86
22.	पश्चिम बंगाल	78.32	101.11	119.82
23.	अण्डमान निकोबार द्वीप समूह	2.70	2.52	6.57
24.	अरुणाचल प्रदेश	3.72	7.88	21.87
25.	चण्डीगढ़	1.21	12.63	25.22
26.	दादर और नागर हवेली	—	3.25	9.34
27.	दिल्ली	8.25	25.76	29.34
28.	गोवा, दमन और दीव	0.39	0.91	10.06
29.	लक्षद्वीप	0.70	0.47	2.05
30.	मिजोरम	4.76	10.82	9.02
31.	पाण्डिचेरी	3.85	15.19	14.10
योग		1507.83	2477.20	3660.67

"ख" गैर-औपचारिक शिक्षा के अन्तर्गत व्यय

(रुपये लाखों में)

क्र० सं०	राज्य	1982-83	1983-84	1984-85
1	2	3	4	5
1.	आन्ध्र प्रदेश	64.17	123.52	118.84
2.	असम	42.11	56.31	88.13
3.	बिहार	79.15	88.25	272.18
4.	जम्मू और कश्मीर	1.09	0.64	31.84

1	2	3	4	5
5.	मध्य प्रदेश	16.74	102 94	232·17
6.	उड़ीसा	31.88	32·90	119.80
7.	राजस्थान	32·12	87.76	232.21
8.	उत्तर प्रदेश	133.73	179·52	329·75
9.	पश्चिम बंगाल	61·08	130.05	171·87
	योग	462.07	801.89	1596.79

[हिन्दी]

मध्य प्रदेश में सभी को प्राथमिक शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए दी गई सहायता

3754. **श्री महेन्द्र सिंह** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मध्य प्रदेश को वर्ष 1985-86 के दौरान सभी को प्राथमिक शिक्षा उपलब्ध कराने के लिए कितनी केन्द्रीय सहायता दी गई है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : प्रारम्भिक शिक्षा को सर्वसुलभ करने के कार्यक्रम के अन्तर्गत, छठी पंचवर्षीय योजना (1980-85) के दौरान, अनौपचारिक शिक्षा तथा प्राथमिक स्कूलों में महिला शिक्षकों की नियुक्ति के लिए सीधी केन्द्रीय सहायता दी गई थी। मध्य प्रदेश सरकार के 1985-86 के दौरान इन योजनाओं के अधीन सहायता के प्रस्ताव विचाराधीन है।

[अनुवाद]

जोधपुर उठाऊ (लिफ्ट) नहर का परिवर्तित मार्ग

3755. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन** : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान नहर की प्रस्तावित जोधपुर उठाऊ (लिफ्ट) नहर योजना की आधारशिला राजस्थान के तत्कालीन मुख्यमंत्री द्वारा मार्च 1984 में आर० डी० 1109 के पास, जहां से उठाऊ नहर शुरू होनी थी, रखी गई थी;

(ख) उस समय आर० डी० 1109 से शुरू होने वाली उठाऊ नहर का मार्ग क्या था तथा उसे किन-किन गांवों से होकर गुजरना था और उससे किन-किन गांवों को लाभ मिलना था;

(ग) क्या उस नहर के शुरू होने के स्थान में अब परिवर्तन कर दिया गया है और यदि हां, तो उसके क्या कारण है;

(घ) जोधपुर उठाऊ नहर का परिवर्तित मार्ग क्या है, नहर अब किन-किन गांवों से होकर गुजरेगी तथा किन-किन गांवों को उससे लाभ होगा;

(ङ) क्या जोधपुर उठाऊ नहर का परिवर्तित मार्ग तकनीकी दृष्टि से उपयुक्त है तथा आर्थिक रूप से सस्ता है;

(च) क्या जोधपुर उठाऊ नहर का नया मार्ग कम ऊंचा है और इसमें कम पथरीली चट्टानों को तोड़ना पड़ेगा; और

(छ) यदि नहीं, तो इसे किस तरह आर्थिक रूप से सक्षम माना गया है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (छ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

संयुक्त राष्ट्र अमरीका और फ्रांस में भारत महोत्सव

3756. **श्री हन्नान मोल्लाह : क्या मानव संसाधन विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र अमरीका और फ्रांस में भारत महोत्सव में टैगोर की किसी रचना का उपयोग किया गया है;

(ख) यदि हां, तो किन कार्यक्रमों में और उनका किस प्रकार उपयोग किया गया था; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) जी, हां। टैगोर की कृतियों को पेरिस में काव्य-समारोह के दौरान एक विशेष अवसर के रूप में प्रस्तुत किया गया है। उनकी कविताओं, "गीतांजली" और "दि गार्डनर" का पाठ किया गया था, जिसके बाद फ्रांस भट्टाचार्य द्वारा अनूदित टैगोर-जीवनकाल के पिछले दस वर्षों की चुनिन्दा कविताओं का बंगला तथा फ्रैंच में पाठ किया गया था।

ये निम्नलिखित थी :

1. ले फल्यूट (वंशी)
2. रेन कोन्ट्रेस इम्प्रेव्यूज
   (हठात् देखा)

—प्रान्तीका संग्रह

—आरोग्य संग्रह

3. ले डर्नियर सोलील (प्रोथेम दिनेर सूर्य)

4. सुर ला रिवे डु रूप नारायण
(रूप नारायण कुले)

2. टैगोर पर चर्चाएं, रविन्द्र-संगीत गायन तथा शान्तिनिकेतन स्वरूप के नृत्य प्रस्तुत किए गए।

3. टैगोर पर सत्यजीत राय द्वारा निर्मित एक फिल्म भी दिखाई गई थी।

4. फिल्म-समारोह के अन्तर्गत दिखाई गई दो फिल्में टैगोर की कृतियों पर आधारित हैं। वे हैं—

घैरे बैरे तथा क्षुदिता पाषाण

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

अनुसंधान और शैक्षिक प्रयोजनों के लिए विभिन्न विश्वविद्यालयों को धनराशि का आवंटन

3757. **श्री वृद्धि चन्द्र जैन :** क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विश्वविद्यालयों को अनुसंधान और शैक्षिक गतिविधियों के लिए बहुत बड़ी धनराशि दी जा रही है जबकि सरकारी और गैर-सरकारी कॉलिजों को ऐसी सुविधाओं से वंचित किया जा रहा है जिसके परिणामस्वरूप इन कॉलेजों की शिक्षा के स्तर में गिरावट आ रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का ऐसा भेदभावपूर्ण व्यवहार समाप्त करने और भारी असन्तुलन को दूर करने के लिए क्या तात्कालिक कदम उठाने का विचार है जिससे उच्च शिक्षा को अधिक उद्देश्यपूर्ण और उसके आधार को अधिक व्यापक बनाया जा सके; और

(ग) वर्ष 1982-83, 1983-84 और 1984-85 के दौरान विभिन्न अनुसंधान और फील्ड कार्यों, ग्रन्थालयों के निर्माण के लिए विश्वविद्यालयों को कितनी धनराशि आबंटित की गई ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) से (ग) छठी योजना (1980-85) के दौरान, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विश्वविद्यालयों को 202·81 करोड़ रुपये और कॉलिजों को 55.46 करोड़ रुपये उनके विकास के लिए संस्वीकृत किए हैं। इनमें से पुस्तकों, पत्रिकाओं और पुस्तकालय भवनों के लिए 21·81 करोड़ रुपये विश्वविद्यालयों को और 17.88 करोड़ रुपये कॉलिजों को अनुदान दिए गए थे। अनुसंधान कार्यक्रमों की

कोटि में सुधार के लिए विश्वविद्यालयों को 58.39 करोड़ रुपये और कॉलिजों को 4.41 करोड़ रुपये के अनुदान दिए गए थे। जैसाकि अधिकांश अनुसंधान कार्यक्रमों का संचालन विश्वविद्यालय के विभागों में किया जाना है, अतः अनुसंधान विकास के लिए अनुदान का पर्याप्त भाग विश्व-विद्यालयों को प्रदान किया जाता है। अधिकांश कालेज केवल अवर स्नातक कार्यक्रम प्रदान करते हैं और राज्य सरकार से विकास अनुदान भी प्राप्त कर रहे हैं। अत: विश्वविद्यालयों को संसाधन स्थानान्तरित करने और कॉलिजों के विरुद्ध भेदभाव करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

त्रिवेन्द्रम से खाड़ी के देशों के लिए उड़ानों की संख्या में वृद्धि करना

3758. **श्री वी० एस० विजयराघवन** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवेन्द्रम से खाड़ी के विभिन्न देशों के लिए उड़ानों की संख्या में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) जी, हां। एयर इंडिया के विमान-बेड़े में प्रस्तावित एयरबस-310 विमान शामिल किए जाने के बाद, एयर इण्डिया की त्रिवेन्द्रम और खाड़ी देशों के बीच विद्यमान प्रति सप्ताह 8 सेवाओं के अलावा जून, 1986 से प्रति सप्ताह दो और विमान सेवाओं का प्रचालन करने की योजना है।

"रोशनाराज फेडिंग ग्लोरी" शीर्षक से समाचार

3759. **श्री सुभाष यादव** :

श्री धर्मपाल सिंह मलिक :

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

(क) क्या सरकार को दिल्ली में रोशनारा बाग और बारादरी की खस्ता हाल की जानकारी है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इन ऐतिहासिक स्थानों को बचाने तथा इनकी सुन्दरता फिर से बनाने के लिए कुछ उपचारात्मक उपाय करने का विचार है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) और (ख) रोशनारा बारादरी और उसके भीतर वाले मकबरे, जो केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारक हैं, के संरक्षण और परिरक्षण का कार्य प्रगति पर है।

बाग और बारादरी के आसपास का खुला क्षेत्र दिल्ली नगर निगम के नियन्त्रणाधीन है, जिससे इनका उपयुक्त रखरखाव और विकास करने का अनुरोध किया गया है।

राष्ट्रीय छात्रवृत्तियां और राष्ट्रीय ऋण छात्रवृत्तियां

3760. **श्री भोला नाथ सेन :** क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान पश्चिम बंगाल के छात्रों को राष्ट्रीय छात्रवृत्तियां और राष्ट्रीय ऋण छात्रवृत्तियां देने का कोई कोटा निर्धारित किया गया था;

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

(ग) उक्त अवधि के दौरान पश्चिम बंगाल के कितने छात्रों को ऐसी छात्रवृत्तियां प्राप्त हुई थीं; और

(घ) यदि कोई कमी रही, तो उसके क्या कारण थे ?

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

(ख) और (ग) सूचना निम्नलिखित है :

	पश्चिम बंगाल के लिए निर्धारित कोटा			पश्चिम बंगाल के छात्रों की संख्या जिन्होंने छात्रवृत्तियां प्राप्त की थीं।		
	1982-83	1983-84	1984-85	1982-83	1983-84	1984-85
राष्ट्रीय छात्र-वृत्तिया	1980	2073	2167	1273	1031	कार्रवाई चल रही है।
राष्ट्रीय ऋण छात्रवृत्तियां	1591	1589	1589	1589	1589	1589

(घ) पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार आबंटित छात्रवृत्तियों की उपयोगिता में कमी होने के मुख्य कारण थे : आय सीमा की वजह से योग्य छात्रों की अपात्रता और जांच निकायों से योग्यता सूचियां समय पर प्राप्त न होना।

सिगरेट पीने के कारण हुए फेफड़ों के कैंसर से हुई मौतें

3761. **श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि :** क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

1 जनवरी, 1984 से 31 अक्तूबर, 1985 के दौरान फेफड़ों के कैंसर से और विशेष रूप से सिगरेट पीने से कितने व्यक्ति प्रभावित हुए हैं और मरे हैं ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री एस० कृष्ण कुमार) : सिगरेट पीने से फेफड़े के कैंसर के कारण होने वाली मौतों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। 1984 के दौरान भिन्न-भिन्न कारणों से कैंसर के विशिष्ट अस्पतालों में कैंसर के कितने रोगी दाखिल किए गए और कितनों की मृत्यु हो गई उनकी संख्या का एक विवरण संलग्न है।

विवरण

1984 के दौरान विभिन्न कारणों से विशिष्ट कैंसर अस्पतालों में उपचार प्रदान किए गए रोगियों की संख्या

कारण	दाखिल रोगियों की संख्या	मौतों की संख्या
1. मालिगनेण्ट न्योप्लास्म ऐट लिप ओरल कैविटी एण्ड फारीनक्स।	6583	227
2. मालिगनेण्ट न्योप्लास्म आफ डायजैस्टिवद आरगैन एण्ड पेरिटोनियम	4872	461
3. मालिगवेन्ट न्योप्लास्म आफ रेसिपरेटरी एण्ड इन्ट्राकोरेसिस आरगेन	2645	230
4. मालिगनेन्ट न्योप्लास्म आफ बेसिक कनैक्टिव टिशू, स्किन एण्ड ब्रेस्ट।	4446	119
5. मालिगनेन्ट न्योप्लास्मा आफ जैनिटो यूरिनरी आरगेन	8804	226
6. मालिगनेन्ट न्योप्लास्मा आफ अनस्पैसिफाइड साइट्स	2558	136
7. मालिगनेन्ट न्योप्लास्म आफ लिम्फैटिक एण्ड हेमापैटिक टिशू	4045	456

	कारण	दाखिल रोगियों की संख्या	मौतों की संख्या
8.	बीनिजन न्योप्लास्म	1638	56
9.	कार्सिनोमा इन सितू	53	2
10.	ओर्थर एण्ड अनस्पैसिफाइड न्योप्लास्म	1015	16
	योग	40353*	1929

केन्द्रीय जल तथा विद्युत अनुसंधान केन्द्र, पुणे

3762. श्री बी० बी० देसाई :

श्री बी० तुलसी राम :

क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनुसंधान और विकास कार्यों को बढ़ावा देने के लिए वचनबद्ध होने के बावजूद आयोजकों ने केन्द्रीय जल तथा विद्युत अनुसंधान केन्द्र, पुणे जैसे अनुसंधान संस्थानों को पर्याप्त सहायता नहीं दी है;

(ख) क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत अनुसंधान केन्द्र को केवल 8 करोड़ रुपये दिए गए हैं जबकि प्रस्तावित आबंटन 29 करोड़ रुपये था, जिसके परिणामस्वरूप केन्द्र की दीर्घकालीन विद्युत योजना में बहुत अधिक कांट-छांट करनी पड़ी है;

(ग) क्या इस कटौती से सबमेरिन परिवहन सहित भावी परियोजनाओं पर प्रभाव पड़ेगा;

(घ) क्या बेहतर कुशलता के लिए नौवहन पोतों के डिजाइन विकसित करने के कार्य पर भी प्रभाव पड़ेगा; और

(ङ) क्या इसको ध्यान में रखते हुए मन्त्रालय ने आयोजकों को 29 करोड़ रुपये के आबंटन को बहाल करने और उसे घटाकर 8 करोड़ रुपये न करने के लिए कहा है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ङ) नई स्कीमों के लिए 4 करोड़ रुपये सहित केन्द्रीय जल तथा विद्युत अनुसंधानशाला को सातवीं योजना के दौरान 8 करोड़ रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की परिकल्पना की गई है। पोत-जल गति की परीक्षण सुविधाएं नये

*इसमें 369 रोगी भी शामिल हैं जिनका ब्यौरा उपलब्ध नहीं है।

प्रस्तावों में से एक हैं। केन्द्रीय जल तथा विद्युत अनुसंधानशाला, पुणे सहित अनुसंधान संस्थाओं को वित्तीय आबंटन समग्र निधियों की कमी को ध्यान में रखते हुए किए गए हैं।

मध्य प्रदेश की सिंचाई क्षमता का विदोहन

3763. **श्री अजय मुशरान :** क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में वर्ष 1983-84 के अन्त तक सिंचाई का क्या प्रतिशत था और अखिल भारतीय की तुलना में यह कितना कम अथवा अधिक है; और

(ख) मध्य प्रदेश में बड़े पैमाने पर अप्रयुक्त सिंचाई क्षमता और राज्य के सीमित संसाधनों की दृष्टि से सरकार का मध्य प्रदेश की सिंचाई क्षमता के विदोहन में तेजी लाने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) वर्ष 1981-82 के भूमि प्रयोग आंकड़ों के अनुसार मध्य प्रदेश में कुल फसल क्षेत्र में से कुल सिंचित क्षेत्र अखिल भारतीय 29.15 प्रतिशत की तुलना में 11.54% था।

(ख) जल चूंकि राज्य विषय है, इसलिए सिंचाई परियोजनाओं की आयोजना, उनके लिए धन की व्यवस्था तथा उनका क्रियान्वयन राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है। तथापि, राज्यों द्वारा सिंचाई क्षमता के प्रयोग को तेज करने के लिए केन्द्रीय सरकार चुनिंदा परियोजनाओं की मानीटरिंग करती रही है और दुर्लभ सामग्री की आपूर्ति की व्यवस्था तथा तकनीकी सहायता प्रदान करती है और विदेशी ऋण सहायता की व्यवस्था करके राज्य भू-जल और लघु सिंचाई संगठनों को सुदृढ़ करने के लिए सहायता प्रदान करती है और लघु सिंचाई के विकास के लिए छोटे तथा सीमान्त किसानों को राज्य सहायता प्रदान करती है।

छठी योजना के दौरान स्थापित किए गए यात्री डिब्बों के कारखाने

3764. **प्रो० पी० जे० कुरियन :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी योजना के दौरान यात्री डिब्बों का निर्माण करने वाले कुल कितने कारखाने स्थापित किए गए और उन पर कुल कितनी धनराशि खर्च हुई;

(ख) उन राज्यों के नाम क्या हैं जहां ये कारखाने स्थित हैं;

(ग) क्या केरल राज्य ने मांग की थी कि छठी योजना के दौरान उक्त राज्य में एक यात्री डिब्बा कारखाना स्थापित किया जाये;

(घ) क्या इस मांग को स्वीकार नहीं किया गया था;

(ङ) क्या सातवीं योजना में यात्री डिब्बे कारखाने स्थापित करने का सरकार का कोई प्रस्ताव है; और

(च) यदि हां, उन राज्यों के नाम क्या हैं, जहां इनको स्थापित किए जाने की सम्भावना है?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : (क) कोई नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) से (च) सभी पहलुओं पर विचार करने के बाद, सरकार ने सातवीं योजना अवधि में पंजाब के कपूरथला में एक नया सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने का विनिश्चय किया है।

भ्रष्ट रेलवे अधिकारियों के विरुद्ध अभियान तथा उनका जोन-वार ब्यौरा

3765. **श्री प्रकाश वी० पाटिल** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने भ्रष्ट अधिकारियों के विरुद्ध अभियान चलाया है; और

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1984 और 1985 के दौरान जोन-वार रेलवे-वार कितने व्यक्तियों के विरुद्ध कार्यवाही की गई थी तथा तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) भ्रष्ट अधिकारियों को पकड़ने और भ्रष्टाचार की रोकथाम समाप्त करने के लिए रेलों पर सतर्कता और अन्य विभागों की गतिविधियां गहन कर दी गई हैं। विशेष रूप से भीड़-भाड़ के दिनों में गाड़ियों में यात्रियों को शायिकाओं के आरक्षण/आबंटन में कदाचार का पता लगाने और कदाचार में शामिल पाए गए कर्मचारियों को दण्डित करने के लिए विशेष अभियान चलाए जाते हैं।

वर्ष 1984 और 1985 के दौरान रेलवे बोर्ड के विशेष दस्ते और विभिन्न रेलों द्वारा की गई कारंवाई का ब्यौरा संलग्न विवरण 1 और 2 में दिया गया है।

विवरण 1

	1984	1985 (जनवरी से अक्तूबर)	
1. की गई जांचों की संख्या			
(क) आरक्षण/बुकिंग कार्यालय	162	(135)	144
(ख) प्लेटफार्म	31	(25)	43
(ग) गाड़ियां	322	(268)	371
(घ) अन्य	128	(110)	98
जोड़	643	(538)	656

	1984	1985 (जनवरी से अक्तूबर)	
2. पकड़े गए दलालों/अंगोछा बिछाकर जगह घेरने वालों की संख्या	12	(10)	9
3. अन्तरित टिकटों पर यात्रा करते पकड़े गए मामलों की संख्या	25	(20)	64
4. अनियमितताओं के लिए उत्तरदायी पाये गए कर्मचारियों की संख्या	462	(385)	492
5. बड़े दण्ड की कार्रवाई के अन्तर्गत दोषी कर्मचारियों की संख्या	66	(55)	135
6. मामूली दण्ड की कार्रवाई के अन्तर्गत दोषी पाये गए कर्मचारियों की संख्या	396	(330)	336
7. निलम्बित कर्मचारियों की संख्या	37	(30)	51
8. स्थानान्तरित किए गए कर्मचारियों की संख्या	11	(10)	36

नोट :—1985 के आंकड़े केवल 10 महीने की अवधि के हैं। तुलना के लिए 1984 के 10 महीनों की तदनुरूपी अवधि के समानुपातिक आंकड़े कोष्ठकों ( ) में दिए गए हैं।

विवरण 2

क्षेत्रीय रेलवे	की गई निवारक जांचों की संख्या		अनुशासनात्मक कार्रवाई के लिए चलाये गए मामलों की संख्या		निलम्बित किए गए कर्मचारियों की संख्या		उन कर्मचारियों की संख्या जिनपर बड़े/मामूली दण्ड वास्तव में आरोपित किये गए।	
	1984	1985 (सितम्बर तक)	1984	1985 (सितम्बर तक)	1984	1985 (सितम्बर तक)	1984	1985 (सितम्बर तक)
1. मध्य	1537	999	408	172	2	18	803	385
2. पूर्व	1570	1541	460	416	15	20	273	147
3. उत्तर	1343	1074	465	728	15	117	507	509
4. पूर्वोत्तर	2583	1728	159	138	11	15	133	132
5. पूर्वोत्तर सीमा	938	1613	26	30	2	10	87	45
6. दक्षिण	2768	1836	128	72	—	—	543	248
7. दक्षिण मध्य	3150	2540	250	214	15	14	439	180
8. दक्षिण पूर्व	1268	892	78	102	3	13	132	35
9. पश्चिम	2866	2397	115	81	8	35	373	262
जोड़	18023	14620	2089	1953	71	242	3290	1943

रेलवे में खेल कोटे के अन्तर्गत नियुक्तियों में अनियमिततायें

3766. **श्री सोमजी भाई डामोर** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे में खेल कोटे के अन्तर्गत रोजगार देने के लिए कितना प्रतिशत स्थान रखे गए हैं ;

(ख) क्या रेल विभाग को इस कोटे के अन्तर्गत पद भरते समय स्थानीय अधिकारियों द्वारा की जा रही अनियमितताओं की जानकारी है ;

(ग) क्या रेल विभाग को अब तक कोई शिकायत प्राप्त हुई है ;

(घ) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ;

(ङ) क्या रेल विभाग इस कोटे के अन्तर्गत पदों को भी विज्ञापन देकर और रेलवे भर्ती बोर्ड के माध्यम से भरने की सोच रहीं हैं ; और

(च) क्या रेल विभाग इस खेल कोटे के अन्तर्गत नियुक्ति को अन्य जोनों के उम्मीदवारों की बजाए केवल स्थानीय जोन के उम्मीदवारों के लिए सीमित करने पर विचार कर रहीं हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) रेलों पर खिलाड़ियों की भर्ती के लिए कोटा निर्धारित है। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) और (ग) हाल ही में, इस मामले में पूर्वोत्तर रेलवे पर अनियमितता के आरोप से सम्बन्धित एक शिकायत रेल विभाग को प्राप्त हुई थी। लेकिन यह निराधार पाई गई थी।

अगली सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जाएगी।

(घ) उपर्युक्त भाग (ख) और (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से खेल-कूद कोटे के पदों को भरने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(च) खेल-कूद कोटे को केवल स्थानीय क्षेत्रीय उम्मीदवारों तक सीमित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण

रेल पर खेल-कूद कोटा में भर्ती के लिए निर्धारित कोटा

यूनिट	खेलकूद कोटा वर्ग "ग" (श्रेणी III) के पद	वर्ग "घ" (श्रेणी-I) के पद
क्षेत्रीय रेलें		
मध्य	एक वर्ग में	एक वित्तीय वर्ष
पूर्व	24 तक	में प्रत्येक मण्डल तथा
उत्तर		मुख्यालय में 4 तथा
दक्षिण		प्रत्येक कारखाने में तीन
दक्षिण मध्य		
दक्षिण पूर्व		
पश्चिम		
पूर्वोत्तर	एक वर्ष में 18 तक	वही
पूर्वोत्तर सीमा	एक वर्ष में 12 तक	वही
उत्पादन यूनिटें		
चि० रे० का०		
डी० रे० का०	एक वर्ष में 12	एक वित्तीय वर्ष में 10 तक
स० डि० का०		
अ० अ० मा० सं०	वही	वही

अपूर्ण रूप से सज्जित चिकित्सा संस्थानों का प्रबन्ध-ग्रहण

3767. कुमारी पुष्पा देवी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में अपूर्ण रूप से सज्जित चिकित्सा संस्थानों की वृद्धि पर रोक लगाने के लिए कुछ प्राइवेट चिकित्सा संस्थानों के विरुद्ध कड़ी कार्यवाही करने का है,

(ख) यदि हां, तो कौन-कौन राज्यों में और कौन-कौन से मेडिकल कालेजों को अपूर्ण रूप से सज्जित पाया गया है,

(ग) क्या सरकार विद्यार्थियों के लिए एक पाठ्यक्रम और अध्ययन की एक एकीकृत व्यवस्था करने के लिये मेडिकल कालेजों का प्रबन्ध-ग्रहण करेगी, और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कब तक निर्णय लिए जाने की आशा है ?

परिवार कल्याण विभाग में उपमन्त्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) से (घ) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद मेडिकल कालेजों का समय-समय पर निरीक्षण करती है जिससे कि यह सुनिश्चित हो सके कि उनमें चिकित्सा शिक्षा के यथेष्ट स्तर, जिसमें स्टाफ, उपकरण, आवास, प्रशिक्षण तथा चिकित्सा शिक्षा देने के लिए निर्धारित अन्य सुविधाएं भी शामिल हैं, के साथ-साथ प्रत्येक परीक्षा की पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध हैं। यदि किसी मेडिकल कालेज में प्रवीणता या स्टाफ, उपकरण आदि की दृष्टि से कोई कमी पायी जाती है तो यह परिषद इस मेडिकल कालेज को आदेश देती है कि वह इस कमी को पूरा करे। यदि यह कमियां दूर नहीं की जाती तो परिषद भारत सरकार को यह सिफारिश करती है कि इस कालेज की अर्हताओं की मान्यता समाप्त कर दी जाए। मेडिकल कालेजों का निरीक्षण लगातार होता रहता है। भारत सरकार का किसी भी मेडिकल कालेज को अपने अधिकार में लेने का कोई विचार नहीं है।

राज्यों में स्थापित राष्ट्रीयकृत परिवहन कम्पनियों द्वारा राज्य परिवहन निगमों की लाभकारिता पर प्रभाव

3768. **श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम क्या हैं जहां सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1951 के अन्तर्गत राज्य सड़क परिवहन निगमों की स्थापना किए जाने के अतिरिक्त कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत राष्ट्रीयकृत परिवहन कम्पनियाँ स्थापित की गई हैं, और

(ख) क्या ऐसी परिवहन कम्पनियों के गठन से राज्य परिवहन निगमों की लाभकारिता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) उड़ीसा और महाराष्ट्र राज्य ने सड़क परिवहन अधिनियम, 1950 के तहत गठित राज्य सड़क परिवहन निगमों के अलावा कम्पनी अधिनियम, 1956 के तहत गठित परिवहन कम्पनियों का भी राष्ट्रीयकरण किया है। पश्चिम बंगाल में सड़क परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के तहत कलकत्ता राज्य परिवहन निगम का गठन किया गया है और कम्पनी अधिनियम, 1956 के तहत कलकत्ता ट्रामवेज निगम लिमिटेड का गठन किया गया है। तथापि इन दोनों के परिचालन की तुलना नहीं की जा सकती क्योंकि इनमें से एक बसें चलाता है और दूसरा ट्रामें चलाता है।

(ख) सम्बन्धित राज्य सरकारों से प्राप्त सूचना के अनुसार, ऐसी व्यवस्था से राज्य परिवहन निगमों की लाभप्रदता पर असर नहीं पड़ा है।

टिक्कोड़ी, शोरनूर और मंगलौर सेक्शनों में भारतीय खाद्य निगम भंडारों के लिए नई रेलवे साइडिंग।

3769. **श्री के. पी. उन्नीकृष्णन** : क्या **परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार टिक्कोड़ी, शोरनूर और मंगलौर सेक्शनों में भारतीय खाद्य निगम के भंडारों के लिए रेलवे साइडिंग की व्यवस्था करने का है;

(ख) क्या टिक्कोड़ी, शोरनूर, मंगलौर में भारतीय खाद्य निगम के लिए रेलवे साइडिंग बनाने का काम शुरू हो गया है;

(ग) यदि हां, तो उक्त काम के कब तक पूरा हो जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) टिकोडी स्थित भारतीय खाद्य निगम की गोदामों के लिए रेलवे साइडिंग की व्यवस्था की जा रही है। शेरुवण्णूर या मंगलौर में साइडिंग की व्यवस्था करने के लिए भारतीय खाद्य निगम से कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) टिकोडी में साइडिंग का निर्माण कार्य चल रहा है।

(ग) इस कार्य का पूरा होना भारतीय खाद्य निगम द्वारा इसकी पूरी लागत, जो अभी तक जमा नहीं की गयी है, जमा करने पर निर्भर करेगा।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

औषध एककों के लिए माल निर्माण प्रथा संहिता

3770. **श्री भोला नाथ सेन** : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संठगन ने औषध एककों के लिए माल-निर्माण प्रथा संहिता तैयार की है;

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

(ग) भारत में कितनी औषध-एककों ने इस संहिता को अपनाया है; और

(घ) संहिता का अनुपालन सुनिश्चित करने हेतु सभी औषध एककों के लिए इसे अनिवार्य बनाने की दृष्टि से क्या कदम उठाये गये हैं/उठाने का विचार है ताकि भारतीय औषधियां विश्व स्तर के समान बन सकें ?

परिवार कल्याण विभाग में उप-मंत्री (श्री एस० कृष्णकुमार) : (क) से (ग) विश्व स्वास्थ्य संगठन ने सिफारिश की थी कि सदस्य देशों को चाहिए कि वे "औषधियों के निर्माण और गुणवत्ता नियंत्रण की अच्छी प्रथाओं" संबंधी अपेक्षाओं को अपनाएं और वे अपने देश के औषधि निर्माताओं से "अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में आने वाले फार्मास्यूटिकल उत्पादों की गुणवत्ता की प्रमाण-पत्र योजना" में भाग लेने के लिए कहें।

भारत इस योजना में एक भागीदारी देश है। सर्टिफिकेशन स्कीम के अधीन औषधियां निर्यात कर रही फर्मों की निर्माण संबंधी गतिविधियों पर सक्षम अधिकारी द्वारा औषधियों की

क्वालिटी सुनिश्चित करने के लिए कड़ी नजर रखी जाती है। भारत के विभिन्न राज्यों में ऐसे अनेक औषधि निर्माता हैं जो इस सर्टिफिकेशन स्कीम का लाभ उठा रहे हैं।

(घ) औषधि और प्रसाधन सामग्री नियमों में "अच्छी निर्माण प्रथाओं" को शामिल करने के लिए अधिसूचना का एक प्रारुप तैयार कर लिया गया है, और उसे राजपत्र में प्रकाशित करने से पहले विधि मंत्रालय (विधायी-विभाग) को विधीक्षा के लिए भेजा गया है।

अध्यापकों का राजनीति में प्रवेश

3771. **डा० चन्द्र शेखर त्रिपाठी** : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय अभिभावक संघ ने सरकार से अध्यापकों को राजनीति में प्रवेश करने की अनुमति न दिए जाने की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो क्या अभिभावकों द्वारा दिया गया ज्ञापन सरकार के विचाराधीन है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई निर्णय लिया गया है; और

(घ) यदि अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है तो उसके क्या कारण है ?

शिक्षा तथा संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : (क) जी, नहीं। सरकार को अखिल भारतीय अभिभावक संघ से ऐसा कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

नौवहन विकास निधि समिति द्वारा जारी गारंटी के बदले में धनराशि जारी करना

3772. **डा० बी० एल० शैलेश** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करगे कि :

(क) क्या उनका मंत्रालय नौवहन कंपनियों के अपनी देनदारियों का भुगतान करने में असफल रहने के कारण नौवहन विकास निधि समिति द्वारा बैंकों को जारी की गई गारंटियों के अंतर्गत दिये जाने वाले दावों का भुगतान करने के लिए धन जारी करने के लिए सहमत हो गया है,

(ख) यदि हां, तो उनका मंत्रालय नौवहन विकास निधि समिति द्वारा दी गई गारंटी के अन्तर्गत कितना धन जारी करने को सहमत हो गया है, और

(ग) इसमें शामिल नौवहन कंपनियों के नाम क्या हैं ?

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : (क) से (ग) जब कभी नौवहन कंपनियां नौवहन विकास निधि समिति द्वारा गारंटी शुदा वाणिज्यिक बैंकों से प्राप्त ऋण की अदायगी नहीं करती है, तब वाणिज्यिक बैंक अपना दावा नौवहन विकास निधि समिति को पेश करते है। नौवहन विकास निधि समिति को अपना संविदाकारी दायित्व निभाना पड़ता है और विभाग के बजट में इतनी ही धनराशि का प्रावधान किया जाता है।

एयर इण्डिया के लिए यूरो-डालर इकट्ठा करना

3773. **श्री बी० बी० देसाई** : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने एयर इंडिया के लिए 443 मिलियन यूरोडालर एकत्र करने के लिए प्रति स्पद्धरित अन्तंराष्ट्रीय बैंकों से उनकी पेशकश को संशोधित करने के लिए कहा है, ताकि शर्तों को और अधिक आकर्षक बनाया जा सके;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में मंत्रालय द्वारा कोई वित्तीय निर्णय किया गया है;

(ग) यदि हां, तो क्या किसी अन्तिम पेशकश करने वाले का पता लगाया गया है; और

(घ) यदि हां, तो क्या मुख्य शर्तें लगाई गई हैं ?

नागर विमानन विभाग में राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (घ) विभिन्न अन्तर्राष्ट्रीय बैंकों से प्राप्त प्रस्ताव अभी सरकार के विचाराधीन हैं।

11.44 म०पू०

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : श्रीमन्, दिल्ली विश्वविद्यालय के अध्यापकों की हड़ताल का आज तीसरा दिन है······

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही सूचना प्राप्त करने के लिए इसे भेज दिया है और जब यह मेरे पास आयेगा तो मैं इस पर फैसला लूंगा कि क्या किया जाये।

श्री बसुदेव आचार्य : हमने ध्यानाकर्षण दिया है······**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : इसीलिए मैंने सूचना प्राप्त करने के लिए कहा है। आप मुझ से मिल सकते हैं।

श्री बसुदेव आचार्य : मंत्री महोदय यहां उपस्थित हैं। वह वक्तव्य दे सकते हैं। 6,000 अध्यापक हड़ताल पर हैं······**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : कोई फर्क नहीं पड़ता। ठीक है।

श्री बलवंत सिंह रामूवालिया (संगरूर) : श्रीमन्, अखिल भारतीय विमुक्त जाति फैडरेशन के दो लोग भूख हड़ताल पर बैठे हुए हैं······**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : वह कानून और व्यवस्था का प्रश्न है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह कानून और व्यवस्था का प्रश्न है ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं है ।

****(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : नहीं, यह कोई तरीका नहीं है ।

श्री वी० शोभनाद्रीश्वर राव (विजयवाड़ा) : आन्ध्र प्रदेश के किसान कह रहे हैं कि भारतीय खाद्य निगम उन्हें सहायता नहीं कर रहा······**(व्यवधान)**

श्री सुरेश कुरुप (कोट्टायम) : मंत्री महोदय को आज वक्तव्य देना चाहिए ।

(व्यवधान)

श्री वी० शोभनाद्रीश्वर राव : सभा में आश्वासन दिया गया था । हम आपकी सहायता चाहते हैं । कृपया सरकार को निदेश दें ।

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही सूचना प्राप्त करने के लिए कहा है ।

श्री टी० बशीर (चिरियान्किल) : केरल को भारतीय खाद्य निगम ने जो चावल आबंटित किया है, वह सड़ा हुआ है और खराब किस्म का है ।

अध्यक्ष महोदय : लिखकर दीजिए । मैं मत्री महोदय से पूछताछ करूंगा ।

श्री टी० बशीर : इससे वितरण व्यवस्था को नुकसान हो रहा है ।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा पटल पर पत्र रखे जायेंगे ।

श्री सुरेश कुरुप : अध्यक्ष महोदय······**(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे लिखकर दीजिए । मैं आपके मामले की जांच कराऊंगा । कोई समस्या नहीं है । श्रीमन्, मैं आपकी सहायता करूंगा । श्री रेड्डी, मैं आपकी सेवा में हाजिर हूं । कोई समस्या नहीं ।

श्री वसुदेव आचार्य : उन्हें कहें कि वक्तव्य दें ।

अध्यक्ष महोदय : श्रीमन्, मैं उन्हें नहीं कह सकता ।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने इनको बोलने की अनुमति नहीं दी है । कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित न करें । अब, सभा पटल पर पत्र रखें जायेंगे ।

** कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया ।

11.46 म० पू०

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

राष्ट्रीय जल विज्ञान संस्थान, रुड़की का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन और उसके कार्यकरण की समीक्षा के बारे में एक विवरण

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानंद) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :

(1) राष्ट्रीय जल विज्ञान संस्थान, रुड़की, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(2) राष्ट्रीय जल विज्ञान संस्थान, रुड़की, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ग्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल०टी० 1593/85]

भारत के नियंत्रक—महालेखा परीक्षक का वर्ष 1984 संबंधी—संघ सरकार (वाणिज्यिक) भाग 5—कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड—प्रतिवेदन, मरमागाओ गोदी श्रमिक बोर्ड का वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा तथा कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोचीन की वर्ष 1984-85 की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन

परिवहन मंत्री (श्री बंसीलाल) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अन्तर्गत भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक के वर्ष 1984 संबंधी संघ सरकार (वाणिज्यिक) भाग 5—कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड—प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति ।

[ग्रंथालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी० 1594/85]

(2) (एक) मरमागाओ गोदी श्रमिक बोर्ड के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) मरमागाओ गोदी श्रमिक बोर्ड के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति ।

[ग्रंथालय में रखी गई । देखिए संख्या एल०टी० 1595/85]

(3) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति :—

(एक) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोचीन, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(दो) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड, कोचीन, का वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रन्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 1596/85]

प्राइवेट पार्टियों द्वारा रेलवे की सहायक गतिविधियों में भाग लेने के बारे में अतारांकित प्रश्न संख्या 1609 के संबंध में दिए गए उत्तर में शुद्धि

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : मैं प्राइवेट पार्टियों द्वारा रेलवे की सहायक गतिविधियों में भाग लिये जाने के बारे में श्री बी० वी० देसाई के अतारांकित प्रश्न संख्या 1609 के संबंध में 28 नवम्बर, 1985 को दिये गये उत्तर में शुद्धि करने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 1597/85]

तकनीकी शिक्षक प्रशिक्षण संस्थान (उत्तरी क्षेत्र) चण्डीगढ़ का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा समीक्षा; सरदार वल्लभभाई इन्जीनियरी तथा प्रौद्योगिकी क्षेत्रीय कालेज, सूरत, का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा; विश्वेश्वरया इन्जीनियरी क्षेत्रीय कालेज, नागपुर का वर्ष 1984-85 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा; आदि, आदि

शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती सुशीला रोहतगी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं :—

(1) (एक) तकनीकी शिक्षक प्रशिक्षण संस्थान (उत्तरी क्षेत्र) चण्डीगढ़, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) तकनीकी शिक्षक प्रशिक्षण संस्थान (उत्तरी क्षेत्र) चण्डीगढ़, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 1598/85]

(2) (एक) सरदार वल्लभभाई इन्जिनियरी तथा प्रौद्योगिकी क्षेत्रीय कालेज, सूरत, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

(दो) सरदार वल्लभभाई इन्जीनियरी तथा प्रौद्योगिकी क्षेत्रीय कालेज, सूरत, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 1599/85]

(3) (एक) विश्वेश्वरया इन्जीनियरी क्षेत्रीय कालेज, नागपुर, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

(दो) विश्वेश्वरया इन्जीनियरी क्षेत्रीय कालेज, नागपुर, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 1600/85]

(4) (एक) मौलाना आजाद प्रौद्योगिकी कालेज, भोपाल, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

(दो) मौलाना आजाद प्रौद्योगिकी कालेज भोपाल, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 1601/85]

(5) (एक) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, वारंगल, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

(दो) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, वारंगल, के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण का सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

[ग्रंथालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 1602/85]

(6) दिल्ली विश्वविद्यालय की अनुरक्षित संस्थाएं, दिल्ली, के वर्ष 1982-83 संबंधी वार्षिक-लेखाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा तत्संबंधी लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(7) उपर्युक्त (6) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 1603/85]

(8) क्षेत्रीय इन्जीनियरी कालेज, कालीकट, के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक लेखाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा तत्संबंधी लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 1604/85]

(9) (एक) क्षेत्रीय इंजिनियरी कालेज, तिरूचिरापल्लीक (तमिलनाडु) के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

(दो) क्षेत्रीय इंजिनियरी कालेज, तिरूचिरापल्ली (तमिलनाडु) के वर्ष 1984-85 संबंधी वार्षिक लेखाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) क्षेत्रीय इंजिनियरी कालेज, तिरूचिरापल्ली, (तमिलनाडु) के वर्ष 1984-85 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिये संख्या एल० टी० 1605/85]

11.47 म० पू०

राज्य सभा से सन्देश

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्न संदेशों की सूचना सभा को देनी है :—

"राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम संख्या 127 के उपबंधों के अनुसरण में, मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा, 11 दिसम्बर 1985 को हुई अपनी बैठक में लोक सभा द्वारा 4 दिसम्बर 1985 को पारित किए गए बोनस संदाय (दूसरा संशोधन) विधेयक, 1985 से बिना किसी संशोधन के सहमत हुई।"

11.48 म० पू०

लोक लेखा समिति

20 वां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री ई. अय्यप्पु रेड्डी (कुरनुल) : मैं "सीमा-शुल्क प्राप्तियां और संघ उत्पाद-शुल्क" के संबंध में लोक लेखा समिति के 84वें प्रतिवेदन (सातवीं लोक सभा) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही के बारे में उक्त समिति का 20 वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

याचिका समिति

पहला प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्रीमती आबिदा अहमद (बरेली) : मैं याचिका समिति का पहला प्रतिवेदन (हिन्दी और अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूं।

11.49 म० पू०

समिति के लिए निर्वाचन

राष्ट्रीय पोत परिवहन बोर्ड

[अनुवाद]

परिवहन मंत्री (श्री बंसी लाल) : मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूं :—

"कि वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 4 की उपधारा (2) (क) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निर्देश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अध्यधीन, राष्ट्रीय पोत परिवहन बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से चार सदस्य चुनें।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 4 की उपधारा (2) (क) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे अध्यक्ष निर्देश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अध्यधीन, राष्ट्रीय पोत परिवहन बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से चार सदस्य चुनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

11.50 म० पू०

नियम ३७७ के अधीन मामले

[हिन्दी]

(एक) युवकों द्वारा नशीली दवाओं विशेषकर स्मैक, के प्रयोग रोकने की आवश्यकता

श्रीमती सुन्दरवती नवल प्रभाकर (करोल बाग) : अध्यक्ष महोदय, अभी जो कार्यशाला नशीले पदार्थों के उपयोग के चलन संबंधी चर्चाओं को लेकर दिल्ली में चल रही है, यह एक बहुत ही सामायिक एवं महत्वपूर्ण प्रयास है। ऐसी कार्यशालायें हमें और शहरों में भी स्थापित करनी चाहिए। हाल ही में इस बारे में सार्क में लिए गए निश्चय भी स्वागत योग्य कदम हैं। हमारा विश्वास है कि इन कदमों से जरूर कोई रास्ता निकलेगा जिससे कि हमारे बच्चों को, विशेष

कर युवा लड़कियों की जिन्दगी से खिलवाड़ को रोका जा सकता है। यह मेरा अपनी धारणा है कि हमें इस ओर सतत और अथक प्रयत्न जारी रखने होंगे। विशेषकर स्मेक का प्रचलन हर हालत में रोकना होगा। अगर ऐसा नहीं हुआ तो अवश्य ही हमारी भावी पीढ़ी का भविष्य गर्त में मिल जाएगा।

[अनुवाद]

(दो) दिल्ली में कानून और व्यवस्था की बिगड़ती हुई स्थिति पर नियंत्रण करने के लिए और अधिक कड़े कदम उठाने तथा इस प्रयोजन के लिए और पुलिस कंट्रोल रूम बनाने की मांग।

श्री डी. एन. रेड्डी (कडप्पा) : दिल्ली शहर में कानून और व्यवस्था की स्थिति बड़ी तेजी से बिगड़ती जा रही है। कोई भी दिन ऐसा नहीं जाता जब शहर में नृशंस हत्याएं, और हमले न हों और बैंक में डकैतियां न पड़े। सरकार को स्थिति पर काबू पाने के लिए और कड़े उपाय करने चाहिए तथा और अधिक पुलिस नियंत्रण कक्षों की व्यवस्था करनी चाहिए।

(तीन) महाराष्ट्र में ठाणे और नागर जिलों के पिछड़े हुए क्षेत्रों में नई रेल लाइन बिछाने की मांग

श्री एस. जी. घोलप (ठाणे) : मध्य रेलवे के कसारा और खंडाला दोनों घाटों पर बहुत अधिक भीड़ रहती है और इसलिए ठाणे और नागर जिलों के पिछड़े क्षेत्रों के लिए वैकल्पिक रेल लाइन की व्यवस्था करने और वहां के लोगों को सुविधा प्रदान करने हेतु रेलवे प्राधिकरण को मालशेत घाट नगर रेल लाइन का तुरन्त निर्माण करना चाहिए। अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह रेलवे बोर्ड को नई लाइन को तुरन्त निर्माण करने के निदेश दें।

(चार) सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि में विझिजम मत्स्य-ग्रहण पत्तन को शुष्क गोदी एवं माल बंदरगाह के रूप में विकसित करने की आवश्यकता

श्री ए० चार्ल्स (त्रिवेन्द्रम) : त्रिवेन्द्रम के विझिजम मत्स्य ग्रहण बंदरगाह को एक माल बंदरगाह के रूप में विकसित करने के लिए सभी अपेक्षाएं उपलब्ध हैं। इस बन्दरगाह पर एक शुष्क गोदी बनाने हेतु सभी प्राकृतिक सुविधाएँ उपलब्ध हैं। मंत्री महोदय ने अतारांकित प्रश्न संख्या 1985 का जो उत्तर दिया है उससे पता चलता है कि यह प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। यद्यपि मत्स्य ग्रहण बंदरगाह के निर्माण कार्य में काफी विलम्ब हुआ है, किंतु अब इसका काम तेजी से चल रहा है और यह काम 1987-88 तक पूरा हो जाएगा। मत्स्य ग्रहण बंदरगाह परियोजना के अन्तर्गत दो जल-तोडकों का निर्माण कार्य पूरा हो गया है। एक कच्चा/कामचलाऊ घाट भी बनाया गया है। समुद्र की गहराई और निर्माण में काम आने वाली सामग्री आस-पास में ही उपलब्ध होने से इस उपेक्षित बन्दरगाह को शुष्क गोदी एवं माल बंदरगाह के रूप में विकसित करने की बहुत गुंजाइश है। त्रिवेन्द्रम के घाटीय क्षेत्र में कई लाख परंपरागत मछुए रहते हैं जो गरीबी रेखा से नीचे का जीवन-यापन कर रहे हैं। इस जिले में शिक्षित बेरोजगारों की भी बहुत समस्या है। यदि विझिजम मत्स्य ग्रहण बंदरगाह को एक शुष्क गोदी सह-माल बंदरगाह

के रूप में विकसित किया जा सके तो इससे समाज के इस कमजोर वर्ग को रोजगार के पर्याप्त अवसर मिलेंगे। अतः मेरा अनुरोध है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में इस काम को उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए और यह कार्य इसी योजना के दौरान पूरा किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

(पांच) यूरिया का उत्पादन बढ़ाने के लिए फूलपुर में एक अमोनिया कारखाना स्थापित करने की मांग

श्री राम पूजन पटेल (फूलपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं भारत सरकार का ध्यान फूलपुर इफ्कों कारखाना में सोडा एश कारखाना लगाने की घोषणा करने की ओर आकर्षित कर रहा हूं। 30 दिसम्बर, 1981 को भूतपूर्व प्रधानमंत्री, स्वर्गीया श्रीमती इन्दिरा गांधी जी की उपस्थिति में एक विशाल जनसभा में भूतपूर्व कृषि मंत्री राव बीरेन्द्र सिंह जी ने यह घोषणा की थी कि इफ्को फूलपुर में एक दूसरा कारखाना सोडा एश का लगेगा। जिससे क्षेत्र की जनता में अपार प्रसन्नता हुई थी। मैं भी इस घोषणा से क्षेत्रीय जनता में प्रचार करता रहा। इस क्षेत्र के विकास के लिए सरकार ने यह कदम उठाया है। परन्तु, अभी तक इस संबंध में कोई ऐसा कदम नहीं उठाया गया जिससे यह प्रतीत हो कि यहां पर यह कारखाना लगाया जाएगा। यह क्षेत्र स्वर्गीय पंडित जवाहर लाल नेहरू जी का क्षेत्र है। जहां पर कृषि मंत्री जी ने ऐसा पुनीत कार्य को होने की उद्घोषणा किया था। ऐसा मुझे ज्ञात हुआ कि सोडा एश कारखाना किसी परिस्थितिवश वहां लगना असंभव हो गया है। मुझे यह आश्वासन दिया गया था कि इसके स्थान पर कोई बड़ा कारखाना लगाया जाएगा। इफ्को फूलपुर के महाप्रबंधक ने एक प्रस्ताव अमोनिया कारखाना लगाने का शासन को बनाकर भेजा है। जो 275 करोड़ रु० की लागत का होगा। साथ ये अन्य स्थानों से कम धन पर तथा कम समय पर स्थापित हो जाएगा। इस संबंध में मैं 21-6-85 और 17-7-85 को माननीय प्रधान मंत्री, वित्त मंत्री तथा कृषि मंत्री को पत्र लिख कर के निवेदन किया हूं। परन्तु अभी तक इसका अन्तिम निर्णय नहीं हो सका। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से निवेदन कर रहा हूं कि अमोनिया कारखाना फूलपुर इफ्कों में शीघ्र से शीघ्र लगा कर यहां पर यूरिया उत्पादन की क्षमता बढ़ाने में योगदान देने की कृपा करें।

[अनुवाद]

(छः) भारतीय खाद्य निगम द्वारा खरीदे गए धान के लिए पंजाब और हरियाणा के धान उत्पादकों को देय बकाया राशि का तुरन्त भुगतान करवाने की आवश्यकता

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया (संगरूर) : भारतीय खाद्य निगम ने पंजाब और हरियाणा के किसानों से खरीदे गए धान का भुगतान अभी तक उन किसानों को नहीं किया है। यह सारा धान खाद्य निगम ने कमीशन एजेंटों के माध्यम से खरीदा था। कई मामलों में 25 से 30 दिन का समय बीत चुका है। हजारों किसानों को उनके धान का भुगतान नहीं किया गया है और यह राशि 150 करोड़ रुपए से भी अधिक है। जब कभी किसान कमीशन एजेंटों के पास जाते हैं

उन्हें कहा जाता है कि भारतीय खाद्य निगम ने उनसे लिए गए धान का भुगतान अभी नहीं किया है। संगरूर, बरनाला, धुरी, धन्नौल, तापा, मलूकतला और निहालसिंह वाला अनाज मंडियों, प्रत्येक को, किसानों के दो करोड़ रुपये देने हैं। भुगतान में विलम्ब होने से किसानों को बहुत कठिनाई हो रही है क्योंकि किसानों को सहकारी समितियों, बैंकों से लिए गए ऋण लौटाने हैं और रबी की फसल के लिए बीज और खाद खरीदनी है। खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री को इसमें तुरन्त हस्तक्षेप करके किसानों की सहायता करनी चाहिए।

[हिन्दी]

(सात) अविकसित वनों और पिछड़े हुए क्षेत्रों का तेजी से विकास करने के लिए वन संरक्षण अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता

श्री एम० एल० झिकराम (मांडला) : अध्यक्ष महोदय, अविकसित जंगली एवं पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास के लिए सरकार हमेशा से प्रयत्नशील रही है और प्राथमिकता के आधार पर विकास कार्य करने के लिए कृत संकल्पित है। पर ऐसे क्षेत्र शत-प्रतिशत जंगली एवं पहाड़ी क्षेत्र के अन्तर्गत आते हैं। महोदय, वन-संरक्षण अधिनियम, 1980 के लागू हो जाने से वन भूमि को गैर वानिकी उद्देश्य के लिए इस्तेमाल करने पर रोक लगायी गयी है। अत: ऐसे क्षेत्रों में विकास के लिए, उक्त अधिनियम में संशोधन करना आवश्यक है ताकि इन क्षेत्रों में सड़कें, नहरें, बिजली की लाइन, सिंचाई के बांध आदि बनाये जा सकें। खेद है कि उन क्षेत्रों में अधूरा कार्य जिसमें करोड़ों रुपये खर्च हो चुके हैं ज्यों के त्यों पड़े हैं और बना हुआ कार्य भी नष्ट हो चुका है अथवा हो रहा है। साथ ही कोई भी नया निर्माण कार्य उन पिछड़े क्षेत्रों के लिए लिया ही नहीं जा रहा है।

अत: केन्द्र शासन से मेरा सविनम्र अनुरोध है कि उक्त अधिनियम में विचार करते हुए संशोधन करें। अन्यथा ये पिछड़े क्षेत्र इक्कीसवीं सदी में पहुंचने के बजाय बीसवीं में नहीं उन्नीसवीं सदी में ही पड़े रह जावेंगे।

(आठ) राजस्थान में गंगानगर जिले की हनुमानगढ़ तहसील के नवा नामक गांव में एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने की मांग

श्री बीरबल (गंगानगर) : अध्यक्ष महोदय, गंगानगर जिले में खाद का कारखाना स्थापित किये जाने के बारे में लोक सभा में 12-8-1980 को वाद-विवाद हुआ था, जिस में संबंधित मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि एक कारखाना राजस्थान की भूमि पर स्थापित किया जावेगा परन्तु जगह का कोई विवरण नहीं बताया। आपसे मालूम हुआ कि जो कारखाने स्थापित किये जायेंगे वे उपभोक्ताओं के पास खोले जायेंगे ताकि खाद उपभोक्ताओं को सस्ती व समय पर मिल सके।

मेरी आपसे प्रार्थना है कि उक्त कारखाना गंगानगर जिले की हनुमानगढ़ तहसील में गांव नवा में खोला जावे जिसके लिए निम्न तथ्य हैं :—

1—कि गंगानगर जिले में पूरी की पूरी खाद की खपत हो सकती है जो कारखाने द्वारा बनाई जावेगी।

2—कि इस गांव में करीब 25-30 वर्ष से जगह को सुरक्षित छोड़ रखा है जो आज तक सुरक्षित पड़ी है।

3—कि इस जिले में इस स्थान के पास कच्चा माल व पानी भी उपलब्ध है जो खाद के कारखाने वास्ते जरूरी है।

4—कि गंगानगर जिला औद्योगिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ जिला है। इस जिले में कोई सरकारी उद्योग की स्थापना नहीं हुई है जिससे यहां बेरोजगारी दिन-प्रति-दिन बढ़ रही है।

5—कि इस स्थान पर खाद के कारखाने में काम करने के वास्ते श्रम शक्ति भी मौजूद है।

इस वास्ते मेरा आपसे अनुरोध है कि इस उद्योग से पिछड़े जिले में जहां गरीबों के पास रोजी रोटी का कोई साधन नहीं है, साधन बन जायेगा। अतः खाद का कारखाना स्थापित किया जावे।

11.59 म० पू०

"शिक्षा को चुनौती-एक नीति परिप्रेक्ष्य" के बारे में प्रस्ताव (जारी)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब हम मद संख्या 12 लेते हैं। इसके लिए 5 घंटे का समय दिया गया था। हम इस पर पहले ही 7 घंटे 19 मिनट अर्थात निर्धारित समय से 2 घंटे 19 मिनट अधिक समय तक चर्चा कर चुके हैं। लेकिन अभी भी कुछ और सदस्य इसमें भाग लेना चाहते हैं। अतः मैं 4-5 सदस्यों को प्रत्येक को 3 मिनट समय दूंगा।

श्री कादम्बुर जनार्दनन (तिरुनलवेली) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे नई शिक्षा नीति, जो कि 21वीं सदी के नए भारत का आधार है, संबंधी चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया। आज देश के लगभग एक तिहाई जनसंख्या ही शिक्षित है।

12.00 मध्याह्न

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

बहुत कम लोगों के शिक्षित होने के कारण इस निर्धन देश के लिए नई शिक्षा नीति और इसकी चुनौतियों का सामना करना बहुत कठिन है।

निश्चय ही, यह नई सरकार जो 21वीं सदी का निकट भविष्य में ही सामना करने वाली है, बहुत साहस से इस चुनौती का सामना कर रही है और उन्होंने इस सम्माननीय सभा में मुझे वाद-विवाद का अवसर प्रदान करके ठीक ही किया है।

मेरा निवेदन है कि क्या देश में इतने कम लोगों के शिक्षित होने से हम नई नीति को सफलापूर्वक कार्यान्वित कर सकते हैं। अतः सर्वप्रथम हमें यह करना होगा कि हम जो भी तरीका अपनाते हैं, उसमें कम से कम 10 वर्ष की आयु तक अर्थात पांचवी कक्षा तक प्रत्येक बच्चे के लिए राष्ट्रीय नीति के रूप में शिक्षा अनिवार्य करनी होगी।

सारे देश में 10 वर्ष तक के अर्थात 5वीं कक्षा तक के ग्रामीण निर्धन बच्चों को मुफ्त पौष्टिक भोजन दिया जाना चाहिए ताकि वह सरकार द्वारा की गई शिक्षा की अनिवार्यता को बोझ न मानें।

इस योजना की सफलता मुख्यतः ग्रामीण क्षेत्रों में प्राथमिक शिक्षा स्तर में स्कूल छोड़कर जाने वालों को रोकने में है।

हमारे पूर्वजों ने प्राथमिक शिक्षा को कितना महत्व दिया था यह इस बात से ही पता चलता है कि हमने बच्चों को माता, पिता और गुरु को ईश्वर के समान मानना सिखाया।

आज हमारी प्राथमिक शिक्षा की क्या दशा है ? प्राथमिक स्कूल के अध्यापक वे लोग है जिन्हें और कोई नौकरी नहीं मिलती। अतः इस पूरी योजना की सफलता मुख्यतः इस बात पर निर्भर करेगी कि प्राथमिक कक्षा के अध्यापक कितने सेवा-भाव और कितनी रुचि से अबोध बच्चों के मस्तिष्क में इस प्रकार की भावनाएं जाग्रत कर उन्हें समझा सकते हैं कि शिक्षा भी उतनी ही महत्वपूर्ण है जितना कि कपड़ा और खाना।

प्राथमिक स्कूल अध्यापकों का चयन विश्वविद्यालय के प्रवक्ताओं के चयन से भी अधिक महत्वपूर्ण है। इस संबंध में मैं इस सदन को जन्मजात शिक्षाशास्त्री, श्री डूनकेन ग्रीनलीस, जो विद्वान थे और हमारे राष्ट्रपिता श्री गांधी जी के साथ तीसरे दशक में यहां आए थे, की राय से अवगत कराना चाहता हूं। उनकी राय यह है कि नर्सरी से तीसरी कक्षा तक के बच्चों को पढ़ाने के लिए केवल महिला अध्यापिकाओं को नियुक्त किया जाना चाहिये। वे ही उन्हें मां की तरह प्यार दे सकती हैं और उन बच्चों को पढ़ाने का धैर्य उन्हीं में हो सकता है। केवल ऐसा करके ही हम भावी पीढ़ी का निर्माण कर सकते हैं जो कि 2000 ई० में उपयोगी सिद्ध होगी।

इस समय मैं ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में शिक्षा पर किए जा रहे खर्च संबंधी आंकड़ों के बारे में बताना चाहता हूं। 1950-51 के दौरान ग्रामीण क्षेत्रों में 38.3 करोड़ रुपए खर्च किए गए और शहरी क्षेत्रों में 71.8 करोड़ रुपए खर्च किए गए। वर्ष 1970-71 के दौरान ग्रामीण क्षेत्रों में 494.8 करोड़ रुपए तथा शहरी क्षेत्रों में 623.7 करोड़ रुपए खर्च किए गए। इन आंकड़ों

से पता चलता है कि ग्रामीण क्षेत्रों में शिक्षा पर व्यय अधिक नहीं किया जा रहा है। अब 14-15 साल बीत चुके हैं।

भारत गांवों का देश है। हमें शहरी बच्चों की अपेक्षा ग्रामीण बच्चों की अधिक देखरेख करनी है। केन्द्र सरकार को प्राथमिक शिक्षा की ओर ध्यान देना चाहिए और माध्यमिक शिक्षा हमारी शिक्षा का मूल आधार होनी चाहिए ताकि सब समान और उच्च शिक्षा प्राप्त कर सकें।

लेकिन ग्रामीण क्षेत्रों में यद्यपि लोग आजकल अपने बच्चों को स्कूल भेजने के इच्छुक तो हैं, किंतु वे अपने बच्चों को स्कूल भेजना नहीं चाहते क्योंकि वे चाहते हैं कि 7-8 साल की उम्र से ही उनका बच्चा कमाने लगे। यदि पूरे देश में सभी ग्रामीण क्षेत्रों में कम से कम 10 वर्ष तक की आयु के सभी बच्चों को मुफ्त भोजन, मुफ्त वर्दी और मुफ्त किताबें दी जाएं तभी हम स्कूल छोड़ कर जाने वाले बच्चों की संख्या में कमी ला सकते हैं और इस तरह से सन् 2000 तक भावी युवा पीढ़ी को अधिक पढ़ा लिखा सकते है। यह रास्ता अपनाने से ही हमें सफलता मिल सकती है।

प्राथमिक और माध्यमिक शिक्षा बहुत ही महत्वपूर्ण अवस्थाएं हैं जिन पर सरकार को पूरा ध्यान देना चाहिए। मैं समझता हूं कि प्राथमिक और माध्यमिक शिक्षा विश्वविद्यालय और उच्चतर शिक्षा से अधिक महत्वपूर्ण है और इसलिए प्राथमिक और माध्यमिक स्कूल अध्यापकों की नियुक्ति अधिक महत्वपूर्ण है।

इस शब्दों के साथ मैं माननीय उपाध्यक्ष महोदय को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया।

श्री के० एस० राव (मछली पटनम्) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि यह महसूस कर लिया गया है कि जिस प्रकार की शिक्षा हमारे देश में दी जा रही है, वह समाज की वर्तमान आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। शिक्षा मंत्रालय का नाम बदलकर मानव संसाधन मंत्रालय रखे जाने से इस प्रकार का स्पष्ट संकेत मिलता है कि मानव संसाधन, जो इस देश में कच्चे माल के रूप में पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है, उसे तैयार माल में परिवर्तित करने की आवश्यकता है, जिससे कि वह इस देश में समाज का कायाकल्प करने के लिए प्रभावशाली साधन का काम कर सके। मेरा विचार है कि इस देश में जो भी बुराइयां हैं उसका मुख्य कारण वर्तमान अनुपयुक्त शिक्षा प्रणाली है।

इस सभा में जब भी कोई चर्चा होती है; तभी हर मंत्री संसाधनों की कमी की शिकायत करता है। इस देश में सम्पत्ति निर्माण के लिए जब तक मानव मात्र के ज्ञान और उसकी शक्ति का परिमार्जन नहीं किया जाएगा तब तक सरकार को ये संसाधन उपलब्ध किस प्रकार हो सकेंगे ? मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार उसी गति से चलती रहेगी जिस गति से वह वर्षों से अब तक चलती रही है अथवा वह शिक्षा प्रणाली में क्रान्तिकारी परिवर्तन करने के लिए वस्तुतः इच्छुक है जिससे कि हम अन्य देशों से पिछड़े न रह जाएं, जहां

प्रौद्योगिकी में बहुत तेजी से परिवर्तन हो रहा है और अन्य देशों और हमारे बीच की खाड़ी और विशाल न होती जाये। यदि यह खाड़ी और अधिक विशाल होती गई तो इस बात की सम्भावना है कि हमारा देश फिर से परतन्त्र हो जायेगा। इसलिए, यथा संभव, इस मंत्रालय के लिए अधिकाधिक निधि का प्रावधान किया जाना चाहिए। किन्तु मेरे समझ में यह नहीं आता कि कुछ निजी प्रबन्धकों द्वारा संस्थायें चलाए जाने पर सरकार को आपत्ति क्यों है; जबकि वे भी उन लोगों से संसाधन जुटाने के लिए उत्प्रेरक का काम करते हैं जो सहायता प्रदान करने की स्थिति में है; और इस प्रकार कुछ प्रतिशत निर्धन व्यक्तियों को निःशुल्क शिक्षा प्राप्त हो जाती है। यदि सरकार के पास संसाधन हैं तो मैं नहीं चाहता कि सरकार सामान्य रूप से निजी संस्थाओं को प्रोत्साहित करे। किन्तु यदि सरकार यह महसूस करती है कि उसके पास संसाधन नहीं हैं; तो उसे निजी प्रबन्धकों को संस्थायें चलाने के लिए अनुमति अवश्य ही दे देनी चाहिए किन्तु जहां तक शिक्षा के स्तर का प्रश्न है, उस पर सरकार का पूर्ण नियन्त्रण होना चाहिए।

मैं चाहता हूं कि शिक्षा प्रणाली में आमूल-चूल परिवर्तन किया जाये। मेरी राय में छठी कक्षा में ही लड़कों और लड़कियों के रुझान का विश्लेषण किया जाए और उसका पता लगाया जाए तथा व्यावसायिक किस्म की शिक्षा छठी कक्षा से 12वीं कक्षा तक निश्चित रूप से लागू की जाए। 12वीं कक्षा से आगे, डिग्री तथा स्नातकोत्तर पाठ्य-क्रम का अध्ययन उन्हीं लड़कों और लड़कियों को सुलभ कराया जाए जो योग्य पाए जाएं। इसी प्रकार जहां तक अनुसंधान और विकास का मामला है, केवल उन्हीं छात्रों को आगे पढ़ने की अनुमति दी जाए जिनके पास सृजनात्मक बुद्धि है। कौशल और विश्वास पैदा किए बिना डिग्रियां देने का कोई लाभ नहीं है, जिसके कारण हतोत्साहित होना पड़ता है तथा बेरोजगारी बढ़ती है और ऐसा होने से इस देश में बेरोजगारी और बढ़ेगी।

मेरी यह धारणा है कि अंग्रेजों ने जो शिक्षा प्रणाली लागू की थी; उसका उद्देश्य अपने हित के लिए इस देश के संसाधनों का शोषण करना था। यदि यह बात महसूस होती है; तो हम अपने देश के लड़कों और लड़कियों को अपनी आवश्यकता के अनुरूप ढाल सकते हैं; और इस प्रकार उत्पादन बढ़ सकता है और इसके बदले में विभिन्न मंत्रालयों के लिए पर्याप्त संसाधनों का प्रावधान कर सकते हैं।

क्या उद्योगमंत्री को वित्त मंत्रालय से और अधिक धन की मांग करते समय यह नहीं महसूस करना चाहिए कि मानव संसाधन के विकास को भी उद्योग समझा जाए जिससे कि इस देश में उपलब्ध मानव संसाधनों का विकास हो सके जिसका शीघ्र अधिक लाभ हो सकता है?

मेरे विचार से 12वीं कक्षा तक शिक्षा निःशुल्क और अनिवार्य होनी चाहिए। इसके अलावा शिक्षा चुने हुए व्यक्तियों को दी जानी चाहिए।

ग्रामीण क्षेत्र पर भी समुचित ध्यान देना आवश्यक है जिसके अभाव में ग्रामीण क्षेत्र के लोग समुचित शिक्षा से वंचित रह जायेंगे।

मानव संसाधन विकास मंत्रालय को शिक्षा के प्रकार को बदलने के सम्बन्ध में अपने इरादों का पर्याप्त प्रचार करना चाहिए; तथा उन्हें सेमिनार आयोजित करना चाहिए; न कि

उन्हें इसके लिए केवल अपना ही प्रयास करना चाहिए; क्योंकि उनके पास संसाधनों की बहुत कमी है। उन्हें यह कार्य न केवल शिक्षा संस्थानों को अपितु उद्योगपतियों और कार्यकारी अधिकारियों को विशेषकर स्नातकोत्तर व्यक्तियों को सौंपना चाहिए; जो मार्ग निर्देशन भी कर सकते हैं तथा अपने अनुभवों और अपने जीवन की समस्याओं पर प्रकाश डाल सकें।

सरकार का मंतव्य राष्ट्र को आत्मनिर्भर बनाने का है। मानव संसाधन विकास के बिना इसकी कल्पना केवल एक स्वप्नमात्र ही रह जाएगी और ऐसी स्थिति में यह उपेक्षा यथावत रहेगी; क्षेत्रों तथा समुदायों के बीच पारस्परिक आर्थिक स्थिति सम्बन्धी भेद-भाव बना रहेगा और इससे स्वाभाविक रूप से देश की अखण्डता को खतरा बना रहेगा। उन्हें इस पहलू पर ध्यान देना ही होगा तथा उन्हें यह भी समझ लेना चाहिये कि देश की अखण्डता बनाए रखने तथा लोकतन्त्र को कायम रखने में मानव संसाधन विकास को एक प्रमुख भूमिका निभानी है।

मेरे विचार से रक्षा और संचार आदि मंत्रालयों के लिए किए गए धन-नियतन को कम करके इस मंत्रालय को अधिक धन का नियतन किया जाना चाहिए; जिससे कि देश के अन्य कुछ मंत्रालयों और अन्य कुछ संगठनों की अपेक्षा इसके द्वारा कहीं बेहतर और अधिक शीघ्रता से लाभांश प्राप्त किया जा सके।

जैसा कि सभी जानते हैं कि महिलायें बहुत ही उपेक्षित रही है और मैं चाहता हूं कि उन्हें भी समाज में उचित स्थान तथा अच्छी किस्म की शिक्षा मिलनी चाहिए। विभिन्न शिल्प कलायें भी उपेक्षित रहीं हैं। सम्पत्ति-निर्माण के लिए हमें सक्षम पुरुष नहीं मिल पा रहे हैं। इसलिए, उन क्षेत्रों में, जहां व्यक्तियों की कमी है; हम ऐसे व्यवसाय में सीधे प्रवेश कर सम्पत्ति-निर्माण कर सकते हैं। इस पहलू पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

[हिन्दी]

श्री मनोज पांडे (बेतिया) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं नई शिक्षा नीति का स्वागत करता हूं। हमारे यहां शिक्षा का महत्व, हमारे सामाजिक और आर्थिक ढांचे से सम्बन्धित है। जब भी हम सोचेंगे तो उसमें समाज की अर्थव्यवस्था और सामाजिक व्यवस्था के अनुकूल और अनुरूप शिक्षा का महत्व हमारे समाज में है। जहां तक एग्रीकल्चरल सैक्टर का सवाल है, वहां आज की स्थिति यह है कि एग्रीकल्चरल लेबरर्स, जिनके लड़के जब पैदा होते हैं, उसी दिन से एक आमदनी के साधन के रूप में गिने जाते हैं। घर में बैठे-बैठे ही आमदनी का एक जरिया उनको समझा जाता है। यह हमारी आर्थिक और सामाजिक व्यवस्था है। आप जानते हैं कि हमारे देश में एग्रीकल्चरल सैक्टर आरगेनाइज्ड नहीं है। हम लोगों ने कई बार इस आगस्ट हाउस में भी इस बात को उठाया कि एग्रीकल्चरल सैक्टर को आरगेनाइज करने की कोशिश होनी चाहिए। लेकिन अभी तक इसके अनुरूप कोई कार्य नहीं हो सका है। हमें सबसे पहले यह देखना चाहिए कि जितने लड़के हमारे प्राथमिक विद्यालयों में जाते हैं, क्या वास्तव में उनका रजिस्ट्रेशन या पंजीयन होता है। मेरे पास कई ऐसे प्रमाण हैं कि उन लड़कों का रजिस्ट्रेशन नहीं होता है। लड़के क्लास में जाते हैं, इसका कोई रिकार्ड भी नहीं है। मेरा यह सुझाव होगा कि प्रान्तीय और ब्लाक स्तर पर ऐसी कमेटियों का गठन करें

जो यह देखे कि रजिस्ट्रेशन उन लड़कों का होता है या नहीं। हमारे बहुत से साथियों ने ड्राप-आउट्स के बारे में कहा है। यह छह वर्ष और चौदह वर्ष के बीच में सबसे ज्यादा है, करीब 70 प्रतिशत से ऊपर है। हम इस बात को जानते हैं कि जब लड़का छह या सात साल का हो जाता है तो उसे उसके गार्जियन अपने साथ फील्ड में काम कराने के लिए ले जाते हैं। आज, एन०आर०इ०पी० और आर०एल०जी०इ०पी० जैसी कई तरह की योजनाएं चल रही हैं, जिसमें उन्हें मिनिमम वेजेस के रूप में एक अच्छा पैसा मिल जाता है। तो उसे वह अपनी गरीबी के उन्मूलन के साधन के रूप में इस्तेमाल करते हैं। जब तक उनमें यह भावना बनी रहेगी, उपाध्यक्ष महोदय, मेरी यह धारणा है कि तब तक हम चाहे कैसी भी शिक्षा नीति क्यों न बना लें, वह सफल नहीं हो सकती। जब तक हमारी सामाजिक और आर्थिक धारणाएं इस प्रकार की बनी रहेंगी, हमें सफलता नहीं मिल सकती। इसलिए सबसे पहले हमें गरीबी उन्मूलन के कार्यक्रम पर जोर देना चाहिए और जो हमारी नई शिक्षा नीति बन रही है, उसमें दो-तीन चीजों का समावेश करना आवश्यक है। जैसे हम एन०आर०ई०पी० और आर०एल०ई०जी०पी० आदि कार्यक्रमों के अन्तर्गत अनाज देने की बात करते हैं और दे भी रहे हैं, उसमें ऐसे व्यक्तियों को इन्सैन्टिव के रूप में ज्यादा अनाज दिया जाना चाहिए, जिनके लड़के शिक्षा का कार्य वास्तव में ठीक प्रकार से कर रहे हों, वे देहातों में रेगुलरली पढ़ने जा रहे हों और कहीं किसी काम पर न लगे हों। यदि हम ऐसे लोगों को इंसैंटिव दें, उन्हें एक किलो अनाज के बदले दो किलो अनाज दें तो उनके लिए यह इन्सैन्टिव का काम हो सकता है।

दूसरी हमारी सबसे बड़ी आवश्यकता यह है कि जहां हम ट्राइसम योजना के अन्तर्गत रूरल यूथ्स को ट्रेनिंग देने का काम कर रहे हैं, सैल्फ एम्प्लायमेंट के हिसाब से, वहीं हम सातवीं कक्षा के बाद, आठवीं से लेकर दसवीं बारहवीं कक्षा तक के ऐसे लड़कों को ट्रेनिंग दें जिनका एप्टीट्यूड, जिनका रुझान छोटे-छोटे मैकेनिकल वर्क करने की तरफ हो। वैसे हम आज यह ट्रेनिंग दे भी रहे हैं लेकिन मेरा विचार है कि सातवीं कक्षा पास करने के बाद, आठवीं से लेकर बारहवीं कक्षा तक के बच्चों को ट्रेनिंग फार रूरल यूथ्स कार्यक्रम के अन्तर्गत ट्रेंड करें, छोटे-छोटे ट्रैक्टर्स बनाने के अच्छे मिस्त्रियों के रूप में, घड़ी बनाने वाले मिस्त्रियों के रूप में या दूसरी रोजमर्रा की आवश्यकताओं की चीजें बनाने में, जैसे ट्रांजिस्टर बनाने का काम है या दूसरे अन्य कार्य भी हो सकते हैं, जिनका दैनिक जीवन से सम्बन्ध है, और ऐसा करके हम उन्हें अच्छा काम भी दिला सकते हैं। इस तरह, मैं समझता हूं कि उनका मानसिक स्तर भी बढ़ेगा और हमारी यूनिवर्सिटीज में नामांकन के लिए जिस तरह से हंगामा हुआ करता है, उसमें भी कमी आयेगी।

इसके बाद, आज की स्थिति में, हमारी जो त्रिभाषा की पोलिसी है, उसको मैं सबसे अच्छी पौलिसी मानता हूं। उसके अन्तर्गत हमें अपनी राष्ट्र-भाषा हिन्दी के रूप में और क्षेत्रीय भाषाओं को उनके रूप में क्यूरीकुलम तैयार करना चाहिए और हमारे देश में सभी क्षेत्रीय भाषाओं को बढ़ावा मिलना चाहिए। हिन्दी को कम्पलसरी करना चाहिए और अंग्रेजी के सम्बन्ध में इस तरह की नीति अपनानी चाहिए कि जो इसे अपनी इच्छा से पढ़ना चाहे, वह पढ़े और जिसकी इच्छा न हो, वह न पढ़े। इस तरह की व्यवस्था करने की आज आवश्यकता है।

दूसरी चीज यह है, जैसा हम लोग देखते भी हैं और यहां बैठे हमारे कई मित्रों ने भी

उसकी तरफ ध्यान आकृष्ट कराया है कि हमारे बहुत से प्राथमिक विद्यालयों में भवन नहीं हैं, मैं चाहूंगा कि इस पंचवर्षीय योजना में कम-से-कम आर०एल०ई०जी०पी० तथा एन०आर०ई०पी० कार्यक्रमों के अन्तर्गत प्राथमिकता के आधार पर, ऐसे तमाम विद्यालयों में भवनों का निर्माण कराया जाए ताकि उनमें बालकों के बैठने की तो व्यवस्था हो सके। उसके बाद फिर दूसरी सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने के बारे में सोचा जा सकता है। हमारे देहातों में ऐसे बहुत से स्कूल हैं जिनमें आज तक सिवाय पेड़ के नीचे बैठकर पढ़ाने के, दूसरे कोई साधन मौजूद नहीं है।

इसलिए अन्त में, मैं केवल यही कहना चाहूंगा कि एक राष्ट्रीय स्तर पर और एक प्रादेशिक स्तर पर कमेटी का गठन किया जाना चाहिए जो यह मौनीटर करे कि वास्तव में जो लोग एग्रीकल्चरल सैक्टर में हैं, उनके लड़के रैगुलरली पढ़ने जाते हैं या नहीं। इसके साथ ही मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रगुजार हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

[अनुवाद]

श्री एस० जयपाल रेड्डी (महबूब नगर) : शिक्षा मंत्री के रूप में हम श्री पी० वी० नरसिम्हाराव जैसे विद्वान और अनुभवी व्यक्ति को प्राप्त करने का हमें सौभाग्य प्राप्त हुआ है यद्यपि उनके मंत्रालय का नया नामकरण अनावश्यक रूप से बहुत ही नये ढंग से पुनर्कल्पित किया गया है।

शिक्षा सुधार एक ऐसा विशाल विषय है जिस पर इस सभा में ऐसी बहुउद्देशीय चर्चा करने अथवा बहु-प्रयोजनीय सेमिनार आयोजित करने तथा देश भर में आयोजित की जा रही गोष्ठियों से कोई लाभ नहीं होगा···

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्ट्स गंज) : चूंकि माननीय सदस्य को इस चर्चा से कोई लाभ नहीं प्रतीत होता है, अतः उनसे मेरा अनुरोध है कि वह इस पर कुछ न बोलें।

उपाध्यक्ष महोदय : जी नहीं, जी नहीं। कृपया बीच में मत बोलिये। उनके पास केवल दो मिनट का समय है। कृपया उन्हें बोलने दीजिए।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : इसलिए, मेरा सुझाव है कि अब इस विषय के अलग-अलग पहलुओं पर चर्चा या सेमिनार अथवा गोष्ठियां आयोजित की जाएं। यह एक फैशन हो गया है कि जो भी व्यक्ति पहली बार किसी राज्य का मुख्य मंत्री बनता है अथवा देश का प्रधान मंत्री बनता है वह नई शिक्षा नीति की बात करता है। इससे ऐसा प्रतीत होता है कि हमारी शिक्षा नीति कभी भी सुव्यवस्थित अथवा सुविचारित नहीं रही है।

महोदय, मुझे कोठारी आयोग के प्रतिवेदन को पढ़ने का अवसर मिला है। मुझे यह नहीं पता चल पाया कि कोठारी आयोग के प्रतिवेदन से हम वास्तव में क्या विशेष सुधार कर सकेंगे। आज जो देश की समस्या बनी हुई है, वह यह है कि हम अपनी ही विशेषज्ञ समितियों और आयोगों की सिफारिशों को कार्यान्वित करने में असमर्थ रहे हैं।

हमें अपनी प्राथमिकताओं के बारे में पता है। सर्वाधिक प्राथमिकता आम जनता की निरक्षरता दूर करने को दी जानी थी। दूसरी प्राथमिकता सार्वभौमिक आरम्भिक शिक्षा का लक्ष्य पूरा करने का था। तीसरी प्राथमिकता आठवीं कक्षा से व्यावसायिक शिक्षा की धारा प्रवाहित करने का था। किन्तु हम सभी जानते हैं सहमति प्राप्त इन प्राथमिकताओं को विकृत, भ्रष्ट और समाप्त करने के लिए कितना अधिक दबाव डाला गया है।

यद्यपि मैं इसके बारे में बहुत कुछ कह सकता हूं किन्तु इसके तथ्यों और आंकड़ों के विस्तार में नहीं जाना चाहता हूं। इस प्रलेख से शिक्षा की जो छवि उभरती है वह मेडूसा के सिर के समान है जिसे यदि कोई देख ले और यदि उसके हृदय है; तो वह पत्थर का बन जाता है।

महोदय, विश्व बैंक के प्रतिवेदन में यह कहा गया है कि सन् 2000 तक इस देश में 15-29 वर्ष ग्रुप के 50 करोड़ व्यक्ति निरक्षर होंगे और यह संख्या विश्व भर के निरक्षरों की संख्या की 54% होगी। यूनेस्को के अध्ययन से पता चलता है कि सार्वभौमिक प्रारम्भिक शिक्षा के इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए हमें 70% को प्रौढ़ शिक्षा देनी होगी। इस प्रकार हमारी प्राथमिकतायें निर्धारित हैं: हमें यह भी पता है कि इन प्राथमिकताओं के अलावा हमें अत्यधिक प्रगति करनी होगी, विशेषकर उच्च शिक्षा के क्षेत्र में। कोठारी आयोग प्रतिवेदन में यह सुझाव दिया गया है कि शिक्षा पर व्यय की जाने वाली राशि को सकल राष्ट्रीय आय के तीन प्रतिशत से बढ़ाकर 6% कर दिया किन्तु हम व्यय की जाने वाली राशि को जरा भी नहीं बढ़ा पाये हैं। इसलिए यह नीति का प्रश्न है ही नहीं। इस मूल समस्या को छिपाने के लिए नई शिक्षा नीति की बात करना एक बुद्धिमत्तापूर्ण प्रचलन बन गया है। यदि बात केवल प्रचलन की होती तो मैं व्यवधान न डालता। अन्ततोगत्वा इस प्रलेख में दो संकेत मिलते हैं, जो चिन्ताजनक हैं। वे दोनों संकेत ये हैं—जिनमें पहला है गैरसरकारी लोगों का और दूसरा संभ्रांत लोगों का। मुझे इन दो नये शब्दों के गढ़ने के लिए क्षमा किया जाए।

इस प्रलेख में गैर सरकारी संस्थाओं पर अधिक जोर दिया गया है। 1950-51 में गैर सरकारी दान से शिक्षा व्यय के लिए 11.6% राशि प्राप्त हुई थी। 1980-81 में यह राशि घटकर 3% रह गई थी। इसलिए, समुदाय को संसाधन प्राप्त करने की आशा है। अतः समुदाय कहां से अधिक संसाधन जुटा पायेगा ? गैर सरकारी उद्यमियों को इसमें प्रवेश देने का अर्थ है कि लाभ उठाने वाले गैर सरकारी लोग सरकारी धन पर अपने व्यापारिक उद्देश्य से शिक्षा का शोषण करेंगे।

महोदय, संभ्रांत लोगों की बात करते हुए मैं कहना चाहूंगा कि स्कूली शिक्षा की श्रेष्ठता के प्रति मेरा कोई विरोध नहीं है। प्रलेख में जिला आदर्श विद्यालय की बात कही गई है। कोठरी आयोग के प्रतिवेदन में नेबरहुड स्कूल की संकल्पना की गई है। नेबरहुड स्कूल की संकल्पना से हम जिला आदर्श विद्यालय पर लौट आये हैं और धारणा यह बनाई गई है कि जिला आदर्श विद्यालय से माध्यमिक शिक्षा के स्तर में सुधार होगा। लड़कों को गुणवत्ता के आधार पर नियुक्त किया जायेगा। किन्तु सामान्य परीक्षा के दौरान कौन से लड़के स्थान प्राप्त कर पायेंगे ? केवल उच्च वर्ग के लड़के उस परीक्षा में सफलता प्राप्त कर पायेंगे। मैं मंत्री महोदय

के मनोगत रुझान को जानता हूं। किन्तु मुझे इस बात का विश्वास तो नहीं होता है कि वह शाही दिल्ली के संभ्रांत लोगों के भ्रष्ट इरादों के दबाव में आ गये हैं। इसलिए, महोदय, मेरी दलील नई शिक्षा नीति की बात करने के लिए नहीं है। हमारी शिक्षा नीति में प्राथमिकता के आधार पर क्या काम हो इस बारे में शिक्षा विशारदों और राजनैतिक दलों की पूर्ण रुपेण सहमति है। हमारी असफलता का कारण यह है कि हम अपनी ही स्वीकृत प्राथमिकताओं का पालन करने में असमर्थ रहे हैं।

मंत्री महोदय को देश की भलाई के लिए कम से कम अब तो दृढ़ राजनीतिक इच्छा पैदा करनी चाहिए तथा स्वीकृत अग्रताओं को क्रियान्वित करना चाहिए।

महोदय, मैं विस्तार में नहीं जाना चाहता। परन्तु मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस कार्य के लिए दृढ़ राजनीतिक इच्छा पैदा करें क्योंकि इस दस्तावेज में इस पर प्रकाश नहीं डाला गया। इससे तो हमारी भ्रान्ति और भी बढ़ गई है।

[हिन्दी]

श्री राम नगीना मिश्र (सलेमपुर) : मान्यवर, मैं जानता हूं कि समय का अभाव है और मेरे जैसे आदमी को शिक्षा के ऊपर बोलने के लिए केवल पांच मिनट का समय दिया गया है, इस कारण पांच मिनट में सब बातें कहनी मुश्किल हैं।

यों तो इस पर बड़े-बड़े विद्वानों ने मत प्रकट किया है। मैं उन बातों को दोहराना नहीं चाहता हूं। सौभाग्य की बात है कि इस विभाग के जो मंत्री हैं वह देश के इने-गिने विद्वानों में से हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि शिक्षा पर जो बहस हो रही है, क्या इस शिक्षा को भारतीय परम्परा के अनुरूप ढाला जायेगा या पाश्चात्य सभ्यता के अनुरूप के ढाला जायेगा। यह एक विचारणीय विषय है।

मान्यवर, जहां पर स्वार्थ सिद्ध करना होता है, वहां हम सब लोग गांधी जी को दुहाई देते हैं। मैं उस समय बहुत छोटा था जब गांधी जी बनारस विश्वविद्यालय का उद्घाटन करने गये थे। वहां अंग्रेजी में लिखा था "बनारस हिन्दू यूनिवर्सिटी" और हिन्दी में लिखा हुआ था "बनारस विश्वविद्यालय"। गांधी जी ने इस पर विरोध प्रकट किया था। उन्होंने मालवीय जी से कहा कि यह हिन्दी में होना चाहिए। मालवीय जी ने इसको स्वीकार किया था। गांधी जी का विचार था कि भाषा हिन्दुस्तानी हो और लिपि नागरी हो।

इतना ही नहीं, जब देश का संविधान बना तब संविधान में लिखा गया, तथा जितने भी बड़े-बड़े विद्वान थे उन्होंने इस बात को महसूस किया, कि यदि भारत को एक रखना है तो राष्ट्र की एक भाषा भी होनी चाहिए। और यह तय हुआ कि भारत में हिन्दी राष्ट्र भाषा होगी। कागज पर तो यह लिखा गया, संविधान में यह लिखा गया परन्तु हालात क्या हैं ? मुझे हंसी आई और आश्चर्य भी हुआ जब मैंने अपने एक मित्र से पूछा कि आप अंग्रेजी में क्यों बोलते हैं तो उन्होंने कहा कि मैं अंग्रेजी में इसलिए बोलता हूं कि अखबार वाले और हमारे नेता समझें कि

मैं बहुत विद्वान हूं और तब हो सकता है कल मैं मंत्री बना दिया जाऊं। अपोजीशन के लोग भी इसीलिए अंग्रेजी में लेक्चर देते हैं कि उनको देश और उनकी पार्टी के नेता विद्वान समझें। जब देश गुलाम था तब भी अंग्रेजी का बोल बाला नहीं था। क्या मंत्री जी जवाब देंगे कि आज देश में कौन सी ऐसी अदालत है, कौन सा ऐसा न्यायालय है जहाँ पर अपनी भाषा में, राष्ट्र भाषा हिन्दी में कोई जजमेन्ट दिए जाते हों? सुप्रीम कोर्ट से लेकर हाईकोर्टस तक सारे जजमेन्ट अंग्रेजी में ही दिए जाते हैं। इतना ही नहीं, नाम तक अंग्रेजी में ही लिखे जाते हैं। नाम भी हिन्दी में नहीं लिखे जाते है। राष्ट्रभाषा, हिन्दी के प्रचार के लिए कुछ समितियां बनी हुई है। केवल दुनिया को दिखाने के लिए, साधारण लोगों को दिखाने के लिए आंसू बहाए जाते हैं, हिन्दी का कुछ प्रचार कर दिया जाता है परन्तु वास्तव में हिन्दी का सत्यानाश हो रहा है। महात्मा गांधी तथा पं० जवाहरलाल नेहरू के करकमलों द्वारा लिखी गई बात का कार्यान्वियन नहीं हो रहा है। इसलिए आपको यह निर्णय लेना है कि क्या राष्ट्र भाषा का विकास होगा और उसके अनुरूप देश में शिक्षा दी जायेगी या पाश्चात्य भाषा के अनुरूप ही शिक्षा दी जायेगी?

दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि शिक्षा किस प्रकार से दी जा रही है। जब अंग्रेज भारत में आए तो अपना काम चलाने के लिए क्लर्कों को बनाने हेतु शिक्षा का प्रचार किया परन्तु आज भी हमारी वही नीति है। कुछ विकास तो अवश्य हुआ है इसको मैं मानता हूं। एक किसान गाय को इसलिए खिलाता-पिलाता है कि समय आने पर वह उसको दूध देगी परन्तु खिला पिलाकर जब दूध देने का समय आए तब गाय दूध न दे तो उस समय उस किसान की क्या दशा होगी? आज किसान अपने बेटे को पैसा देता है, बढ़िया से बढ़िया कपड़ा पहनाता है, जूता मोजा, कोट टाइ पहनाकर पढ़ने के लिए भेजता है इस लालच में कि जब उसका बुढ़ापा आयेगा तब वह उसको सहारा देगा लेकिन पढ़ने-लिखने के बाद उसके लड़के को कहीं कोई नौकरी नहीं मिलती है। पूछा जाता है कहां तक पढ़े हो, तो बताता है एम. ए. पास हूं, हिन्दी में, इसी-लिए नहीं उसके लिए नौकरी नहीं है। बेकारी की दशा में वह सड़कों पर घूमता है। उसका विवाह भी हो जाता है। अब वही मजबूर होकर चाकू लेकर सड़कों पर लोगों को लूटता है। मेरे कहने का अभिप्राय यही है कि हिन्दी की कितनी दुर्गति हो रही है।

इतना ही नहीं, आज शिक्षा की पद्धति क्या है? सुनते हैं बंगाल में चाइना के बड़े-बड़े लीडरों की कहानियां पढ़ाई जाती हैं।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : कहां सुना है आपने? यह गलत है।

श्री राम नगीना मिश्र : भगवान करे मैं गलत होऊं लेकिन मैंने ऐसा सुना है। तो क्या भारत में कोई लीडर नहीं हुए हैं? शेक्सपियर और नैपोलियन का उल्लेख होगा लेकिन गंगा-यमुना, वीर सावरकर, गांधी, सुभाषचन्द्र बोस के सम्बन्ध में नहीं पढ़ाया जायेगा। तो मेरा निवेदन है कि हमारी शिक्षा की एक नीति होनी चाहिए। जिसमें राष्ट्रीयता के भाव पनपें, राष्ट्रीयता आए। भाषा में कोई परेशानी नहीं है, आप क्षेत्रीय भाषाओं में पढ़वाइए। हम चाहते हैं कि गांधी जी, सुभाषचन्द्र बोस और भगतसिंह जी की जीवनी पढ़ाई जाए, चाहे आप बंगला में पढ़ायें, हिन्दी में पढ़ायें या गुजराती में पढ़ाये।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने घण्टी बजा दी है, लेकिन मैं कुछ मसले और उठाना चाहता हूं। आई एफ एस, आई पी एस और आई ए एस में कौन लोग जाते हैं, अंग्रेजी पढ़े हुए लोग जाते हैं, हिन्दी वाले नहीं जाते हैं। भाग्य से कोई निकल गया तो निकल गया, अन्यथा कोई नहीं निकलता है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं, क्या इसको प्राथमिकता दी जाएगी कि जो हिन्दी हमारी राष्ट्र भाषा है, उसके जो विद्वान है, वे भी आई एफ एस, आई पी एस में परीक्षा पा सकेंगे ? भारत में रहने वाला जो अपनी राष्ट्र भाषा का विशेषज्ञ है, उसको भी उच्च पदों पर जाने का हक है और उनको प्राथमिकता दी जाएगी। यूनिवर्सिटियां युवकों को बेकार बनाकर सड़कों पर छोड़ देती हैं। इससे अच्छा तो यह होगा कि यह अनिवार्य कर दिया जाए कि बारहवीं या तेरहवीं कक्षा तक शिक्षा अनिवार्य हो और उसके बाद यूनिवर्सिटिज में मेधावी छात्र ही जायें।

एक निवेदन मैं और करना चाहता हूं, यदि आप शिक्षा जगत में शान्ति चाहते हैं। एक नियम बना दिया जाना चाहिए, यदि मंत्री जी व सारे लोग कबूल करें, विद्यार्थियों को यदि पढ़ाना हो, तो वहां चुनाव को समाप्त करा दिया जाना चाहिए। यदि ऐसा नहीं किया जाएगा, तो काम नहीं हो सकता है। राजनीति में भाग लें, पढ़ें-लिखें, लेकिन वहां चुनाव पद्धति न हो। अगर यह बीमारी समाप्त हो जाएगी तो समस्या अपने आप सुलझ जाएगी।

समय कम है, मैं पुन: अपने विद्वान मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अपने जीवन में एक ऐसी शिक्षा नीति निर्धारित कर दें, जिसमें इस देश की भाषा राष्ट्रभाषा पनपें। इस देश में रहने वाला व्यक्ति अपनी भाषा में काम कर सके, पाश्चात्य का गुलाम न बना रहे। इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करते हुए आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया।

श्री राम स्वरूप राम (गया) : उपाध्यक्ष महोदय, यह बहुत सौभाग्य की बात है कि सदन में शिक्षा नीति के ऊपर विचार किया जा रहा है और माननीय सदस्यों द्वारा तरह-तरह के विचार व्यक्त किए जा रहे हैं।

हमारे मानव संसाधन विकास मंत्री बहुत ही विद्वान है, लेकिन चन्द निवेदन मैं माननीय मंत्री जी से करना चाहता हूं। बहुत दुर्भाग्य की बात है कि आजादी के 37 वर्ष के बाद भी शिक्षा के सवाल को प्रयोगवाद में लिए चल रहे हैं। हम 37 वर्ष में यह भी तय नहीं कर पाए हैं कि हमारी शिक्षा नीति कैसी हो। मैं देखता हूं कि हमारी शिक्षा नीति आज दोहरी व्यवस्था का पोशक हो गई है। आज गांव के स्कूल में न भवन हैं और न शिक्षक हैं, लेकिन दूसरी तरफ डी पी एस व दूसरे पब्लिक स्कूल हैं, जिनमें हर तरह की सुविधायें हैं। आप कहते हैं कि हमारी शिक्षा ऐसी होनी चाहिए, जिससे समतामूलक समाज का कल्याण हो, लेकिन उसी समय विरोधाभास प्रकट होता है क्या समतामूलक समाज बनाने को कोशिश में हैं ? आप डबल स्टैन्डर्ड की एजूकेशन इस देश में चला रहे हैं और कह रहे हैं कि समता मूलक समाज का निर्माण करेंगे। शिक्षा राष्ट्र की आत्मा होती है और जब इस में विरोधाभास उत्पन्न होगा, तो देश के लिए बहुत बड़ी हानि होगी। कोठारी आयोग ने सन् 1966 में स्पष्ट कहा है कि राष्ट्रीय शिक्षा

प्रणाली राष्ट्र के बुनियादी मूल्यों तथा राष्ट्र की उज्जवल परम्परा पर आधारित होनी चाहिए। वह सामाजिक एवं आर्थिक परिवर्तन का साधन होना चाहिए ताकि स्वतन्त्र एवं समता पर आधारित समाज का निर्माण हो सके। आज 17 वर्ष के बाद भी मैं उसी बात को देख रहा हूं। आप ने शिक्षा नीति को एन्फोर्स किया था 1968 में और उस का विश्लेषण आज हम 17 वर्ष बाद कर रहे हैं, तो मैं देखता हूं कि समता मूलक समाज बनाने में हमारी शिक्षा सहायक नहीं रही बल्कि एक विषमता का समाज बनाने में हमारी शिक्षा का हाथ रहा है। आप यूनिवर्सिटियों में देखिये, वहां जात-पात के झगड़े होते हैं। सवर्ण और अनुसूचित जातियों के झगड़े होते हैं और वहां पर यह सिखाया जाता है कि रिजर्वेशन के खिलाफ एक माहौल खड़ा करो। हमारी शिक्षा आज समता मूलक समाज बनाने में कहां सहायक हो रही है। दूसरी तरफ मैं देखता हूं कि जबकि हमारी शिक्षा ऐसी होनी चाहिए, जोकि रोजगार की व्यवस्था करे लेकिन आज हमारे यहां 4 करोड़ लोग बेरोजगार हैं और हम समझते है कि बेरोजगारी की समस्या एक बहुत बड़ी नेशनल प्राब्लम है। इसलिए मैं चाहता हूं कि आप शिक्षा नीति ऐसी बनाइए जिस में समता-मूलक समाज का निर्माण हो। आप मॉडल स्कूल बनाने की बात करते हैं। हर टाऊन में आप के जिला स्कूल हैं। क्या आप समझते हैं कि आप की जो इच्छा है, क्या मॉडल स्कूल उस को पूरा कर सकेंगे। यह जो दोहरी शिक्षा व्यवस्था है, इसको आप बंद कीजिये और प्राइमरी स्कूल एजूकेशन से लेकर जो आप की दूसरी एजूकेशन है, उस में एकरूपता लाइए। एक सी ही क्लास सब जगह चलनी चाहिए ताकि आप शास्त्री भवन में बैठ कर यह पता लगा लें कि गया जिले के फलां स्कूल में 12 बज कर 30 मिनट पर फलां घटे में फलां चीज की पढ़ाई हो रही है और वही पढ़ाई तमिल नाडू में भी हो और काश्मीर में भी हो। आप ऐसी शिक्षा नीति बनाइए कि जिस में एक ही कोर्स हो और एक ही पाठ्यक्रम हो। तब मैं समझता हूं कि समता मूलक समाज बनाने में आप की शिक्षा सहायक होगी वरना फिर 17 वर्ष के बाद एक चुनौती की किताब लेकर यहां आ जाएंगे और कहेंगे कि हाऊस में इस पर बहस हो। आप मॉडल स्कूल बनाने की परिकल्पना को रोकें और पब्लिक स्कूलों को आर बन्द कीजिए और एकरूपता लाइए। आज जो एजूकेशन चल रही है, वह फाल्टी एजूकेशन है और एक प्रयोगवाद में वह चल रही है। इस को आपको खत्म करना होगा।

दूसरी चीज जो मैं आप के माध्यम से कहना चाहता हूं, वह यह है कि ड्रोप-आऊट की संख्या बहुत बढ़ रही है। 76 पर सेन्ट ड्रोप-आऊट हो रहा है और यह ड्रोप-आऊट कहां होता है। यह वहां होता है, जहां पर ग़रीबी है और ग़रीबी इस देश में अनुसूचित जातियों और जन-जातियों में है। उन के बच्चे ही ड्रोप-आऊट होते हैं। पिछली दफा जब यहां पर सोशल वेलफेयर मिनिस्ट्री की तीसरी और चौथी रिपोर्ट पर डिस्कशन हो रहा था, तो मैंने कहा था कि ड्रोप-आऊट को रोकने के लिए आप फूड फोर एजूकेशन चलाइए। इस समय जो आप उनको पैसे का इन्सेंटिव देते हैं, उसको बन्दकर के उनको ग्रेन दीजिए। अगर कोई लड़का प्राइमरी स्कूल में पढ़ने के लिए आता है, तो आप उसको एक किलो गेहूं दीजिए, ग्रेन दीजिए। इससे उनको इन्सेंटिव मिलेगा और मैं समझता हूं कि ड्रोप-आऊट की संख्या कम होगी। मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि ड्रोप-आऊट की संख्या इस देश में बहुत ज्यादा है।

समय बहुत कम है, इसलिए मैं अपने बहुत ज्यादा विचार नहीं दे सकता लेकिन इतना जरूर कहना चाहता हूं कि एक निश्चित ठोस नीति इस देश में तैयार हो ताकि सभी बच्चों का विद्यालयों में नामांकन हो जाए। यह जो फाल्टी एजूकेशन चल रही है, यह जो दोहरी व्यवस्था चल रही है, इसको बंद किया जाए और प्राइमरी से लेकर बारहवीं तक आप एक यूनिवर्सल एजूकेशन चलावें। तभी मैं समझता हूं कि समता मूलक समाज का निर्माण करने में शिक्षा सहायक होगी, नहीं तो हरि अनन्त हरि कथा अनन्तः वाली बात होगी।

इतना कहकर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्री पियूष तिरकी, श्री सी० जंगा रेड्डी, श्री काली प्रसाद पांडेय-सभी उपस्थित नहीं हैं। अब श्री औवेसी।

प्रो० सैफुद्दीन सोज (बारामूला) : मंत्री महोदय ने कल वचन दिया था कि मुझे पांच मिनट और मिल सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, आप केवल किसी स्पष्टी करण की मांग कर सकते हैं।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : अनुपस्थित सदस्यों के स्थान पर मुझे समय दिया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : आप अन्यों का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकते। आपको पहले ही 25 मिनट दिये जा चुके हैं।

[हिन्दी]

श्री ओवेसी (हैदराबाद) : जनाब, डिप्टी स्पीकर साहब, तालीम की पालिसी के ताल्लुक में आप यह बात हाऊस में लाए। लेकिन आजादी के बाद हम तालीम के मैदान में जहनी इन्तशार का शिकार रहे हैं कि कौन-सी पालिसी अपनाई जाए और कौन-सी जबान लाई जाए।

इन्तशार के जमाने में हमने कुछ इकदामात किए हैं लेकिन उसके नतायज आप देखते हैं क्या हुए। दस्तूर में जमानत दी गई है कि 1960 में तमाम को लाजमी तालीम दी जाएगी लेकिन उसके नतीजात आज भी कुछ नहीं क्योंकि लाजमी तालीम नहीं दी गई।

आप देखते हैं कि 76 फीसदी तुलवा इब्तदाही में ही तालीम छोड़ कर चला जाता है। इसलिए कि हमारी तालीम का हमारे सामने कोई नस्बुलऐन नहीं है।

सब से पहली चीज यह होनी चाहिए। जब हम तालीम के मैदान में बात करते हैं तो हमें यह सोचना चाहिए कि हमारे नौजवानों के अन्दर किरदार पैदा हो। लेकिन हमने किरदार के ऊपर कम जोर दिया और सिर्फ हम तालीमी इदारे खोलते गए। इसका नतीजा आप देख रहे है। अपने मुल्क में, सबसे ज्यादा जोर अच्छे किरदार के तुलबा को पैदा करने पर दिया जाना चाहिए।

दूसरी चीज आपने अभी कही कि माडल स्कूल कायम किये जाएं। यकीनन कायम कीजिए। लेकिन सवाल यहाँ पैदा होता है कि जो मदारिस इस वक्त है उन्हें अच्छा करने की कोशिश करें। मेरा मतलब यह नहीं है कि आप माडल स्कूल कायम न करें। मैं उसकी मुखालिफत नहीं करता। लेकिन इस वक्त जो मदारिस कायम हैं, कम से कम हम उनको और सहुलियत दें। नाम को तो हमने हर जगह मदारिस खोल दिये लेकिन आप वहां देखें कि बैठने के लिए जगह नहीं है, वहां ब्लैक बोर्ड तक नहीं हैं, टीचर तक नहीं हैं। ट्रेंड टीचर्स तक हमको दस्तियाद नहीं होते। इसके नतीजे में हमको क्या हासिल हो सकेगा ? हम पैसा तो खर्च कर रहे हैं लेकिन हमारे सामने कोई खातिर-ख्वाह नतीजा नहीं आता।

यहां पर, हिन्दुस्तान में, हमारे मुल्क में अक्लियतें भी रहती हैं। उनकी अपनी मादरी जबान उर्दू है। इसकी तरक्की के लिए भी आपको कुछ इकदामात करने चाहिएं। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जहां उर्दू मदारिस होते है वहां हुकूमत का रवैया यह होता है कि किसी तरीके से इन मदारिस को खत्म कर दिया जाए। जहां मदारिस हैं तो ट्रेंड टीचर्स नहीं हैं।

सवाल यह पैदा होता है कि क्यों नहीं आप टीचर्स की ट्रेनिंग के लिए कालिज खोलते ? उनके लिए कोई कालिज नहीं खोला जाता। नतीजा यह है कि पैसे की भी आप मांग करते हैं। अगर एक हाई स्कूल खोलना है तो कहा जाता है कि 20 हजार रुपये दीजिए। आप बताइये कि गरीब लोग उसे कहां से दे सकेंगे। खुसुसन हम देखते हैं कि जहां हम खुद मदारिस कायम कर लेते हैं ताकि हम खुद हम अपनी जबान को तरक्की दें और हुकूमत की बगैर इमदाद के कोई मदारिस चलाते हैं तो उसमें तरह-तरह की रुकावटें पैदा की जाती हैं।

मैं मिसाल दूंगा कि आंध्र प्रदेश के अन्दर जो तालीमी बिल लाया गया वह अजीबो-गरीब अपनी नौइयत का बिल है। जहाँ दस्तूर यह मरात देता है कि अक्लियत को कि वह अपने तालीमी इदारे खोल सकती हैं वहां आप बिल में कुछ ऐसी पाबन्दियां लगा देते हैं कि अक्लियतें अपने मदारिस नहीं चला सकतीं। हमारा एक मेडिकल कालिज, इंजीनियरिंग कालेज चल रहा है। लेकिन वहां की गवर्नमेंट तरह-तरह से परेशान करती है। वह कहती है कि आप कैपिटेशन फीस नहीं ले सकते। ठीक है, नहीं लेंगे। लेकिन चंदा तो वसूल कर सकते हैं। आप उस पर भी पाबन्दी लगाएं तो सवाल यह पैदा होता है कि आप किस तरीके से चाहते हैं कि हम मदारिस चलाएं। कहीं अकाऊंट जब्त करने की बात की जाती है, कहीं मुकद्दमा चलाने की बात की जाती है। तरह-तरह से अक्लियतों को परेशान करने की बात होती है तो मैं चाहूंगा कि आइंदा जो कुछ भी हो उसमें ऐसी वाजिब चीजें आनी चाहिए, ताकि हमें अपने तालीमी इदारों को चलाने के लिए किसी किस्म की परेशानी न हो। हम हुकूमत से एक पैसा नहीं लेते, जब हम अपने जाती पैसे से एक मेडीकल कालेज, इंजीनियरिंग कालेज चला रहे हैं तो उसमें हुकूमत को मदाखलत करने की जरूरत नहीं है। आपको तो यह देखना चाहिए कि वहां तालीमी मयार कैसा है, वहां आपकी यूनिवर्सिटी के लोग आकर कहते हैं कि बेहतर किस्म की तालीमी मयार है और हर किस्म की वहां पर सहूलियतें हैं, लेकिन उसके बाद भी छोटी-छोटी बातों को लेकर आप नई-नई परेशानियों में हम लोगों को मुब्तला करते हैं। तो मैं चाहूंगा कि नरसिंह राव जी इस बात पर

तवज्जह दें कि हम अपने इरादे महफूज तरीके से चला सकें और किसी क़िस्म की तकलीफ न हो।

इसी तरीके से जो लसकानी फार्मूला है, उसमें अक्लियतों को भी सहूलियत देनी चाहिए। सिरासरी फार्मूले में जो उर्दू लेना चाहें उनको उर्दू की सहूलियत हो। यह न हो कि सिर्फ हमारे ऊपर किसी चीज को थोप दिया जाए। अभी इस ऐवान में एक बात कही गई, जुबान के ताल्लुक से तो आप देखते हैं कि इस ताल्लुक से कितने इख्तलाफात उठ खड़े होते हैं और नतीजा यह होता है कि बहुत सी तरक्कियात की चीजें रुक जाती हैं और झगड़ों में उलझ कर रह जाते हैं। इसलिए बेहतर यह है कि आप उन तमाम लोगों को सहूलियतें दीजिए जो अपनी मादरी जुबान में तालीम हासिल करना चाहें। इसके साथ-साथ मेरी एक और तजवीज है, जैसा मैंने इब्तदा में कहा कि किरदार पैदा करना चाहिए। इसके लिए जरूरी होता है कि आप मजहबी तालीम दें। हर मजहब को मानने वाले लोगों को मजहबी तालीम दीजिए, ताकि उससे किरदार पैदा हो और मुल्क की आइंदा तरक्की में जामिन बने।

मैं शुक्रिया अदा करता हूं कि आपने मुझे बोलने का वक्त दिया।

श्री उमाकांत मिश्र (मिर्जापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, 11 नवम्बर 1983 को गोरखपुर विश्वविद्यालय के दीक्षांत समारोह के समय स्वर्गीया प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने कहा था कि शिक्षा प्रणाली में परिवर्तन आजादी के तुरन्त बाद हो जाना चाहिए था। आजादी प्राप्त करने के तुरन्त बाद नई शिक्षा प्रणाली लागू हो जानी चाहिए थी। वह नहीं हुई इसलिए आज दिक्कत पैदा हो रही है, कठिनाई पैदा हो रही है। इसकी वजह से आज हमारे बच्चों को कठिनाई पैदा हो रही है, लेकिन संतोष की बात है कि वर्तमान प्रधानमंत्री जी ने साहस का कदम उठाया है और शिक्षा प्रणाली में परिवर्तन करने का निर्णय लिया है और ये भी प्रशंसा की बात है कि इस कठिन काम को देश के विद्वान राजनेता को सौंपा गया है। आशा है कि ये काम वे सफलता-पूर्वक पूरा करेंगे।

समय कम है, इसलिए मैं कुछ सुझाव दे रहा हूं। सबसे पहला सुझाव यह है कि देश में शिक्षा का जो आधार है वह बुनियादी शिक्षा, बेसिक शिक्षा है। कक्षा एक से लेकर कक्षा 8 तक, यही शिक्षा की बुनियाद है और उसकी बड़ी दुर्दशा देश में हो रही है। ये बेसिक शिक्षा, बुनियादी शिक्षा महात्मा गांधी की प्रेरणा से इस देश में चलाई गई थी। आज गांव में एक से आठ तक की शिक्षा की अत्यन्त दयनीय स्थिति है, लेकिन यह राज्य का विषय है। राज्य सरकारें इसको देख रही हैं, किन्तु भारत सरकार की जिम्मेदारी है कि वह देश में शिक्षा की स्थिति को ठीक करे। राज्य सरकारों से बात करके और उसमें हस्तक्षेप करना चाहिए और राष्ट्र की बुनियाद को नष्ट होने से बचाना चाहिए। कक्षा एक से कक्षा आठ तक 5-6 वर्ष की अवस्था से 14-15 वर्ष की अवस्था तक के बच्चे होते हैं और यही अवस्था ऐसी है जिसमें बच्चों के अंदर संस्कार बनते हैं और वही जीवन पर्यन्त रहते हैं। उसी काल में वह राम, कृष्ण, अकबर, अशोक, गांधी, जवाहर, इन सबको जानता है, उनसे परिचित होता है। उसी समय ऊंच-नीच के भेद-भाव को मिटाने का संस्कार पड़ता है, त्याग-वैराग्य का संस्कार पड़ता है, साहसिक कदम उठाने का संस्कार

पड़ता है, नैतिकता के बीज बोए जाते हैं। यही अवस्था है जब उच्च आदर्शों के बीज बोए जाते हैं। ज्ञान को कर्म से जोड़ा जा सकता है, इसलिए बुनियादी शिक्षा कक्षा एक से आठ तक ठीक की जाए। आज देश में शिक्षित बेरोजगारों की संख्या बेतहाशा बढ़ रही है। हाई स्कूल, इन्टर, बी० ए० और एम० एम० पास करके बेरोजगार घूम रहे हैं। देश के लिए यह गंभीर समस्या पैदा हो गई है, उसको रोकने के लिए मेरा व्यावहारिक सुझाव यह है कि देश के प्रत्येक विकास खण्ड और तहसील में एक व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थान जिसको वोकेशनल ट्रेनिंग इन्स्टीच्युट या ट्रेनिंग स्कूल कहिए, इस तरह के संस्थान खोले जाएं जिनमें हजारों की कैपेसिटी हो। बिना सोच-समझकर ऐसी योजना बनायी जाए। क्षेत्र के उद्योग को देखकर ट्रेड तय किए जाएं। खेती के औजार, मैकेनिक और फीटर के काम से लेकर स्थानीय आवश्यकताओं की वस्तुओं के उत्पादन का काम सिखाया जाए। उनमें जूनियर हाई स्कूल से लेकर बी० ए० तक के लोगों को भर्ती किया जाए। उच्च शिक्षा के बाद नौकरी के प्रलोभन में जो लोग दौड़ रहे हैं, उसका प्रवाह कुछ हद तक रुक जायेगा। शिक्षा का योग ज्ञान, ज्ञान का योग कर्म और कर्म का योग कौशल से हो। असल में इस देश में शिक्षा पूर्ण योग को लाना होगा। आसन या प्राणायम का योग नहीं बल्कि बहुत सिम्पल योग है। भगवान कृष्ण ने कहा था "योग: कर्मश: कौशलम्", कर्म में कुशलता है। ज्ञान को कर्म से जोड़ा जाए, ऐसी शिक्षा प्रणाली हो। ज्ञान को कर्म से जोड़े और कर्म में कौशल उत्पन्न करें तभी उद्भव हो सकता है। मेरा सुझाव यह है कि प्रत्येक विकास खण्ड और तहसील हेड-क्वार्टर में हाई स्कूल, इन्टर और बी० ए० के कालेज खोलने बंद करें। नए कालेज खोलने बंद कर दिए जाएं और नया अनुदान देना बंद कर दिया जाए। उनके स्थान पर व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र प्रत्येक विकास खण्ड में खोलना आवश्यक है, यदि शिक्षा को रोजगारपरक बनाना है और शिक्षित युवकों को काम में लगाना है और उनके ज्ञान को कर्म से और कौशल से जोड़ना है। हमारे देश के शिक्षित लोग बेतहाशा कंज्युमर्स कल्चर, उपभोक्ता संस्कृति को उठा रहे हैं। जापान, कैनाडा, अमेरिका और फ्रांस की तरह स्थिति होगी तो देश का उद्धार होना मुश्किल है। मुझे बहुत प्रसन्नता है कि हमारे प्रधान मंत्री जी ने अपने भाषणों में कई जगहों पर कहा है कि हमारा एक अध्यात्मिक देश है, स्प्रीचुअल कन्ट्री है। इसलिए, स्प्रीचुअलिज्म को न छोड़ें। देश के कल्याण के लिए एकमात्र दवा है। अध्यात्मिक विरासत को शिक्षा से जोड़ें। सब, जोगी, पण्डित, ज्ञानी और महात्मा नहीं हो सकते किन्तु कम से कम ऐसे आदर्शों को अपना सकते हैं। उपनिषद में कहा गया है।

"तेन त्यक्तेन मुंजीथा: मार्गध: कस्वस्विद्धन"

[अनुवाद]

त्याग भाव से उपभोग करो। लोभ मत करो। दूसरों के अधिकार को छीनने का प्रयत्न मत करो।

[हिन्दी]

इस भावना को जागृत करना चाहिए। संसद भवन के दरवाजों पर भी मैंने एक जगह

लिखा हुआ देखा है "यत्र विश्वम् भवत्येक नीडम" । ऐसे संसार में जाना चाहते हैं जहां सांसारिक उद्भव हो । ऐसे उच्च कोटि के आदर्श, कुरान, गीता और वेद में भी हैं । इस तरह की शिक्षा के बीज बोए जाएं तभी उपभोक्ता संस्कृति से मुक्ति पा सकेंगे । जब तक भौतिकता की तरफ भागेंगे तब तक हमारा कल्याण नहीं होगा । शिक्षा में उच्च आदर्शों को जोड़ा जाए और ज्ञान को कर्म से और कर्म को कौशल से जोड़ा जाए । संक्षेप में यही कहकर समाप्त करता हूं कि इस दिशा में उचित कदम उठाए जाएं ।

[अनुवाद]

***श्री जी० एस० बसवराजू** (टुमकुर) : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमान, पिछले दो दिनों से हम एक महत्वपूर्ण मामले "शिक्षा की चिनौती— नीति निर्धारण—पर चर्चा कर रहे हैं । मेरे बहुत से साथियों ने भिन्न-भिन्न विचार व्यक्त किये हैं । मैं अपनी शिक्षा प्रणाली के कुछ महत्वपूर्ण पहलुओं पर बोलना चाहता हूं ।

1.00 म. प.

शिक्षा का उद्देश्य बच्चे का सर्वांगीन विकास करना होना चाहिए । देश का पूरा भविष्य इस बात पर निर्भर करता है कि किस तरह की शिक्षा हम अपने स्कूलों में देते हैं ।

स्वर्गीय पं० जवाहर लाल नेहरू ने ठोस शिक्षा देने का स्वप्न देखा था । वास्तविक शिक्षा देने के लिए हमें पं० नेहरू की दूर दर्शिता पर ध्यान देना है । हमारे देश के भाग्य का निर्माण स्कूलों के कमरों, में बनता है । हमारे भूतपूर्व राष्ट्रपति डा० राधाकृष्णन न केवल एक प्रसिद्ध दार्शनिक थे अपितु एक महान शिक्षक भी थे । उनका कहना था कि देश भक्तों का निर्माण करना शिक्षकों का कार्य है । महात्मा गांधी के शिक्षा सम्बन्धी विचार भी वर्तमान शिक्षा नीति से मेल खाते हैं । शिक्षा के क्षेत्र में मातृभाषा के महत्व पर आग्रह करते हुए उन्होंने कहा था । हम अपनी मातृ भूमि में विदेशी बन गये हैं । उन्होंने नैतिक शिक्षा तथा चरित्र निर्माण पर अधिक-तम बल दिया । अपनी शिक्षा प्रणाली का दृढ़ आधार तैयार करने के लिए हमें इन सभी बातों पर ध्यान देना होगा । हमारी शिक्षा प्रणाली में प्राथमिक पूर्व, प्राथमिक, उच्च माध्यमिक, कालेज तथा विश्वविद्यालय स्तर की शिक्षा आती हैं । प्राथमिक शिक्षा का बहुत महत्व है क्योंकि यह शिक्षा प्रणाली का आधार है । शहरी क्षेत्र में प्राथमिक पूर्व शिक्षा की स्थिति कुछ बेहतर है ।

दूसरे मैं प्राथमिक शिक्षा के बारे में भी अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूं, जिसकी स्थिति खराब है । हमारे देश में कन्याकुमारी से काश्मीर तक शिक्षा में समरूपता होनी चाहिए । प्राथमिक स्कूलों के शिक्षकों का चयन उचित रूप से नहीं हो रहा है । अधिक प्रतिभावान व्यक्ति डाक्टर, इंजीनियर तथा भारतीय प्रशासनिक सेवा में जाते हैं । अन्य बुद्धिमान व्यक्ति विभिन्न क्षेत्रों में अधिकारी बन जायेंगे । औसत प्रतिभा वाले व्यक्ति अन्य नौकरियों को लेंगे । अन्य कम

*मूलत: कन्नड़ में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर ।

बुद्धिमान व्यक्ति जिन्हें कहीं अन्यत्र स्थान नहीं मिलता, वे इस व्यवसाय को अपना लेते हैं। शिक्षा व्यवसाय के प्रति न तो उन्हें प्रेम है न ही निष्ठा। अतः मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं कि इस मामले पर गम्भीरता से विचार करें तथा भली प्रकार प्राशिक्षित तथा बुद्धिमान व्यक्तियों को शिक्षित नियुक्त करें। चयन से पहले उम्मीदवारों के पूर्व-वृत्त पर ध्यान देना चाहिये। सूची में से शिक्षकों को नियुक्त किया जाना चाहिए। उन्हें अच्छे वेतन दिये जाने चाहिए। प्राथमिक स्कूलों को ब्लैक बोर्ड तथा अन्य सुविधाएं शीघ्रता से उपलब्ध करायी जानी चाहिएं। इस समय स्कूलों में इनका अभाव है।

आज के स्कूली छात्रों को पता नहीं कि महात्मा गांधी कौन थे। उन्होंने कबीर, राम कृष्ण परम हंस वस्ववेश्वर+तथा अन्य समाज सुधारकों के बारे में सुना ही नहीं है। अतः मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूं कि स्कूलों में नैतिक शिक्षा पर बल दें। हमारे छात्रों को देशभक्त बनाया जाना चाहिए। सरकार को अच्छी शिक्षा देने का दायित्व लेना चाहिए।

दुर्भाग्य से कालेज तथा विश्वविद्यालय स्तर पर शिक्षा का स्तर भी गिर रहा है। व्याख्याता तथा प्रोफेसर अपनी नैतिक जिम्मेदारी नहीं अनुभव करते। वे अपने ही छात्रों के साथ रेस्टोरेंटों तथा शराब घरों में जाते हैं। मेरे क्षेत्र में एक व्याख्याता (लेक्चरार) ने एक बार अपनी पत्नी के नाम से एक शराबघर खोला है। हमारे कालेजों में शिक्षक समुदाय की यह स्थिति है। कालेजों तथा विश्वविद्यालय के छात्रों में विषैले तथा मादक द्रव्यों का सेवन बढ़ता जा रहा है। इन सभी अनैतिक व्यवहारों के रोके जाने का यही उपयुक्त समय है।

हमारी शिक्षा पद्धति में महिला शिक्षा तथा प्रौढ़ शिक्षा को सर्वाधिक महत्त्व मिलना चाहिए। यदि एक पुरुष शिक्षित होता है तो एक ही व्यक्ति शिक्षित होता है। परन्तु यदि एक महिला शिक्षित होती है तो पूरा देश शिक्षित होता है।

छुट्टियों की संख्या तथा अवकाश की अवधि कम होनी चाहिए। इस समय हमारे शिक्षा संस्थान कठिनाई से छः महीने कार्य करते हैं। इस प्रथा को शीघ्र समाप्त किया जाना चाहिए।

छात्रों द्वारा बहुत सी किताबें उठाने का बोझा कम होना चाहिए। विद्यापीठ राष्ट्र की अच्छी सेवा कर रहे हैं। अतः पूरे देश में विद्यापीठ खोले जाने चाहिए। समूचे देश में आंगन बाड़िया भी खोली जानी चाहिए। सैनिक प्रशिक्षण को अनिवार्य बनाया जाना चाहिए। प्रत्येक स्कूल में सैनिक शिक्षा देने के लिए सेवा निवृत सैनिकों तथा एन० सी० सी० के प्रशिक्षित व्यक्तियों को नियुक्त किया जाना चाहिए।

मंत्री महोदय एक अनुभवी शिक्षाविद और महान विद्वान हैं। मुझे उम्मीद है कि वह राष्ट्र के भविष्य को नया मोड़ देंगे तथा देश को प्रगति तथा समृद्धि की ओर ले जायेंगे। यह अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

सभा-पटल पर रखे गये पत्रों सम्बन्धी समिति

(एक) चौथा प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री सी० के० कुप्पुस्वामी (कोयम्बटूर) : मैं सभा-पटल पर रखे गये पत्रों सम्बन्धी समिति का चौथा प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

(दो) कार्यवाही-सारांश

श्री सी० के० कुप्पुस्वामी (कोयम्बटूर) : मैं सभा-पटल पर रखे गये पत्रों संबंधी समिति के चौथे प्रतिवेदन से संबंधित बैठकों के कार्यवाही-सारांश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा मध्याह्न भोजन के लिए और 2.00 बजे म. प. पर पुन: समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

1·08 म० प०

तत्पश्चात् 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 म० प० पर पुन: समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

"शिक्षा की चुनौती-एक नीति परिप्रेक्ष्य" के बारे में प्रस्ताव

—जारी

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय मंत्री उत्तर दे सकते हैं।

मानव संसाधन विकास मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं उन माननीय सदस्यों का बहुत आभारी हूं जिन्होंने इस विवाद को एक तरह से मैराथन बना दिया। हम इसे 5 घन्टे में समाप्त करना चाहते थे लेकिन उन्होंने प्रमाणित कर दिया कि इस तरह के विषय के लिए पांच घंटे निर्धारित करना भी कितना अव्यावहारिक है। मैं इससे खुश हूं और जानता हूं कि और बहुत से सदस्य भी बोलना चाहते थे। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि

सदन में बोलने का अवसर नहीं मिलने पर उन्हे निराशा नहीं होनी चाहिए। वह किसी भी समय मुझसे मिल सकते हैं। अगर उनके पास ऐसे सुझाव हैं जो उनके विचारानुसार मुझ तक पहुंचाये जाने चाहिए तथा जो मेरे लिए उपयोगी होंगे तो मैं उनसे बात करने, विचार विमर्श करने और उसके बाद उनके किसी भी सुझाव को मानने को तैयार हूं।

महोदय, जैसा कि मैंने अपने प्रथम वक्तव्य में कहा है यह राष्ट्र व्यापी स्तर पर की जा रही चर्चा का एक हिस्सा है। कल ही अध्यापकों और स्नातकों के निर्वाचन क्षेत्रों से चुने हुए विभिन्न राज्यों की विधान परिषदों के सदस्यों का दो दिन का सम्मेलन होने वाला है। हमने सोचा कि वे अनेक वर्षों से अध्यापकों के हितों का प्रतिनिधित्व तथा शिक्षा पर विचार व्यक्त करते रहे हैं अत: यह अवसर उनसे विचार विमर्श करने का है। मैं वहां स्वयं जा रहा हूं। वहां विचारों की अभिव्यक्ति की पूर्ण अनुमति देने के साथ-साथ मैं उनकी सहायता के लिए उपलब्ध रहूंगा।

महोदय, शिक्षा के इतिहास में इतने विस्तार से चर्चा कभी नहीं की गई। किसी भी देश की शिक्षा के लिए सबसे बढ़िया बात यही हो सकती है कि एक ओर तो शासनाध्यक्ष, प्रधानमंत्री ने स्वयं शिक्षा को पटरी पर लाने का दायित्व संभाल लिया है। पटरी पर लाने का ही दायित्व नहीं संभाला है बल्कि जहां तक सरकार का संबंध है इसे समूची योजना का केन्द्र-बिन्दु बना दिया है और दूसरी ओर हम पाते हैं कि देश भर में शिक्षा को लेकर काफी गहन विचार मंथन चल रहा है। मेरा विश्वास है कि इस विचार-मंथन का परिणाम बहुत अच्छा होगा और भविष्य में शिक्षा मानव संसाधन विकास की दृष्टि से अधिक उपयोगी सिद्ध होगी।

शिक्षा के दो पहलू हैं जबकि स्पष्ट रूप से हम ऐसे परिपत्र की चर्चा कर रहे हैं जिसे लाखों में परिचालित किया गया है और जो आज देश भर में ध्यानाकर्षण का विषय बना हुआ है। इस चर्चा में भी, जैसा कि मेरे द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में कल्पना की गई थी, यह परिपत्र ध्यानाकर्षण का केन्द्र बना हुआ है। परिपत्र के अलावा मैंने अपने आरम्भिक वक्तव्य में इसके अन्य आयामों के बारे में भी निवेदन किया था क्योंकि इस परिपत्र को तैयार करने तथा सभा पटल पर रखने के समय मानव संसाधन विकास मंत्रालय का गठन नहीं हुआ था। इसलिए यह परिपत्र स्वत: ही शिक्षा पर एक परिपत्र बन गया। वैसे इसमें कुछ अन्य पहलू भी शामिल किए गए हैं लेकिन यह स्वत: ही शिक्षा का परिपत्र बन गया है। नए मंत्रालय के गठन के बाद शिक्षा पर दो विभिन्न पहलुओं से विचार करना होगा। मानव संसाधन विकास के व्यापक कार्यक्रम के अंग के तौर पर और अनिवार्य शिक्षा के रूप में क्योंकि अन्तत हमें शिक्षा पर माइक्रो-प्लानिंग करनी होगी। ये दो पहलू समान रूप से महत्व रखते है और एक दूसरे से भिन्न नहीं है लेकिन सुविधा के लिए मैं इनको अलग-अलग लेना चाहता हूं।

मैंने अपने वक्तव्य में संक्षेप में कहा है कि मानव संसाधन विकास कार्यक्रम एक क्रियाकलाप का नहीं बल्कि उन विभिन्न कार्यकलापों का समूह है जिन्हें केन्द्र और विभिन्न राज्य सरकारें विभिन्न तरीकों से कार्यान्वित करती आई है। स्वाभाविक है कि उनके अलग-अलग लक्ष्य थे और उन्हें चाहे एक मंत्रालय या विभिन्न मंत्रालय देख रहा था लेकिन उन्हें समूह का रूप देने के लिए उनमें एकता नहीं थी। तो प्रथम बार इन सभी कार्यकलापों को एक समूह का रूप दिया गया है

और इस देश में जन्म लेने वाले हर बच्चे को इसका लाभ मिलना चाहिए। और जैसा कि मैंने कहा था गर्भधारण से लेकर बच्चे के स्नातक होने तक हमारे मंत्रालय का संबंध इन सब बातों से हैं। इसके बाद अन्य मंत्रालयों की भूमिका है। लेकिन जहां तक इस कार्यकलाप का संबंध है हमें (1) अन्य मंत्रालयों के साथ समन्वय करना होगा और (2) हमारा मंत्रालय जिन कार्यकलापों की पेशकश कर रहा है उसे एकीकृत करना होगा।

मैं सदन को बताना चाहता हूं कि इस संकल्पना को आगे बढ़ाने के लिए क्या किया गया। यह केवल कहने की बात नहीं है। हमने कुछ ठोस कदम उठाए हैं क्योंकि हर बात नारेबाजी पर और किसी बात को स्पष्ट करने की हमारी क्षमता पर ही नहीं बल्कि उसे कार्यान्वित करने की क्षमता पर निर्भर करती है। मैं आपको एक उदाहरण देता हूं। उदाहरण के लिए स्वास्थ्य मंत्रालय को लीजिए। अब यह बात स्पष्ट हो गई है कि मानव संसाधन विकास से संबंधी किसी कार्यकलाप का विकास करना है तो यह शिक्षा और स्वास्थ्य के बीच होगा। स्वाभावत: शिक्षा हमारा प्रथम विचारणीय विषय है। लेकिन इस कार्यकलाप में स्वास्थ्य के पर्याप्त योगदान के बिना समस्त मानव संसाधन विकास कार्यक्रम असंतुलित हो जाएगा। तो पहला काम हमने यह किया कि हमने अपने सहयोगी स्वास्थ्य मंत्री और अपने उन अन्य सहयोगियों के साथ मिल विचार विमर्श किया जो नए मंत्रालय के गठन से पूर्व मंत्रालय के कार्यक्षेत्र के अन्तर्गत नहीं आने वाले कुछ एक विषयों जैसे आई० सी० डी० एस०, पोषक आहार गर्भवती महिलाओं की प्रसव पूर्व देखभाल आदि को देख रहे हैं। हम एक साथ मिलकर बैठे और कुछ ऐसे रोचक तथ्यों का पता लगा जिनका पता मंत्रालय का गठन नहीं हो पाने पर, कभी नहीं लग पाता। हम स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ मिलकर बैठे और विस्तार से जांच की।

आप जानते ही हैं कि इस साल 19 नवम्बर को सभी शिशुओं को रोग प्रतिरक्षा के टीके लगाने का राष्ट्र व्यापी कार्यक्रम शुरू किया गया था। उन्होंने देश के 36 या 38 जिलों को लिया और वे इन सभी जिलों में यह काम पूरा करना और अगले पांच वर्षों अर्थात् सातवीं पंचवर्षीय योजना में इसे शतप्रतिशत पूरा करना चाहते हैं। अब प्रश्न यह है कि हम क्या करें ? बच्चे को इस हाथ से उस हाथ और इस मंत्रालय से उस मंत्रालय उछाला जाता है। पैदा होते ही उसे श्रीमती किदवई को सौंप दिया जाता है और एक साल बाद बूस्टर डोजेज के लिए बच्चे को वापिस मुझे सौंप दिया जाता है और मैं आई० सी० डी० सी० कार्यक्रम, पोषक आहार आदि के लिए उसे श्रीमती अल्वा को सौंप देता हूं। जब बच्चा 4-5 साल का हो जाता है तो वह बच्चे को श्रीमती रोहतगी को सौंप देती हैं जो उसे स्कूल में भरती करवाती हैं। अब विसंगति यह है कि रोग प्रतिरक्षा कार्यक्रम 1990 तक पूरा हो जाएगा लेकिन एकीकृत शिशु विकास कार्यक्रम उसका एक हिस्सा ही पूरा कर पाएगा। इस विसंगति का परिणाम क्या होता है ? बच्चे को एक साल तक रोग प्रतिरक्षा कार्यक्रम के अन्तर्गत सभी टीके लगते हैं लेकिन उसके बाद उसे पोषक आहार नहीं मिलते। आंगन बाड़ी न हो पाने के कारण वह आंगन बाड़ी में नहीं जाता। अत: हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि अगले पांच सालों में सारे देश में इस अन्तर को हम जहां तक संभव होगा, पार लेंगे। हमारे पास इसके लिए पैसा नहीं है पर हम रुकेंगे नहीं। हम इसकी विस्तार से जांच करेंगे। हम पता लगाएगें कि जो हमें चाहिए क्या हम उसके लिए बारीकी में

जा सकते हैं। अगर एकीकृत कार्यक्रम पर व्यय की जाने वाली धनराशि से हमें फायदा नहीं हुआ और यथासंभव इसे लागू नहीं किया गया तो यह कार्यक्रम व्यर्थ सिद्ध होगा। यह काम अगले एक-दो सप्ताह में किया जाएगा। स्वास्थ्य सचिव, शिक्षा सचिव और इससे संबंध रखने वाले सभी इसकी विस्तार से जांच करेंगे और हमें रिपोर्ट देंगे कि जिस सीमा तक हम उसे पूरा करना चाहते हैं उसे पूरा करने के लिए कितनी अतिरिक्त धनराशि की जरूरत पड़ेगी। यह काम नए मंत्रालय के गठन तथा अन्य मंत्रालय के साथ संपर्क और सहयोग किए बिना नहीं किया जा सकता था।

एक और दिलचस्प पहलू है। एक कार्यक्रम देश या राज्य के एक हिस्से से शुरू होता है और दूसरा दूसरे हिस्से से। अथवा अगर आप किसी जिले में जाएं तो एक कार्यक्रम एक ब्लाक में शुरु होगा तो दूसरा कार्यक्रम दूसरे ब्लाक में जिसका परिणाम यह होगा कि कार्यक्रम एक समूह का रूप नहीं ले पाते। बच्चे को उसका लाभ नहीं मिल पाता। एक ब्लाक में हो सकता है उन्हें रोग प्रतिरक्षा टीके लगाने का कार्यक्रम शुरू किया हो किंतु बच्चे को इसके तुरन्त बाद आंगन बाड़ी के लाभ नहीं मिल पाते और किसी दूसरे ब्लाक में आंगनबाड़ी होती है लेकिन आंगन बाड़ी में रहने वाले बच्चे को इसमें जाने से पूर्व टीके नहीं लगाए गए होते। यह भी विसंगति है। पैसा दोनों कार्यक्रमों पर व्यय किया जा रहा है। इसलिए हमने सचिवों को बता दिया है कि अपने कार्यक्रम तैयार करते समय कार्यक्रमों तथा क्षेत्र में एकरूपता होनी चाहिए ताकि कार्यक्रम एक से हो सके और ऊपरी व्यय कम किए जा सके। हम और भी बहुत सी सुविधाएं प्राप्त कर सकते हैं अगर पहले से ही क्षेत्रों का सीमांकन कर लिया जाए जिससे उन क्षेत्रों में कार्यक्रमों को संकेन्द्रित किया जा सके। यह बहुत सीधी सी बातें हैं। यह बात जब मैं उन्हें बताऊंगा तो संभवत आप कहेंगे कि "ओह यह तो स्वत: स्पष्ट है।" लेकिन कई बार जो बात स्वत: स्पष्ट होती है उसे बहुत बार बतलाने की जरूरत पड़ती है। हमने इन साधारण सी बातों पर विचार किया है और इसके परिणामस्वरूप निसंदेह हम बच्चे को सारे कार्यक्रमों के लाभ देंगे और पांच साल के बाद इन कार्यक्रमों को यथासंभव कार्यान्वित किया जाएगा। तो मानव संसाधन विकास की ओर यह पहला कदम है।

हमें श्रम मंत्रालय, कृषि मंत्रालय, खाद्य मंत्रालय से संपर्क करना होगा। इन बच्चों को अगर हम भोजन देना चाहते हैं तो हमें खाद्य मंत्रालय से संपर्क करना होगा। हम यही करने जा रहे हैं। इन कार्यक्रमों को एक सूत्र में बाधेंगे ताकि ये कार्यक्रम वास्तव में उपयोगी बन सके और बच्चे को उनके लाभ दिए जा सके। इस समय मैं नहीं जानता कि किससे कहूं। अगर मैं पंचायत समिति के आदमी से कहता हूं तो वह कहेगा "इसके लिए पैसा कहां है?" मुझे पता लगाना होगा कि मैं इन बच्चों को आम खाद्य व्यंजनों, जिन्हें पकाने में बहुत अधिक समय लगता है और सम्भवत: ठीक से पकाया भी नहीं जाता, के स्थान पर पोषक आहार के तौर पर क्या दे सकता हूं। व्यक्तिगत स्वादों के लिए हम व्यक्तिगत रसोईयों और व्यक्तिगत संस्थाओं पर निर्भर रहना नहीं चाहते। हो सकता है रसोइये को गुस्सा आ रहा हो जिसके कारण बच्चों को खराब खाना मिले। इस तरह नहीं होगा। खाद्य प्रोद्योगिकी हमारी सहायता कर सकती है। मैंने अन्य देशों के कुछ शिल्पविज्ञानियों से बात की है और उन्होंने भी दावा किया है कि उनके देश खाद्य प्रोद्योगिकी के मामले में बहुत आगे हैं। इसलिए मैं अपने देश के खाद्य शिल्प विज्ञानियों को चुनौती

देता हूं कि क्या वह विटामिनों से भरपूर खाने के ऐसे छोटे-छोटे पैकेट तैयार कर सकते हैं जिन्हें बिस्कुटों की तरह या जिस रूप में वे उसे तैयार करें बच्चों को दिया जा सके और सारे पोषक तत्व उनमें निहित हो। यह दूसरे मंत्रालय और हमारी प्रौद्योगिकी के लिए एक चुनौती है। इसी तरह ये बच्चे जिस माहौल में रह रहे हैं उसमें से उन्हें निकालने के लिए अगर पहल करते हैं तो देखना होगा कि आमतौर पर इन्हें अपने घरों में कैसा माहौल मिलता है ? हो सकता है अधिकतर बच्चे देखते हों कि उनके पिता पीकर घर लौटते हैं और मां को मारते हैं। ऐसा संभव है। उन्हे पढ़ने, गृह कार्य करने, कुछ तैयारी करके अगले दिन स्कूल आने के लिए कुछ समय और मानसिक शान्ति मिल सके इसके लिए हम क्या कर सकते है ? हम नहीं जानते कि वे किस तरह रह रहे हैं। हम दिल्ली में यहां बैठे हुए हैं लेकिन हम में से अधिकतर गांवों में से आए है। हम जानते हैं कि वहां क्या हो रहा हैं। हम अच्छी तरह जानते हैं कि गांवों में क्या हो रहा है। किन्तु उन लोगों के लिए भी जो सदा यहां बैठे रहे हैं इस बात की कल्पना करना बहुत कठिन होगा कि वहां क्या हो रहा है, जब तक हम इन मामलों के निजी अनुभव को नही हो जाते। हम में से अधिकांश यह जानते है; मैं इसलिए जानता हूं कि पढ़ने वालों की मेरी प्रथम पीढ़ी मुझसे पहले मेरे परिवार में कोई अंग्रेजी, उर्दू, विज्ञान नहीं जानता था किंतु वे सभी बुद्धिमान लोग थे; मैं अपने बारे में ऐसा नहीं कह सकता हूं, यद्यपि मैं कह सकता हूं कि मैं शिक्षित हूं। अतः इन दो के बीच खाई है। यह अलग बात है। अतः यह कार्य एक मुश्त हमें करना है, इसको करने का हमने निश्चय किया है और इस कार्य को पूरा करने के लिए हम अन्य सभी मंत्रालयों के संपर्क में आ रहे हैं। सारे काम एक ही मंत्रालय द्वारा नहीं हो सकते हैं। ऐसी स्थिति में सारी सरकार एक मंत्रालय बन जाएगी। यह संभव नहीं है। बहुत से मंत्रालयों के समन्वित प्रयासों से एक कार्यक्रम की रचना करनी है, और आरंभ में नया बनाया गया मंत्रालय न्यूनतम गतिविधियां ले लेगा जो इस कार्यक्रम के लिए नाभिक रूप में आवश्यक हैं। नाभिक हमारे पास तैयार है। किन्तु नाभिक ही काफी नहीं है; हमें औरों के साथ भी समन्वय करना होगा। और ऐसा ही हम मानव संसाधन विकास के समस्त कार्यक्रम के एक भाग के तौर पर कर रहे हैं।

अब मैं शिक्षा की अन्य बातों के साथ-साथ विशेष रूप में शिक्षा की ओर आता हूं। जैसा कि मैंने कहा है ऐसा चर्चा की सुविधा के लिए है। वास्तव में मैं इन्हें अलग रूप में नहीं देखता हूं और मंत्रालय का भी ऐसा उद्देश्य नहीं हैं। किन्तु हमें अलग से शिक्षा के क्षेत्र में कुछ बातें गिनानी हैं। इस दस्तावेज के बारे में और कुछ कहने से पूर्व, मुझे कुछ शब्दों के विषय में कहना है जिनका यहां प्रयोग हुआ विशेषकर "उच्चवर्गीय"। मैं इस शब्द को नहीं समझ सका हूं। किंतु किसी भी तरह इस दस्तावेज का निचोड़ इसके अन्तिम पैरा में है। अब मैं चाहता हूं कि माननीय सदस्य यह सुन लें और मुझे बता दें कि उच्चवर्गवाद की बात कहा आती है।

"मोटे तौर पर नई शिक्षा नीति के निर्माण कार्य में लंबी अवधि की ऐसी शिक्षा व्यवस्था निर्धारित करनी है जिस में आरंभिक शिक्षा को विश्वव्यापी बनाने के लिए आवश्यक कार्य किए जाएं; नई प्रौद्योगिकी के साथ रचनात्मक ढंग से पर्याप्त संख्या में सूक्ष्म मानव शक्ति तैयार करना, विभिन्न व्यवसायों का निर्माण, और वयसक और जारी शिक्षा द्वारा परिवर्तन और विकास के लिए वातावरण तैयार करना अन्य सभी शिक्षा वर्गों के स्वरूप तथा प्राप्ति का सुधार करना।

इस समायोजित परिस्थिति में, वृहद कार्यक्रमों को तैयार करने और कार्यान्वित करने के लिए विभिन्न एजंसियों को विशेष भूमिकाएं (कार्य) देनी होंगी। कार्य तथा क्रम को आश्वस्त करने के लिए एक-दूसरे के साथ आदान-प्रदान तथा समाविष्ट रूप से रूप रेखा तैयार करना आवश्यक होगा।"

अब मैं तो नहीं देखता कि.........

प्रो० सैफुद्दीन सोज (बारामूला) : यह पैरा तो ठीक है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : क्या आप चाहते हैं कि मैं एक पैरा के पश्चात् दूसरा पैरा पढ़ूं ?

प्रो० सैफुद्दीन सोज : बिल्कुल नहीं।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : इसमें नया क्या है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इसी लिए मैंने कहा है कि यह पैरा पूरी बात का निचोड़ है, सारांश है.........

प्रो० सैफुद्दीन सोज : हमें स्वीकार है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : आप निचोड़ स्वीकार करते हैं, आप इस पैरा में दिया गया सारांश स्वीकार करते हैं। अतः तर्क की यह मांग है कि आप विस्तार (ब्यौरे ?) को भी स्वीकार करें.........

श्री एस० जयपाल रेड्डी : सारांश बासी है।

(व्यवधान)

श्री पी० वी० नरसिंह राव : आरम्भ में जहां तक शिक्षा-सीधी का संबंध है, हम प्राथमिक शिक्षा से आरम्भ करते हैं जो किसी सीमा तक आई० सी० डी० एस० कार्यक्रम का एक भाग है। हम यह मानते हैं कि प्राथमिक शिक्षा की ओर अभी उस प्रकार का ध्यान नहीं दिया गया है जो इस पर दिया जाना चाहिए। यह अधिकांशतः निजी अथवा गैरसरकारी एजंसियों पर छोड़ दिया गया है। अब समय आया है, जब हमें पूर्व-प्राथमिक शिक्षा की ओर अधिक ध्यान देना है क्योंकि हमने देखा है—यह अनुभव है—कि जहां एक शिशु को पूर्व-प्राथमिक शिक्षा दी जाती है, यह वास्तव में शिक्षा नहीं है, यह एक प्रकार का प्रारंभ है; और जब यह किया जाता है तो उसके लिए स्कूल जाना सहज बन जाता है; सीधे 5 वर्ष से अधिक आयु में स्कूल जाने के बजाय यदि वह पूर्व-प्रारंभिक अथवा आंगनवाडी अथवा हमारे किसी और कार्यक्रम में पास हो जाता है तो यह अधिक सरल होगा। यदि कार्यक्रम का यह भाग किसी स्कूल के साथ समायोजित अथवा स्थापित किया जाता है तो यह अधिक व्यवहार्य होगा। यह सभी जगह संभव नहीं होगा। किंतु जहां कहीं भी यह संभव होगा, हमारा यही प्रयास होना चाहिए और इसी प्रकार यह

हमारा प्रयास होगा भी। चूंकि यह गतिविधियां अब एक ही छत के तले आ गई हैं—निस्संदेह, यह केवल एक केन्द्रीय छत है; हम नहीं जानते कि राज्यों के छाते कैसे हैं— हमें राज्यों से बात करनी होगी और यह देखना होगा कि क्या वह भी ऐसा करेंगे जो कुछ हम बच्चों के हित के लिए कर रहे हैं और यदि वह स्वीकार करते हैं, तो यह सारी गतिविधि एक ही रूप ले लेगी, एक भाग दूसरे के हित के लिए होगा, अतः इन गतिविधियों को चलाने के लिए अत्यन्त सुविधा होगी।

फिर हम प्रारंभिक शिक्षा की बात करते हैं जिसके विषय में सभी सदस्य, न केवल सभी सदस्य, हो सकता है इस देश की जनता के सभी वर्ग उत्तेजित हैं, और उनका गुस्सा उचित है। मैं स्पष्ट रूप से यह कहना चाहूंगा कि हमने क्या पाया है। यद्यपि इस दस्तावेज में इस बात का उल्लेख नहीं किया गया है, यह दस्तावेज प्राप्तियों को उभारने हेतु नहीं बनाया गया था। यह तो जान-बूझकर असफलताओं को दर्शाने के लिए बनाया गया था। एक प्रकार से यह उन सभी लोगों का एक स्वीकृति-विवरण है जो अभी तक शिक्षा के कार्य से सम्बद्ध थे—जैसे राज्य सरकार, स्थानीय निकाय, केन्द्रीय सरकार, जनता, जनता के प्रतिनिधि, संसद सदस्य सभी लोग। अतः यह एक सामान्य स्वीकृति विवरण है।

इसी लिए इसके लेखक का नाम नहीं दर्शाया गया है। जब प्रो० सोज और कुछ अन्य लोगों ने लेखक के बारे में कहा, मैंने कहा कि मैं उन्हें लेखक का नाम बताने को तैयार हूं क्योंकि यह आपकी भी इतनी ही स्वीकृति है जितनी मेरी है। अतः इसका लेखक समस्त राष्ट्र होगा। सभी सांसद हो सकते हैं। जो इस पर अपने हस्ताक्षर अथवा अपना नाम लिखना चाहते हैं, उनका स्वागत है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यह सामूहिक आत्म-स्वीकृति का प्रश्न है।

श्री पी०वी० नरसिंह राव : हां, यह सामूहिक आत्म-स्वीकृति का प्रश्न है क्योंकि हमने ऐसी स्थिति पैदा की है।

जब हम 1951-52 में किसी ग्राम में गए, यदि वहां किसी टैंक में दरार पड़ी थी और साथ ही यदि एक स्कूल की आवश्यकता थी तो हमें इस बात में कोई सन्देह (हम इस बात को निस्संदेह जानते थे) न था कि जनता की प्रथम मांग क्या थी। हमें तनिक कोई संदेह नहीं है। आज भी यदि किसी टैंक में पिछले दो-तीन वर्ष से दरार पड़ गई हो और किसी स्कूल की मरम्मत आदि की आवश्यकता हो तो पहले वह दोनों काम करवाना चाहेंगे। मांग सचमुच दोनों के लिए होगी। किंतु यदि इनमें चयन होता है (प्राथमिकता निर्धारित करनी है) तो हम सभी जानते हैं कि किस बात को चुना जाएगा।

अतः इसका कोई मतलब नहीं है कि हम जनता से किसी और बात को प्राथमिकता देने के लिए कहें जिस बात को वह पहले ही प्राथमिकता दे रहे हैं। अतः हमारे कार्यक्रम बहुत हद तक उसी प्राथमिकता के अनुसार चलते हैं जो जनता के विचार में हैं। अब चूंकि हम खाद्य में आत्म-निर्भर हैं तो ऐसा लगता है कि हम इस विषय में सब कुछ भूल गए हैं। किंतु आप अपने-आप को उस स्थिति में देखिए जिस स्थिति में आप

1950 के दशक में थे, जब प्रत्येक 3 वर्ष अथवा दो वर्ष अधिकतर क्षेत्रों में सूखा पड़ता था, उस समय वह टैंक, सिंचाई, खाद्य के सिवा और शरीर और आत्मा को जुड़े हुए रखने के अतिरिक्त किस बात का विचार करते ? अतः, ऐसी स्थिति में कुछ ऐसा हुआ है जो हम आज देख रहे हैं और हमें आपस में मिल बैठकर सोच-विचार करना है और इसका कोई समाधान ढूंढ निकालना है। किसी अन्य ढंग से इस पर सोचते रहने का कोई मतलब नहीं।

महोदय अपने वक्तव्य में मैंने कुछ ऐसा भी कहा है जिस पर मैं चाहता हूं कि सभी सदस्य विचार करें। हमने स्वयं अपने आप की कड़ी आलोचना की है क्योंकि स्वतन्त्रता के 38 वर्ष बाद भी, संविधान के लागू होने के 35 वर्ष बाद भी, नीति निर्देशक तत्वों की प्रतिज्ञा का यह भाग लागू नहीं किया गया है।

अब, मेरी यह इच्छा है कि हम सभी संविधान के प्रत्येक नीति निर्देशक सिद्धांत को देखें और मुझे पूरी आशा है कि कितनी सफलता और उपलब्धि······

प्रो० सैफुद्दीन सोज : महोदय, यह अलग बात है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं आपको इस विषय में कुछ और भी बताऊंगा। मैंने पहले भी उन प्राथमिकताओं के संबंध में आप से कुछ कहा है जो जनता के ध्यान में थी। अनुच्छेद 45 में कहा गया है कि सरकार संविधान के लागू होने से 10 वर्ष की अवधि के अन्दर-अन्दर 14 वर्ष की आयु पूरी करने तक प्रत्येक बच्चे के लिए निःशुल्क तथा अनिवार्य शिक्षा की व्यवस्था करेगी। प्रो० सोज ने अभी मुझे मजबूर करने की कोई ऐसी विधि नहीं बताई जो जनता को स्वीकार हो। मैं इसकी प्रतीक्षा में हूँ। परन्तु क्या हम अनुच्छेद 24 देखें, जिसमें कहा गया है :

> "चौहद वर्ष से कम आयु वाले किसी बालक को किसी कारखाने अथवा खान में नौकर न रखा जाएगा और न किसी दूसरी कठोर नौकरी में लगाया जाएगा।"

इसका क्या अर्थ है ? साधारणतः इसका यह अर्थ है कि जब संविधान की रचना की जा रही थी, तो रचयिताओं को इस बात का आभास हुआ कि इस देश के किसान 14 वर्ष से कम आयु के बच्चों द्वारा कोई काम किया जाएगा। इसमें और एक और मनोहारी विराम है। मूल प्रारूप में ऐसा लगता है कि 14 वर्ष की आयु से कम बाल श्रम पर पूरी तरह रोक लगाया गया है। मैं डा० अम्बेदकर के भाषण का एक अंश पढ़ कर सुनाता हूं। कहते हैं : "मैं अपने मित्र श्री नसीरुद्दीन अहमद का संशोधन स्वीकार नहीं करूंगा। लगता है कि वह सोचते हैं कि अनुच्छेद 36 के शेष खंड का जो उस समय अनुच्छेद 45 था उस का उद्देश्य पूर्व-प्रारंभिक शिक्षा के लिए सीमित है ऐसा नहीं। संशोधन के पश्चात् इस खंड में यह है कि 14 वर्ष की आयु तक प्रत्येक बच्चे को शिक्षा संस्थान में प्रशिक्षण के लिए रखा जाएगा। यदि मेरे माननीय मित्र श्री नसीरुद्दीन अहमद ने अनुच्छेद 18, जो मूलभूत अधिकारों का अंग है तो उन्होंने देखा होगा कि अनुच्छेद 18 में इस बात की व्यवस्था की जाए कि 14 वर्ष से कम आयु के किसी भी बच्चे को रोजगार में नहीं लगाया जाए। अतः इस बात की निषेध है·········

प्रो० सैफुद्दीन सोज : आप क्या साबित करना चाहते हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं यह साबित करना चाहता हूं कि जब संविधान की रचना हो रही थी तो उस समय भी यह विचार था, इस बात को स्वीकार किया गया था कि बाल-श्रम को पूर्ण-रूप से रोका नहीं जा सकता है······(व्यवधान) कृपया मेरे तर्क को समझिये। अत: इसका यह अर्थ है कि उन्हें इस बात का आभास नहीं था कि कुछ बच्चे स्कूल नहीं जा सकेंगे। अत: प्राकृतिक धारणा यह थी कि समय समय पर कुछ अनौपचारिक शिक्षा आरंभ की जानी चाहिए·········

प्रो० सैफुद्दीन सोज : कोठारी आयोग ने 1966 में स्थिति का पुनरीक्षण किया था। राष्ट्र के सामने उस प्रकार की बृहद् सिफारिशें हमारे अनुरूप हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जो संविधान में लिखा है वही संमत है। मैं संविधान की बात करता हूं······

प्रो० सैफुद्दीन सोज : इसकी कोठारी आयोग द्वारा पुनरीक्षा हुई थी।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : पुनरीक्षा हुई थी—हां। किंतु इसकी पुनरीक्षा करने में क्या तर्क है ? उन्होंने अपनी सिफारिशें/सुझाव दिए हैं। किंतु बात यह है कि जब आप एक आयोग नियुक्त करेंगे·········(व्यवधान) प्रो० सोज, नहीं मैं चाहता हूं कि आप वास्तव में इसकी प्रशंसा करेंगे। मैं इसे आकर्षक बनाने का प्रयास कर रहा हूं। जब आप किसी विशेष विषय पर आयोग नियुक्त करते हैं तो उस आयोग के लिए वह विषय ही असली विषय है और कुछ भी नहीं। कभी-कभी उस विषय के पक्ष में अथवा विरुद्ध अन्य तत्वों की ओर किसी हद तक ध्यान दिया नहीं जाता है—जान-बूझकर नहीं अपितु साधारणत: ऐसा हो जाता है। यदि शिक्षा आयोग की रचना होगी तो यह शिक्षा हो सकती है। यदि अल्पसंख्यक आयोग की रचना होगी तो अल्पसंख्यक होंगे। यदि किसी और आयोग की रचना की जाएगी, जैसे सिंचाई आयोग तो इसके सभी 4 अथवा 5 खंडों में केवल सिंचाई के विषय में बात होगी। अत: आयोग का विषय उस आयोग के लिए ऐसे दूसरे अनेक मामलों से अधिक महत्त्वपूर्ण होंगे जो वास्तविक जीवन के दृष्टिकोण से ऐसे होंगे। यही मैं आपसे कहने का प्रयास कर रहा हूं—उस समय भी, यह बात स्पष्ट नहीं थी कि सभी बच्चों को स्कूल भेजा जा रहा है और वह भी अनिवार्य तौर पर।

हां 18 अथवा 19 राज्यों में 14 वर्ष तक प्रारंभिक शिक्षा को अनिवार्य बनाने का कानून पारित किया गया है। अब मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या किसी एक मामले में भी किसी बाप को अपना बच्चा स्कूल न भेजने के लिए जेल भेजा गया है अथवा जुरमाना किया गया है अथवा दण्डित किया गया है। ऐसा नहीं हुआ है··········

प्रो० सैफुद्दीन सोज : ऐसा करने के लिए राशि नहीं है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं राशि के संबंध में कहता हूं।

प्रो० सोज, आप एक प्रोफेसर है। मैं चाहूंगा कि आप शान्त रहें।

मैं कभी प्रोफेसर नहीं था किंतु मैं बहुत शांत रहा हूं। (व्यवधान)

अब मैं आपके उठाये गए दूसरे मुद्दे पर आता हूं। आपने यह प्रश्न उठाया कि क्या हमारे पास सुविधाएं हैं। अब मैं आप के सामने ········वह स्थिति रखना चाहूंगा जो समय-समय पर हमारे सामने आई है। 91-92 प्रतिशत दाखिल किए जाते हैं। अब मैं आप से यह पूछना चाहूंगा कि यदि कोई आधारभूत ढांचा नहीं था तो 92 प्रतिशत को कैसे दाखिल किया जा सकता है? यदि 1948, 1949, 1950 अथवा 1951 होता तो क्या आप 91 प्रतिशत दाखिल कर सकते?

एक माननीय सदस्य : पढ़ाई छोड़ने के संबंध में आपका क्या विचार है?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : स्कूल में प्रवेश करने से पूर्व बच्चा पढ़ाई नहीं छोड़ता है। पढ़ाई-छोड़ने वालों के विषय में मैं अभी बताता हूं। मैं पढ़ाई छोड़ने वालों के प्रति आंख नहीं मूंद रहा हूं। मेरा विचार है कि मैं पढ़ाई छोड़ने वालों के विषय पर अधिक ध्यान दूं और संयोगवश मैं माननीय सदस्यों से कह रहा हूं कि हम इस विषय में क्या करें।

अत: 91-92 प्रतिशत बच्चों के नाम दाखिल करने का यह अर्थ नहीं कि स्कूल स्तर पर कोई आधार-भूत ढांचा उपलब्ध है। पढ़ाई छोड़ने वालों की अखिल भारतीय औसत 76 प्रतिशत है। अखिल भारतीय परिपेक्ष्य में 76 प्रतिशत का क्या अर्थ है? यह केवल आंकड़े हैं। (यह केवल संख्या है) यह केरल में 6 प्रतिशत से आरंभ होकर अन्य राज्यों में 92 प्रतिशत तक पहुंच जाती है। हम इसे सीधे तौर पर ले लें। कुछ राज्य ऐसे है जहां ऐसा हुआ है। केरल में ऐसा हुआ है। वहां पर बीच में पढ़ाई छोड़ने वालों की संख्या केवल 6% है। यह नगण्य है। यदि वे 94% की शिक्षा जारी रख सकते है तो वे शीघ्र ही थोड़े अधिक प्रयास से इस संख्या को 100% तक बढ़ा सकते हैं। परन्तु जहां पर छोड़ने वालों की संख्या 92% है, अर्थात् राजस्थान में, वहां शिक्षा की स्थिति चिन्ताजनक है, जैसे कि श्री व्यास जी ने कल बताया था। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या दोनों जगह की स्थिति एक सी है? क्या केरल तथा राजस्थान की स्थिति समान है। बिल्कुल नहीं। इस संबंध में हमें दोनों को अलग-अलग देखना है। अत: हमें इस मामले पर अधिक ध्यान पूर्वक तथा विस्तार से विचार करना है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : केरल में बजट का 36.1% शिक्षा पर व्यय होता है जबकि राजस्थान में यह 10% से कम है।

श्री पी० वी नरसिंह राव : आपने ठीक वही बात कही है जो मैं कहना चाहता था। केरल का बच्चा राजस्थान के बच्चे से अलग नहीं है। लेकिन राजस्थान की विवशताएं केरल की विवशताओं से भिन्न हैं। यह मैं नहीं जानता कि क्यों परन्तु केरल की क्षमताएं राजस्थान से अलग हैं। अब हमें इस पर ध्यान देना है। जब मैं यह कहता हूं कि भारत की औसत

का कोई महत्त्व नहीं है तो मेरा यही अभिप्राय है। जिले की औसत का भी कोई महत्त्व नहीं है। अतः हमें एक स्कूल से दूसरे स्कूल में जाने के लिए व्यापक कार्यक्रम बनाना चाहिए। दिल्ली में बैठे यह संभव नहीं है। हमसे अधिकांश गांवों से चुने गये हैं परन्तु मैं कहना चाहता हूं कि हमने स्कूलों का उपयोग सार्वजनिक सभाएं करने के लिए किया है और किसी बात के लिए नहीं। (व्यवधान)

मैं यह कह रहा था कि वास्तव में हमने स्कूलों की ओर अपेक्षित ध्यान नहीं दिया है। मैं इसी बात पर बल देना चाहता हूं। इस बारे में सम्मानजनक अपवाद हो सकते हैं; उन्हें मैं पहले ही नमस्कार करता हूं। परन्तु यदि अपवाद ही नियम हैं तो वे ही नियमों को सही सिद्ध कर सकते हैं।

बीच में पढ़ाई छोड़ने वालों को कैसे रोका जाये। मैं परसों के अपने भाषण में बता चुका हूं कि आपको अपना लक्ष्य पता है.........

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आपके भाषण के समय हम सभा में नहीं थे।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यहां पर भी अहन तुलनात्मक अग्रताओं का है, बहिर्गमन करने को यहां बैठे रहने से अधिक अग्रता दी गई।

अतः महोदय, हमारे मुवक्किल कौन है आपका लक्ष्य कौन सा वर्ग है। आज जो वर्ग 1985 में पहली श्रेणी में हैं। उसके बारे में क्या हम यह सुनिश्चित् करने के लिए कोई कार्यवाही कर सकते हैं कि वे छात्र प्रथम श्रेणी को छोड़कर न जायें। क्या सदस्य मुझे बता सकते हैं कि इस बारे में क्या किया जाये। मैंने नम्रता पूर्वक निवेदन किया है कि हमें जिला अधिकारियों के माध्यम से प्रत्येक स्कूल में जाकर पता लगाना है कि वहां पर क्या हो रहा है। कुछ जिले हमने हाथ में लिए हैं। कुछ और जिले हाथ में लेंगे। पूरे ग्रामीण क्षेत्र को हम एक साथ नहीं ले सकते। हमने पहले ही लक्ष्य तय किये है। यदि आज हम इस बात पर ध्यान दे पाते हैं कि जो बच्चा 1985 में पहली कक्षा में भर्ती हुआ है वह पांचवी कक्षा तक स्कूल न छोड़े तो हम भविष्य में स्कूल बीच में छोड़ने की समस्या का समाधान कर पाते हैं। परन्तु यह बात कहनी सरल है करनी कठिन। फिर भी यह कहना शत-प्रतिशत सही नहीं है कि बच्चे सुविधाओं के अभाव में स्कूल छोड़ रहें हैं। मैं चाहता हूं कि प्रो० सोज इस बात को स्मरण रखें। यदि 30-35% के लिए सुविधाएं पर्याप्त हैं तो इनका पृथक्करण किसने किया है। आप छोड़ते है क्योंकि सुविधाएं नहीं हैं अन्य लोग जारी रखते हैं क्योंकि सुविधाएं हैं।

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : यह निरर्थक तर्क है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह निरर्थक तर्क नहीं है। कृपया मेरी बात सुने.........
(व्यवधान)

मैं आपके आरोप को पहले ही स्वीकार कर चुका हूं कि सुविधाएं अपर्याप्त हैं, परन्तु मैं

कहना चाहता हूं कि बच्चे स्कूल इसलिए नहीं छोड़ते कि सुविधाओं का अभाव है, परन्तु अन्य कारणों से छोड़ते है। मेरा यही कहना है ········(**व्यवधान**)

उपाध्यक्ष महोदय : उन्हें समाप्त करने दें। मैं बीच में चर्चा की अनुमति नहीं दे सकता।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : हम इस चर्चा को रुचिकर बना रहें हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हां वह रुचिकर चर्चा कर रहें हैं। मुझे भी यह रुचिकर लगती है। इस बारे में कोई सन्देह नहीं है ······ (**व्यवधान**) इसे रुचिकर बनाने के लिए आपको धन्यवाद।

बात यह है कि मुझे राजस्थान के बारे में व्यास जी के साथ बैठकर बात करनी है। मैं अगले कुछ ही दिनों में उन्हें बुला रहा हूं। हम प्राथमिक शिक्षा में निचले स्तर पर ध्यान केन्द्रित कर रहें हैं। उत्तर-प्रदेश, बिहार, मध्म-प्रदेश के बारे गें, मैं यह कार्यवाही कर रहा हूं। अगले कुछ दिनों में, मैं पता लगाऊंगा कि क्या वे स्कूल छोड़ने के बारे में मुझ से कुछ अधिक जानते हैं। मैं उनके अधिकारियों और मंत्रियों को बुला रहा हूं क्योंकि दिल्ली में बैठकर कल्पना करने से लाभ नहीं होगा। हमें मामले की जड़ तक पहुंचना होगा।

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी (हिन्दूपुर) : स्कूल छोड़ने के बारे में कई आर्थिक विवशताएं भी हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : पहले हमें इस बात का पता लगाना है कि वास्तव में कितने मां-बाप ऐसे हैं जो चौथी-पांचवी पढ़े बच्चों से अपने लिए कमाई कराना चाहते हैं। दसवीं तक या दसवीं पास अथवा ग्यारहवीं पास के बारे में तो मैं समझ सकता हूं। बच्चा 5 वर्ष की आयु में स्कूल जाता है। ऐसे कितने निष्ठुर मां-बाप हैं, जो अपने पांच वर्ष के बच्चे के अपने लिए कमाने भेजते हैं। यदि ऐसी बात है तो हमें इसका पता लगाना होगा। यदि ऐसी बात नहीं है तो हमें पता लगाना है कि बच्चों को अभी भी स्कूलों में भर्ती न कराने का क्या कारण है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यही कार्य हम चाहते हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : अत: अब समय आ गया है·········

(**व्यवधान**)

श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या यह पहली बार हो रहा है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह सभी बातें दुबारा फिर से होने लगी हैं। मानव संसाधन विकास मंत्रालय पहली बार बना है इसीलिए मेरा कहना है कि शिक्षा में हमें माइको

योजना प्रक्रिया अपनानी चाहिए। यह कार्यक्रो योजना प्रक्रिया बच्चे माता-पिता, परिवार तथा स्कूल से शुरू होती है। मेरा यह कहना नहीं है कि इतना कहने से ही हम इस उपलब्धि को प्राप्त कर लेंगे। यह सरलता से प्राप्त होने का नहीं है।

हर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र में हमें गैर-सरकारी लोगों का सौजन्य प्राप्त है—एक लोक सभा के सदस्य होता है—उनके अधीन आठ अथवा सात अथवा छ: अथवा पांच जितने भी विधान सभा के सदस्य हो, उनके अधीन जिला परिषद् के प्रधान, प्रमुख तथा ग्रामीण स्तर पर पंचायत समितियां गैर-सरकारी तौर पर कार्य करती हैं।

सरकारी तंत्र भी कार्य करता है अत: इन दो तंत्रों के सहयोग से, हमें उस पर विस्तार से विचार करना है जिस बात की उपेक्षा की गई थी। मुझे इतना ही कहना है। यदि संसद सदस्य इसमें सहयोग देना चाहें तो जो भी सहायता हम दे सकते हैं मैं देने को तैयार हूं। जो भी आंकड़े हमारे पास हैं, वे पूर्णत: सही नहीं है। हो सकता है कि आपके पास सही आंकड़े हों। मेरे पास आंकड़े सही नहीं हैं। मुझे उनसे कोई लाभ नहीं है। जब मैं कहता हूं कि स्कूल छोड़ने वालों की संख्या 76 प्रतिशत अथवा 65% है तो इसका मेरे लिए कोई विशेष अर्थ नहीं है। इस बारे में आपको अपने जिले में पता लगाना होगा। मुझे विश्वास है कि यह हर जिले में अलग है। कुछ जिलों में यह एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में भी अलग-अलग है। यदि किसी जिले का आधा भाग बहुत समृद्ध है तथा शेष आधा भाग पहाड़ी है तो हालात में बहुत अंतर होगा। अत: हमें इस संदर्भ में ठीक से पता लगाना चाहिए। मुझे इतना ही कहना है। मैं निश्चय ही आपसे सम्पर्क रखूंगा। हमें इस पर अधिक ध्यान देना चाहिए। यदि आप कहते हैं कि किसी निर्वाचन क्षेत्र में कोई विशेष बात है तो मैं आपके साथ मिलकर विश्लेषण करने को तैयार हूं। जब तक आप स्थिति का अध्ययन करके गतिशील नहीं बनते तब तक इस समस्या का समाधान करना संभव नहीं है।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : इससे पहले आपको घोषणा करनी चाहिए कि प्राथमिक शिक्षा के सर्वव्यापीकरण के कार्य को प्राथमिकता दी जायेगी।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हां, यह मेरी अगली बात है।

जो भी धन हमारे पास है, उस बारे में यह कहने का कोई लाभ नहीं कि यह बहुत कम है अथवा अपर्याप्त है, बेशक उसमें प्रधान मंत्री जी ने 1500 करोड़ रुपए की वृद्धि एक बार में ही कर दी है। परन्तु वह भी पर्याप्त नहीं होगी।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यह उन्होंने जिला मॉडल स्कूलों के लिए किया है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : श्री जयपाल, आवश्यक रूप से बात ऐसी नहीं है। बात यह है कि हमें 1500 करोड़ रुपए प्राप्त हुए हैं। मॉडल स्कूलों की बात आने पर मैं उनके बारे में स्पष्ट करूंगा। आप सदा विरोध के लिए उद्यत रहते हैं।

अब हमें अपना इरादा बनाना पड़ेगा। क्या हम कह सकते हैं कि उस आवंटन का एक निश्चित प्रतिशत प्राथमिक शिक्षा के लिए पृथक से रखा जायेगा? कृपया आप मुझे बतायें।

कई माननीय सदस्य : हम सब इसके पक्ष में है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : हमारे दस्तावेज में ही बताया गया है कि पहली से छठी योजना तक प्राथमिक शिक्षा पर व्यय कम हुआ है। अतः यदि आप यह चाहते है कि अमुक राशि प्राथमिक शिक्षा पर व्यय की जाये तो हम आपके साथ हैं।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जब अन्य क्षेत्रों में भविष्य में हड़तालें इत्यादि होंगी। तो मैं इस अभिवचन का पूरा लाभ उठाऊंगा, यह आपका अभिवचन है।

(व्यवधान)

श्री नारायण चौबे : आपने उनसे अभिवचन ले लिया है। क्या आप भी ऐसा अभिवचन दे रहें है?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं वास्तव में गंभीर हूं। मैं इस बात को निरर्थक रूप से बिल्कुल भी नहीं कह रहा हूं। किन्तु ये दोनों बातें एक साथ नहीं चल सकती हैं। प्राथमिक शिक्षा एक ओर रहेगी और जहां तक अन्य सभी क्षेत्रों की बात है एक क्षेत्र में अधिक जोर दिया जाएगा।

मैं समझता हूं कि इस चर्चा के परिणाम स्वरुप, तथा इस सभा में जो मतदान अभी कुछ मिनट पहले सम्पन्न हुआ है, उसके आधार पर इस समा की, तथा देश भर के विभिन्न निर्वाचन क्षेत्रों से चुने गये सभी सदस्यों की यह राय है कि संसाधनों का एक निश्चित भाग प्रारम्भिक शिक्षा के लिए निर्धारित किया जाना चाहिए और उसका किसी अन्य कार्य में उपयोग नहीं करना चाहिये।

कुछ माननीय सदस्य : जी हां; जी हां।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : बहुत बहुत धन्यवाद। अगले वर्ष मैं पुनः आपको बताऊँगा कि मैंने क्या किया है।

श्री नारायण चौबे : वह पर्याप्त कार्य होना चाहिये।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : आप बार-बार हाथ हिलाकर इस बात को अधिक जोरदार ढंग से नहीं कह सकते। इसलिए अब हमें अगला मुद्दा लेना चाहिए।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : महोदय हम चाहते थे कि उनके आदर्श स्कूलों और कमरों में कक्षाओं पर जोर न दिया जाये।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : जैसा कि मैं कह चुका हूं मेरा ध्यान राज्यों पर लगा हुआ है जहां भर्ती और बीच में ही अध्ययन छोड़ने सम्बन्धी स्थिति बहुत ही प्रतिकूल है। मैं सभा से

ही यह आशा करुंगा कि इस प्रकार की चर्चा कम से कम नहीं अपितु अधिक से अधिक होनी चाहिये।

मैं अब माध्यमिक शिक्षा की बात लेता हूं। कुछ अधिक समय लेने का मुझे खेद है। किन्तु अनेक मुद्दे उठाये गये है और मैं इस बात के लिये कृतज्ञ हूं कि सदस्य गण मेरी बात धैर्यपूर्वक सुनने को इच्छुक हैं। इसलिए, मैं माध्यमिक शिक्षा की बात करुंगा।

प्राथमिक शिक्षा की चर्चा करते हुए हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे थे, कि प्राथमिक शिक्षा के क्षेत्र में और अधिक विस्तार कार्यक्रम चलाने की जरूरत हैं, और अधिक संख्या में शिक्षकों अधिक श्याम-पटों और अधिक स्कूलों, अधिक कक्षाओं आदि की आवश्यकता है। हो सकता है कि कुछ क्षेत्रों में स्कूलों की आवश्यकता हो। किन्तु मुद्दा यह है कि हमें जो भी सुविधायें स्कूलों को देनी है; उसे प्रारम्भिक स्तर पर पर्याप्त रूप से बढ़ाने की आवश्यकता है। किन्तु हाई स्कूल स्तर पर ऐसी बात नहीं है क्योंकि हमारे देश में लगभग 52,000 से 54,000 तक हाई स्कूल हैं। उन्हें सम्मिलित करने की आवश्यकता है। हमें अपने देश में 50,000 और हाई स्कूल चलाने की आवश्यकता नहीं है। इधर-उधर कुछ संख्या में स्कूल खोलने की आवश्यकता है। किन्तु उन्हें सम्मिलित करने की आवश्यकता है। हमने उन्हें सुविधाएं प्रदान की है; हमने उन्हें उपकरण दिए हैं; हमने उन्हें बेहतर प्रशिक्षित शिक्षक दिए है। हमने शिक्षकों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए हैं आदि कार्य किए हैं। इसी के परिणाम स्वरूप हाई स्कूल माध्यमिक स्तर और आरम्भिक स्तर के बीच गुणवत्तता में बहुत बड़ा अन्तर है। सबसे पहले हमें यह बात स्वीकार करनी चाहिए।

महोदय, मैं अपने वक्तव्य में बता चुका हूं कि हम बड़े पैमाने पर देश भर में स्कूल सुधार का कार्य करने वाले हैं। अब मैं आपको यह बताऊंगा कि स्कूल सुधार से हमारा क्या तात्पर्य है। पहली बार, सातवीं पंच वर्षीय योजना में भारत सरकार ने स्कूलों में सुविधाएं उपलब्ध कराने का उत्तरदायित्व लिया है जिससे स्कूली शिक्षा के स्तर पर अपेक्षित सुधार होगा। इस समय इस वर्ष से जो उल्लेखनीय योजना बनाये जाने वाली है; वह यह है कि इस वर्ष से लड़कियों की शिक्षा नौंवी कक्षा से 12वीं कक्षा तक निःशुल्क की जा रही हैं। इसके बारे में श्रीमती सुशीला अन्य प्रकार से पहले ही सूचित कर चुकी है। इस योजना में; अब हमारा विचार इसे केवल निःशुल्क बनाने का ही नहीं अपितु इसकी प्रतिपूर्ति भी करने का है। वास्तव में कुछ राज्यों को हमें यह बताना है कि उनके राज्य में ग्यारहवीं और 12वीं कक्षा तक की कितनी लड़कियां हैं क्योंकि उन्हें इन लड़कियों से जो राशि शिक्षण शुल्क के रूप में प्राप्त होगी, उसकी प्रतिपूर्ति करनी होगी। इस स्कीम में हम ऐसा प्रबन्ध कर रहे हैं कि राज्य सरकार इस राशि का उपयोग स्कूलों में निःशुल्क वर्दी, और स्नानघर तथा शौचघर बनवाने में करे। हम यह चाहते हैं कि उस राशि को किसी और मद पर व्यय न की जाये। हम उन्हें रियायत दे रहे हैं तथा उन्हें जो शुल्क मिलता है उसकी प्रतिपूर्ति कर रहे है। किन्तु हम उनसे यह अनुरोध कर रहे हैं कि इस राशि को यहां रहने दिया जाये क्यों कि इस विभाग को भी इस धन की आवश्यकता है। और हम उनसे कहते हैं कि वर्दियां दी जाये, स्नानागार बनवाये जाएं और शौचालय आदि बनवाये जाएं। यदि इस धन का उपयोग इसके लिए किया गया तो हमें प्रसन्नता होगी।

श्रीमती गीता मुखर्जी—मैं एक स्पष्टीकरण चाहती हूं। जिन राज्यों में लड़कियों की पढ़ाई के लिए शुल्क लिया ही नहीं जा रहा है, उन्हें आप क्या प्रतिपूर्ति करेंगे।

श्री पी० वी० नरसिंह राव—यदि शिक्षा निःशुल्क है; तो मैं किस बात की प्रतिपूर्ति करूंगा।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा)—हमारे राज्य में शिक्षा निःशुल्क है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव—यह प्रतिपूर्ति अनुदान नहीं है। यह प्रतिपूर्ति उस शुल्क की होगी जिससे उन्हें वास्तव में वंचित होना होगा। मुझे फोरगो (वंचित) का अर्थ नहीं पता—10 वर्ष पूर्व छोड़ने से है क्या ? मुझे इसके बारे में पूरी जानकारी नहीं है। मैं इसकी जांच करूंगा। आपको प्रसन्न होना चाहिए कि अब तो इस राशि से वंचित हो चुके हैं और आप अन्य राज्यों में अग्रणी रहे हैं। इसलिए उन्हें आपके आदर्श का अनुसरण करना चाहिए और उसके लिए हम उनकी सहायता करेंगे। यही ठीक होगी।

(व्यवधान)

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी)—उन राज्यों को क्यों दंडित किया जा रहा है; जिन्होंने शिक्षा को प्राथमिकता दी है। ऐसा नहीं होना चाहिए। उन्हें पुरस्कार दिया जाना चाहिए।

श्री पी० वी० नरसिंह राव—मैं आपको बताऊंगा। मुझे यह बात पता है; यदि किसी राज्य ने ऐसा किया है; तो हमारे पास दो विकल्प है। या तो इसकी कल्पना करके कि उन्होंने कितनी राशि व्यय की है; हम उसकी प्रतिपूर्ति करें अथवा उसका क्या विकल्प है हमें यह पता है कि इस देश के किसी भी राज्य को शिक्षा के खर्च के लिए पूरी राशि नहीं प्रदान की गई है। इसके अलावा, कुछ ऐसे क्षेत्र भी हो सकते है, जिन राज्यों में धनाभाव हो सकता है और हमने उनकी सहायता की होगी। हो सकता है कि वे राज्य, जिनको हम लड़कियों की शिक्षा के लिए धन की प्रतिपूर्ति कर रहे हैं; उस स्तर तक ही न पहुंचे हो; जिनकी हम अपेक्षा करते हैं। इसलिए हमें विस्तृत जानकारी प्राप्त करने दें। यह राज्यों की निःशुल्क अनुदान देने का प्रश्न नहीं है। मुद्दा यह है कि हम कुछ राज्यों की सहायता कर रहे हैं। आपको पता है कि वित्त मंत्रालय भी यही कर रहा है। आप जानते ही हैं कि हम समान अवसर सुलभ कराने जैसी कुछ बात करना चाहते हैं। यदि कोई राज्य किसी कारण से पिछड़ रहा है तो हमें उस राज्य की सहायता करनी होगी। सातवीं योजना में पहली बार हम ऐसा कदम उठाने जा रहे हैं। यदि आप इसी प्रकार की बाधायें डालते रहे तो; कुछ भी कर पाना संभव नहीं होगा।

श्री पी० जे० कुरियन (इदुक्की)—यदि किसी राज्य ने शिक्षा के क्षेत्र में कोई विशेष लक्ष्य प्राप्त कर लिया है; तो उसे अलाभकारी स्थिति में नहीं रखा जाना चाहिए।

श्री पी० वी० नरसिंह राव—नहीं; ऐसा नहीं होगा। उसे हानि नहीं होगी अपितु बहुत

अधिक लाभ होगा। हम उन राज्यों के बारे में बहुत प्रचार करगे। जैसा कि मैं कह चुका हूं; किसी निश्चित विचार या कल्पना के आधार पर जो भी विकल्प रखा जाएगा; तो उन राज्यों के बारे में ध्यान रखा जाएगा किन्तु मैं इसके विपरीत ही आपको कुछ परामर्श दूंगा। आप कह सकते हैं कि "जी हां; हमने यह कर लिया है। किन्तु हम अमुक-अमुक क्षेत्रों में पिछड़े हुए है, आप, कृपया हमारी सहायता कीजिये।" ऐसी मांग करना अधिक उपयुक्त होगा। मैं आपको यह नहीं बताऊंगा कि आपको मेरे समक्ष क्या मांग रखनी चाहिए। शिक्षक प्रशिक्षण संस्थानों को सुदृढ़ बनाने की योजना के अन्तर्गत स्कूल क्षेत्र और एस० सी० ई० आर० टी० के मामले में 1500 शिक्षक प्रशिक्षण संस्थानों को सहायता प्रदान करने का प्रस्ताव है। यह भी एक बृहद कार्यक्रम है। ऐसे 1500 स्कूलों को भी कुछ सहायता मिलेगी, हम इस बात का ध्यान रखेंगे कि इनमें से प्रत्येक स्कूल को किस प्रकार की सहायता दी जानी चाहिए, उनमें क्या कमियां है और उन्हें हम किस प्रकार सहायता दे सकते हैं। यह बात विचाराधीन है। स्कूलों में विज्ञान और पर्यावरण संबंधी शिक्षा देने की योजना के अन्तर्गत भी सहायता प्रदान करने की बात विचाराधीन है। हाई स्कूल स्तर पर वैज्ञानिक उपकरणों और प्रयोगशाला उपकरणों की अत्यधिक कमी है। ऐसे अनेक स्कूल हैं; जिनमें शिक्षकों से ही प्रयोगात्मक कार्य करने की अपेक्षा की जाती है। इसलिए हमें अधिक सहायता देनी होगी क्योंकि हमें वैज्ञानिक रुझान पैदा करना है; जिसकी आवश्यकता है। हम इस बात पर विचार कर रहे हैं कि हम क्या कर सकते हैं और हम यही करेंगे। सातवीं योजना के दौरान अनौपचारिक शिक्षा कार्यक्रम चालू रखने का विचार है जिनसे कि उन लोगों को भी शिक्षा सुलभ हो सके, जो स्कूल में नहीं पढ़ सकते हैं और जो स्कूल जाने में असमर्थ होने के कारण बीच में पढ़ाई छोड़ देते हैं। इस कार्यक्रम से सातवीं योजना की समाप्ति तक देश के सभी व्यक्तियों की स्वीकार्य शिक्षा सुविधाएं सुलभ हो सकेंगी। यह कार्य किया जा रहा है; और औपचारिक शिक्षा की पूर्ति करने के लिए अनौपचारिक शिक्षा के प्रसार का एक बृहद कार्यक्रम चलाया जा रहा है। अभी पूरा प्रबन्ध नहीं हो पाया है। इस मामले में; यदि आपको कोई सुझाव देना हो; तो·········

3.00 म० प०

श्री एस० जयपाल रेड्डी—अनौपचारिक शिक्षा सम्बन्धी विषय का कार्यक्रम बहुत कमजोर है और उसकी संरचना भी कमजोर है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव—यदि इस विषय को सुदृढ़ बनाने के सम्बन्ध आपका कोई सुझाव है; तो मैं अवश्य ही उसका स्वागत करूंगा और इसीलिए मैं कह रहा हूं कि अभी तक इसको अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। संसद सदस्यों से परामर्श किए बिना इसको अन्तिम रूप नहीं दिया जाएगा और संसद सदस्यों से परामर्श किया जा रहा है। इसलिए आपका यदि कोई सुझाव हो; तो अवश्य दीजिए। (**व्यवधान**) । मैं इस बात को मैं समझता हूं। मुझे पता है कि अनौपचारिक शिक्षा इस देश के लिए नई है। वास्तव में इसकी सफलता पूर्वक कार्यान्वित नहीं किया गया है। इसमें आंशिक सफलता मिली है। इस ओर अधिक शक्तिशाली और अधिक उपयोगी बनाने के लिए आपके पास कोई सुझाव है ; तो मैं सुझाव जानना चाहूंगा।

इसके बाद अब हम विश्वविद्यालय पर चर्चा करेंगे।

कुछ माननीय सदस्य—व्यवसायिक शिक्षा की क्या स्थिति है। दस जमा दो प्रणाली बहुत ही महत्वपूर्ण है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव—विश्वविद्यालयों के संबंध में यह आरोप लगाया गया था कि दक्षिण भारत में स्थित विश्वविद्यालयों के साथ अच्छा व्यवहार नहीं किया जा रहा है। यह बहुत ही गम्भीर बात है और उन सब बातों से भिन्न हैं जिनपर हम निश्चित रूप से शांतिपूर्वक ढंग से बात कर सकते हैं। जब यह बात कही जाती है कि कुछ क्षेत्रों के साथ भेद भाव बरता जा रहा है; तो यह बड़ी गम्भीर बात होती है। मैं इस भावना को समाप्त करना चाहता हूँ। छठी योजना में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने जो अनुदान राशि दी थी वह इस प्रकार है :—

	विश्वविद्यालयों की संख्या	अनुदान (लाख रुपयों में)
दक्षिण	21	3,574
उत्तर	28	3,448
पूर्व	22	2,434
पश्चिम		3,074

इस प्रकार सर्वाधिक राशि दक्षिण के लिए थी। (**व्यवधान**) अन्य क्षेत्रों के माननीय सदस्यों को दक्षिण भारत से आए सदस्यों के साथ मिलकर यह बात नहीं कहनी चाहिए। दक्षिण को, जो अनुदान राशि दी गई है, वह सामान्य गुणवत्ता के आधार पर दी गई है। ऐसी कोई बात नहीं है कि चूंकि वे दक्षिण में हैं; इसलिए उन्हें अतिरिक्त अनुदान राशि दी गई है; और यही बात पूर्व या उत्तर पर भी लागू होती है। दक्षिण को संभवत: इसलिए अधिक राशि मिली है, चूंकि उनका कार्य अच्छा होगा। इतनी सी बात है।

विश्व विद्यालय अनुदान आयोग के सम्बन्ध में, माननीय सदस्यों ने जो भी सुझाव दिए हैं, उसके बारे में वास्तविकता यह है कि जहां तक उच्च शिक्षा का सम्बन्ध है—तकनीकी शिक्षा को छोड़कर उच्च शिक्षा के सम्बन्ध में, इस योजना में हमने अपने विवेक से जो प्रावधान किया था, उसके परिव्यय में कुछ सीमाएं हैं और उनसे आगे बढ़ना हमारे लिए सम्भव नहीं है। इस बात को हम ध्यान में रखेंगे क्योंकि यह हमारे विचार के अनुरूप हैं।

इसके साथ ही, जिला शिक्षा कार्यक्रम को हम वास्तव में कारगर बनाने जा रहे हैं। चरित्र निर्माण के बारे में, जिसके बारे में अनेक सदस्य कह चुके हैं, मैं कुछ कहने वाला था। चरित्र निर्माण का कार्य भवन निर्माण के समान नहीं है। हम सब जानते हैं कि महाभारत में, जिसकी घटना यहां; अथवा यहीं—कहीं आस-पास घटी थी, उसमें दोणाचार्य थे। वह कौरव और पाण्डवों दोनों के ही गुरु थे। इसलिए एक ही स्कूल में पढ़ने के बाद, बाद में वैसा ही बने रहें यह बहुत हद तक गुरु के हाथ में नहीं होता है यद्यपि गुरु अपनी ओर से, सर्वोत्तम शिक्षा देना चाहते हैं अथवा उसके विचार से जो भी शिक्षा जिस प्रकार से दी जानी चाहिए उन्होंने वह प्रदान की होगी।

तो हमारे पास तो महाभारत से भी एक उदाहरण है (**व्यवधान**) लेकिन कौरव और

पांडवों से अधिक, हमारे पास महाभारत में ही दूर स्थान से शिक्षा प्राप्त करने का जो पहला उदाहरण मिलता है वह एकलव्य का है। उसे इस स्कूल में पढ़ने की अनुमति नहीं दी गई क्यों कि वह राजकुमार नहीं था। वह गरीब और सामान्यजन था। लेकिन द्रोणाचार्य के प्रति अपनी भक्ति के कारण उसने उनकी मूर्ति अपने सामने बना कर रख ली और सभी कौरवों और पांडवों से कहीं अधिक धनुर्विद्या में महारत प्राप्त की। इस गुरु ने उससे गुरु दक्षिणा में अंगूठा मांगा था। (व्यवधान)

[हिन्दी]

यह पहले से होता आया है तभी हम कह रहे हैं। इसलिए इसका इलाज मैं आपको बता रहा हूं। इसका इलाज यह है।

[अनुवाद]

इसलिए अध्यापकों की इच्छा शक्ति से ही चरित्र का निर्माण नहीं होता। उसे तो जो करना है वह वही करता है लेकिन कुछ और अधिक करने की और वातावरण को सुधारने की जरूरत है। अगर वह विद्यार्थी एक ऐसे वातावरण में रह रहा है जो चिंतन, कर्म इत्यादि के लिए अस्वास्थ्यकर है, तो हम अध्यापक से किसी चमत्कार की आशा नहीं कर सकते।

अब मैं उस प्रश्न पर अर्थात् "माडल स्कूल" पर आता हूं, जिसको लेकर सभी चिंतित हैं। मैं चाहता हूं कि माननीय सदस्य इस पर ध्यान दें और जब तक मैं खत्म न कर लूं तब तक कोई रुकावट न डाली जाए।

एक माननीय सदस्य : आप पहले से ही बहुत आश्वस्त होना चाहते हैं इसलिए कोई रुकावट नहीं चाहते।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं बातों को स्पष्ट करना और उन्हें सही परिप्रेक्ष्य में रखना चाहता हूं। अपने वक्तव्य में, मैंने इन स्कूलों के कुछ मानदंड बताए हैं। मैं उन्हें सदन के समक्ष पुनः रखना चाहता हूं क्योंकि कुछ सदस्य उस दिन सदन का बहिष्कार करने में बहुत व्यस्त थे। मुझे विश्वास है कि जिन सदस्यों ने सदन का बहिष्कार किया था और जिन्होंने नहीं किया था··· ······

श्रीमती गीता मुखर्जी : मैं स्पष्ट कहना चाहती हूं। हमने अध्यक्ष महोदय से अनुरोध किया था कि चर्चा जारी रखी जाए ताकि हम उसमें भाग ले सकें।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : ऐसा किया गया है। यह सब आपके लाभ के लिए है। आपके आदेश पर चर्चा एक की बजाय तीन दिन की जा रही है। सबसे पहले मैं आपको बता दूं कि यह एक सम्पूर्ण कार्यक्रम है, न कि आंशिक कार्यक्रम। यह स्कूलों में सुधार करने, उन्हें समर्थन और प्रोत्साहन देने के लिए शुरू किया गया एक दीर्घकालीन राष्ट्रव्यापी कार्यक्रम है जिसके अन्तर्गत पर्याप्त संख्या में बढ़िया स्कूल खोले जाएंगे। यह प्रयास उपर्युक्त दीर्घकालीन कार्यक्रम को प्रोत्साहन देना है। इन संस्थाओं की मुख्य विशेषताएं वही हैं जिनके बारे में हम हमेशा से कहते

रहे हैं (1) गुणवत्ता। हम कहते आए हैं कि हमारे स्कूलों में गुणवत्ता का अभाव है (2) सामाजिक न्याय, माता-पिता की भुगतान क्षमता पर विचार किए बिना शिक्षा उपलब्ध कराई जानी चाहिए। हम यही कहते आए हैं कि हमारे यहां विशिष्ट व्यक्ति प्रणाली है जिसमें अगर कुछ मां-बाप अधिक फीस दे सकते है तो वह उन संस्थाओं में जाकर अपने बच्चों को भरती करा सकते हैं भले ही उनके बच्चे निकम्में क्यों न हों। आज यह स्थिति है। उस स्कूल में ऐसी स्थिति नहीं होगी (3) योग्यता पर आधारित होगी तथा योग्यता का सृजन किया जाएगा। अब मैं एक मिनट में सही आंकडे और तथ्य बताता हूं। कृपया इस तथ्य से मुंह मत मोड़िए। स्वीकृत राष्ट्रीय नीति के अनुरूप उपयोगिता और सामाजिक उद्देश्य, इसमें त्रि-भाषायी नीति भी शामिल है। जिसे कुछ क्षेत्रों में स्वीकार नहीं किया गया है लेकिन हम इसे इन स्कूलों में, चाहे वे कहीं भी स्थापित हों, चाहें वे ऐसे राज्यों में हो, जिन्हें यह नीति स्वीकार्य नहीं है। स्वीकार करके लागू करेंगे।

यह उनके फायदे के लिए होगा। पांचवी बात : इसमें अधिकांशतया ग्रामीण क्षेत्रों को शामिल किया जाएगा और छठीं बात : राष्ट्रीय अखंडता को बढ़ावा दिया जाएगा। जैसे ही इन संस्थानों की स्थापना की जाएगी—यह बहुत महत्वपूर्ण बात है – वहां से योग्यता के प्रसारण के लिए, अनुभव के आधार पर एक विस्तृत योजना तैयार और कार्यान्वित की जाएगी। यह स्कूल एक पृथक स्कूल या अलग-थलग स्कूल या सामान्य स्कूलों के समुद्र में उत्तम स्कूल का एक छोटा सा द्वीप नहीं होगा। इस तरह नहीं होगा। यह कमोबेश उसी तरह के स्कूल होंगे जैसा डा० कोठारी ने कहा था कि ये स्कूल अन्य स्कूलों को गति प्रदान करने वाले स्कूल होंगे। चाहे ये धारणा के एकदम अनुरूप न भी हो, लेकिन सभी स्तरों पर योग्यता के सृजन के विचार को स्वीकार किया गया है।

यह मुद्दा यही है और यही नहीं बल्कि एक दूसरा पहलू यह है कि अगर कोई लड़का या लड़की, विभिन्न कारणों से निर्धारित स्तर तक नहीं पहुंच पाता तो हम उन्हें उस स्तर तक पहुंचने में सहायता करेंगे और दूसरी और अगर कोई लड़का ऐसा है जो एक वर्षीय पाठ्यक्रम को छः महीनों में समाप्त कर सकता है तो हमें, उससे कुछ पाठ्यक्रम छुड़वा कर और उसकी योग्यता बढ़ा कर तथा जिस स्तर तक वह पहुंचने की क्षमता रखता है वहां तक पहुंचने में उसकी सहायता करनी होगी।

एक बहुत महत्वपूर्ण बात है। मुझे बहुत हैरानी हो रही है कि संसद सदस्यों को विश्वास ही नहीं है कि अपने देश के गांवों में योग्य छात्र मिल पाएंगे। मुझे बहुत हैरानी हो रही है। हमारा विचार परीक्षण के तौर पर ऐसे दो स्कूल खोलने का है।

श्री पी० कुलन्दईवेलू (गोबिचोट्टिपालयम) : मैंने इसका उल्लेख किया था।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : आपने इसका उल्लेख किया था लेकिन मैं आपको बताना चाहता हूं कि निश्चित तिथि के बारे में कोई निर्णय नहीं लिया गया है क्योंकि हम नहीं चाहते कि अधूरे स्कूल शुरू किए जाएं और प्रत्येक की हंसी का पात्र बनें।

श्री पी० कुलन्दईवेलू : इसकी घोषणा की जा चुकी है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इस साल इसकी घोषणा की गई थी। इसमें ऐसी कोई पवित्र तिथि नहीं है जिसे बदला न जा सके। प्रायोगिक स्कूल हैं।

हुआ यह था कि स्कूल की इमारतों के निर्माण आदि कुछ मामले अधूरे हैं। उनकी ओर ध्यान दिया जाएगा। लेकिन मैं इस तथ्य पर जोर देना चाहता हूं कि इन दो प्रायोगिक स्कूलों के लिए सारी बातें, विशेषकर बच्चों का चयन, पूरी कर ली गई हैं। मैं चाहता हूं कि आप ग्रामीण क्षेत्र की इस वास्तविक प्रतिभाओं को पहचानें। हाल ही में झज्झर (हरियाणा) और अमरावती (महाराष्ट्र) में आयोजित प्रवेश परीक्षाओं के विश्लेषण से कुछ दिलचस्प परिणाम निकले हैं।

प्रो० निर्मला कुमारी शक्तावत (चित्तौड़गढ़) : राजस्थान में क्यों नहीं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : हम ऐसा करेंगे। अगले साल वहां हर हालत में स्थापित हो जाएगा। मैं केवल उन लोगों को संतुष्ट करने की कोशिश कर रहा हूं, जो शुरू से ही इन स्कूलों के खिलाफ हैं। उन्हें मैं अगर थोड़ा सा भी संतुष्ट कर सकूं तो बहुत अच्छा होगा। और सब तो पक्ष में हैं यह मैं जानता हूं।

झज्झर से चुने गए 80 उम्मीदवारों में से अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के 20 उम्मीदवारों ने 93% और 75% अंक प्राप्त किए। इनमें से अनुसूचित जाति का एक छात्र एक खंड में प्रथम आया। यह प्रतिभा यहां उपलब्ध है। अमरावती स्कूल में अंकों की प्रतिशतता 91% और 74% तक रही। इसका परिणाम यह हुआ है कि यह स्कूल प्रचलित मापदंड के अनुसार सीटें आरक्षित कर रहा है पर अनुसूचित जाति तथा जनजाति के लड़कों को आरक्षण की जरूरत तक नहीं पड़ी। उन्हें आरक्षित सीटों से अधिक सीटें मिलीं। एक स्कूल में तो शायद 50% भरती इनकी हुई और ऐसा क्यों नहीं हो ? अगर वे अपनी योग्यता से इस तरह प्रवेश पाने में सफल हो जाते हैं तो इन उम्मीदवारों, जिनके लिए वैसे सीटें आरक्षित की जाती हैं, को आरक्षण की जरूरत नहीं है। यह एक तरह का रहस्योद्घाटन है। बिना किसी तैयारी के उनका टेस्ट लिया गया। वे नहीं जानते थे कि वे स्कूल जा रहे हैं। किसी ने उन्हें शिक्षा नहीं दी। किसी ने उनके लिए शिक्षण केन्द्र नहीं खोले। हम वहां गए और जहां कहीं वे थे, उन्हें पकड़ा, एक टेस्ट लिया और उसका यह परिणाम निकला। ऐसे कितने लाखों छात्र निष्क्रिय पड़े होंगे— क्योंकि हमारे पास उन्हें प्रवेश दिलाने और निःशुल्क शिक्षा देने के लिए स्कूल नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : महोदय क्या वे पहली पीढ़ी के छात्र हैं क्योंकि हो सकता है कि कुछ छात्र प्रशासनिक सेवा अधिकारियों आदि के बच्चे होंगे ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : एकदम गांवों में पहली पीढ़ी के अनुसूचित जाति के। अन्यों को 91% अंक नहीं मिले।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : उन बाकी के छात्रों का क्या होगा जिन्हें प्रवेश नहीं दिया जा सकेगा।

[हिन्दी]

श्री रामधन (लालगंज) : हरियाणा में शेड्यूल्ड ट्राइब्स नहीं है। ......(व्यवधान)

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं, शैड्यूल्ड ट्राइब्स की नहीं बल्कि शेड्यूल्ड कास्ट्स की बात कर रहा हूं।

……(**व्यवधान**)

श्री रामधन : आइ० ए० एस० के बारे में भी मैं भारत सरकार की नीति यही चाहता हूं। आइ० ए० एस० रिक्रूटमेंट में 24 केन्डीडेट्स, जनरल केन्डीडेट्स से अच्छे मार्क्स लाए थे। लेकिन उनको रिजर्व्ड कैटेगिरी के अगेंस्ट में अपाइन्ट किया गया, जनरल में नहीं किया गया।……(**व्यवधान**)

श्री पी० वी० नरसिंह राव : कहां से कहां चले गए हैं।……(**व्यवधान**)

[अनुवाद]

श्री जयपाल रेड्डी जानते हैं, जब वह विधायक थे और जहां तक हमें याद है वह बहुत समय से विधायक हैं, हमने आन्ध्र प्रदेश में इस तरह के कुछ स्कूल खोले थे। इन स्कूलों का रिकार्ड बहुत ही बढ़िया रहा। दसवीं कक्षा की परीक्षा में पहले प्रथम 10 स्थान प्राप्त करने वालों में अधिकतर इन्हीं स्कूलों के छात्र थे। वे कौन हैं ? वे जमींदार नहीं हैं, वे शहरों के नहीं हैं। वे साधारण जन के साधारण बच्चे हैं। मैंने स्वयं इन स्कूलों का दौरा किया था क्योंकि इन स्कूलों को शुरू करने के लिए मुझे कुछ काम करना था। मैंने इन बच्चों के श्रेणी-समिश्रण का विश्लेषण किया था। पिछले 10 सालों से यह विश्लेषण मेरे पास है। मैं आपको बता सकता हूं कि गांवों में हमें जो प्रतिभा देखने को मिली है, वह चौंकाने वाली है। वह अविश्वसनीय है। हम ऐसा ही चाहते हैं और इसे उच्च वर्ग का संस्थान बनाना नहीं चाहते। मुझे मालूम नहीं है कि यह शेडों में शुरू होगा। मेरे पास इमारतें नहीं मैं इमारत पर दो करोड़ रुपए व्यय नहीं करूंगा जैसा कि अज्ञानतावश यहां-वहां कहा गया है। हमारा विचार यह नहीं है। मैं राज्य सरकारों से इमारतों की व्यवस्था करने के लिए कहूंगा कहीं भी जहां वे चाहें सारे जिले में एक जिला परिषद् का एक स्कूल या जमीन या खाली इमारतें—सार्वजनिक निर्माण विभाग की इमारतें, परियोजना की इमारतें—बहुत सी इमारतें खाली पड़ी हैं, जिन्हें इस्तेमाल नहीं किया जा रहा और लोग उनकी ईंटें उखाड़-उखाड़ कर ले जा रहे हैं। मैं उन्हें इस्तेमाल करने के लिए तैयार हूं। तो हम राज्य सरकारों के साथ बैठकर यह पता लगाने की कोशिश करेंगे कि वे क्या कर सकते हैं।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : यह प्रासंगिक नहीं है क्योंकि भरती निम्न कक्षा से होगी न कि आठवीं कक्षा से, जैसा कि जिला आदर्श स्कूलों में किये जाने का प्रस्ताव है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : पांचवीं कक्षा के लिए छात्रों की परीक्षा ली जाएगी। स्कूल कक्षा छः से बारह तक होगा। ऐसे ही जैसे आंध्र प्रदेश में है सिवाय इसके कि यहां हायर सकेन्डरी तक है और वहां हाई स्कूल तक है।

तकनीकी शिक्षा के बारे में मैं और अन्य बहुत से सदस्य जो एक बात प्रकाश में लाना चाहते हैं, वह है—प्रवेश शुल्क—सबसे अधिक बोली लगाने वाले ऐसे व्यक्ति को शिक्षा बेचना,

जो शायद इसे दहेज के माध्यम से इसे पुनः प्राप्त कर लेगा। इन सब पर प्रकाश डाला गया है। इसका क्या मैं यह अर्थ लगाऊं कि हमें इस संबंध में कुछ करना चाहिए, सक्रिय होना चाहिए और पता लगाना चाहिए कि हम क्या कर सकते हैं···?

अनेक माननीय सदस्य : जी हां।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : राष्ट्रीय नीति के तौर पर।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मुझे इसके बारे में विस्तार में बताने की जरूरत नहीं है लेकिन यही एक मुद्दा है जिसके बारे में मैं पूछना चाहता था और मैं बहुत खुश हूं और सदन का आभारी हूं कि उसने मुझे इसके लिए स्वीकृति दी······(व्यवधान)। जो मैं सदन से चाहता था, वह मुझे मिल गया। अब मैं और आप और हर कोई मिलकर, राज्यवार, जिलावार, स्कूलवार सब तरह से विचार करेंगे।

मैं ऐसे किसी भी सदस्य के साथ बैठने के लिए तैयार हूं जो इस देश के किसी भी क्षेत्र में शिक्षा की समस्या के बारे में चर्चा करना चाहता है, क्योंकि राष्ट्रीय औसत जैसी कोई बात नहीं है। आपको उस अन्तिम स्तर, निम्नतम स्तर तक जाना होगा जहां शिक्षा प्रदान की जा रही है।

जहां तक खेलों और अन्य गतिविधियों का संबंध है, जो कि इसके अंतर्गत आते हैं, मैंने उस बारे में कुछ नहीं कहा है, क्योंकि हम इस समय केवल शिक्षा की चुनौती के बारे में ही चर्चा कर रहे हैं।······(व्यवधान)

प्रो० सैफुद्दीन सोज : महोदय व्यावसायिक और तकनीकी शिक्षा के बारे में आप क्या कहना चाहेंगे ?

डा० सुधीर रॉय (बर्दवान) : लोकतांत्रिक प्रबंध के बारे में आपका क्या विचार है ?

श्री अजय मुशरान (जबलपुर) : महोदय, एन० सी० सी० के बारे में आपकी क्या राय है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : एन० सी० सी० पहले मेरे मंत्रालय के अंतर्गत आती थी, अब नहीं। अब इसके अंतर्गत राष्ट्रीय समाज सेवा और नेहरू युवक केन्द्र आते हैं। फिर भी एन० सी० सी० में अभी भी मेरी दिलचस्पी है। हम एन० सी० सी०, एन० एस० एस० और नेहरू युवक केन्द्रों द्वारा चलाए जा रहे कुछ कार्यक्रमों के संबंध में एक व्यापक योजना बना रहे हैं। हमारे यहां लगभग 30 लाख सदस्यों वाला शक्तिशाली बल है, जिनमें 10 लाख लोग एन० सी० सी० में हैं, 10 लाख एन० एस० एस० में और यदि हम सभी केन्द्रों को संगठित करें तो नेहरू युवक केन्द्रों नें भी 10 लाख या इससे अधिक लोग हो सकते हैं। अतः इस देश में बहुत बड़ा युवा बल है जिनको बड़े अच्छे कार्यों में लगाया जा सकता है और चूंकि अब ये सब एक ही मंत्रालय के अंतर्गत कर दिए गए हैं, हमारे लिए पहले की अपेक्षा अब इन्हें संगठित करना बहुत आसान हो गया है। पहले भी इन्हें संगठित किया गया था किन्तु अब यह काम

बहुत आसान हो गया है। अतः यदि सदस्य चाहें तो मैं उन्हें सही समय पर संसद में फिर इसकी जानकारी दूंगा। इस पर कार्य चल रहा है।

जहां तक व्यावसायिक शिक्षा का संबंध है, दुर्भाग्य से हम अभी तक कोई योजना व्यय नियत नहीं कर पाए हैं। सबसे पहले मैं उसके लिए क्षमा चाहता हूं। यद्यपि हम सब व्यावसायिक शिक्षा से जुड़े हुए हैं, सातवीं योजना के लिए किए गए आवंटन में हम व्यावसायिक शिक्षा के लिए धन मुहैय्या नहीं कर पाए हैं, परन्तु हम इसे छोड़ नहीं रहे हैं। हमने एक समिति बनाई थी और उस समिति ने एक बहुत ही व्यावहारिक और उपयुक्त रिपोर्ट पेश की है, जिसे कार्यान्वित किए जाने की आवश्यकता है और संभवतः —पुनः मैं कोई वायदा नहीं कर रहा हूं—हमने जो व्यवसायीकरण का जो वायदा किया है, जहां तक मेरा संबंध है मैं यह सोच भी नहीं सकता कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में हमें व्यवसायिक शिक्षा के लिए बिलकुल आवंटन नहीं करना चाहिए। हमें इसके लिए धन आवंटित करना चाहिए। हम ऐसा करेंगे। इसके लिए कितना धन आवंटित किया जाएगा, यह हमारे प्रयासों पर निर्भर करेगा। अगले कुछ सप्ताह में मैं संसद में इस बात की जानकारी दूंगा कि इस बारे में क्या किया गया है। लेकिन मैं आपको आश्वासन देना चाहता हूं कि व्यावसायिक शिक्षा/व्यावसायीकरण की उपेक्षा नहीं की जाएगी, इसे ताक पर नहीं रखा जाएगा। जैसाकि आप जानते हैं सभी प्रकार की अड़चनें होते हुए जहां तक संभव होगा इसे कार्यान्वित किया ही जाएगा।

एक माननीय सदस्य : तकनीकी शिक्षा के प्रसार का क्या हुआ।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैं उस बारे में पहले ही बता चुका हूं।

आज इस देश में 20,000 से भी अधिक इंजीनियर बेरोजगार हैं। इन इंजीनियरिंग कालेजों और इंजीनियरों का मैं क्या करूं ? अतः आज आवश्यकता भिन्न प्रकार की तकनीकी शिक्षा देने की है। यह एकदम भिन्न तो नहीं होगी, किन्तु इसमें थोड़ा बहुत अन्तर तो होगा क्योंकि आज हमें मध्यम श्रेणी के तकनीशियनों की आवश्यकता है न कि उच्च श्रेणी के अथवा स्नातक तकनीशियनों की मुझे बताया गया है कि इस देश में प्रति डॉक्टर नर्सों की संख्या बहुत ही कम है। इस देश में स्वास्थ्य परिचारकों की संख्या बहुत कम है। हमें या तो व्यवसायीकरण को एक भाग के रूप में या इन सेवाओं के एक स्वतन्त्र गतिविधि अथवा स्वतन्त्र कार्यक्रम के रूप में अपनाना होगा और इन लड़कों और लड़कियों को उपयुक्त प्रशिक्षण देना होगा तथा इन व्यवसायों को उचित शिक्षा प्रदान करने का व्यापक कार्यक्रम बनाना होगा। ताकि हमारी समूची सेवाओं, चाहे चिकित्सा सेवा हो या इंजीनियरिंग सेवा या स्वास्थ्य सेवा, में असन्तुलन न आए। यदि एक अस्पताल में, जहां चार ऑप्रेशन थियेटर हैं, पांच-छः शल्य चिकित्सक हैं और केवल एक निश्चेतक है, तो वह रुकावट बन जाता है। अतः हम नहीं चाहते हर जगह ऐसी मानवीय अड़चनें आएं, जैसा कि दुर्भाग्य से आज हो रहा है। हम इस पर विस्तार से चर्चा करेंगे।

अब मैं प्रौढ़ शिक्षा के बारे में कुछ कहूंगा।

श्री राम सिंह यादव (अलवर) : अध्यापकों के बारे में आपका क्या विचार है ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मैंने आपको बताया है। हम उन्हें सहायता देने जा रहे हैं।

श्री राम सिंह यादव : स्कूलों में अनुशासन के बारे में आप क्या सोचते हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : पहली बात सहायता देने की है। यदि सहायता नहीं दी जाती तो वहां अनुशासन भी नहीं होगा। वहां पर किसी तरह का अनुशासन लाने से पूर्व हमें उन्हें सहायता देनी ही पड़ेगी। मैं इस समय इस बारे में विस्तार में नहीं बताऊंगा क्योंकि इस संबंध में विचार चल रहा है।

जहां तक प्रौढ़ शिक्षा का संबंध है, यह ऐसा विषय है जिसकी कई बार निंदा की गई, कई बार प्रशंसा की गई और ज्यादातर इसकी उपेक्षा ही हुई है। मैं चाहता हूं कि माननीय संसद सदस्य इस पर विचार करें। यदि आप स्कूल की शिक्षा बीच में छोड़ कर जाने वालों को रोक पाते हैं (जो कि बहुत ही कठिन है) तो आपको प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रम को उसके अनुरूप और कार्यकुशलता से चलाते रहना होगा। क्योंकि अंततः बच्चे के व्यक्तित्व के बहुमुखी विकास के लिए वास्तव में सब कुछ केवल मां ही कर सकती है। अतः इस कार्यक्रम को व्यापक बनाना होगा। इस समय यह व्यापक नहीं है। मैं नहीं जानता कि हमें इसके लिए कितना पैसा मिलेगा। लेकिन हमारी मंशा और हमारा उद्देश्य यह है कि प्रौढ़ शिक्षा को यथासंभव मजबूत किया जाए। पुनः इसमें हमारे युवा, राष्ट्रीय समाज सेवा, एन० सी० सी० और अन्य सभी बल बहुत सहायक हो सकते हैं। वे सर्वेक्षण करने में भी हमारे सहायक सिद्ध होंगे। हमें वास्तव में कई बातों की जानकारी नहीं है। यदि हम सर्वेक्षण कराने के लिए कुछ छोटे संगठन बनाते हैं तो वे गांवों में जा सकते हैं और उन्हें वहां ऐसी चीजों की जानकारी नहीं भी मिल सकती जो वे पाना चाहते हैं। उस समय उन्हें वास्तविक जानकारी देने वाला व्यक्ति अनुपस्थित भी हो सकता है। दूसरी ओर ये लड़के और लड़कियां, जो गांव के रहने वाले हैं, हमें बहुत सी जानकारी दे सकते हैं। उदाहरण के लिए छुट्टियों के दौरान जब वे अपने गांवों में जाते हैं तो वहां वे सर्वेक्षण कर सकते हैं। हर घर में जाना, एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाना और हर पुरुष और स्त्री से बातचीत करना और उनके विचार जानना उनकी स्थिति के बारे में जानना आदि एक दिलचस्प काम है। अतः चाहे आर्थिक हो या सामाजिक या राजनैतिक या कुछ और, गांवों की स्थिति का सही सर्वेक्षण इस देश में इस व्यापक युवा बल को नियुक्त करना होगा। वे प्रौढ़ शिक्षा कार्यक्रमों में भी उपयोगी रहेंगे।

अब हम मानव संसाधन विकास के प्रयोजन से इस देश में बड़े पैमाने पर शिक्षा का कार्यक्रम चलाने जा रहे हैं, जिसमें इन सभी बातों पर ध्यान दिया जाएगा। मुझे आशा है कि संसद सदस्य और अन्य सभी लोग जिनकी इसमें रुचि है, इसका समर्थन करेंगे। क्योंकि यह उनका कार्यक्रम है। यह कार्यक्रम हम सबका है। अंततः वे चाहेंगे कि यह कार्यक्रम सफल हो। जैसे-जैसे हम आगे बढ़ेंगे, मैं समय-समय पर आपको इसकी जानकारी दूंगा और सदन को विश्वास में लूंगा। महोदय, मैंने बहुत समय लिया है। अब मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : महोदय, मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूं। मैं केवल तीन मिनट का समय लूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आप तीन मिनट नहीं ले सकते। अपनी बात संक्षेप में कहिए। आप क्या स्पष्टीकरण चाहते हैं ?

प्रो० सैफुद्दीन सोज : मैं एक-दो मुद्दों का स्पष्टीकरण चाहता हूं। मैं अधिक समय नहीं लूंगा। मैं जानता हूं कि पहले ही मैं कुछ समय ले चुका हूं। (**व्यवधान**) उन्हें मेरी बात ध्यान से सुननी चाहिए। (**व्यवधान**) मैं कोई मामला नहीं उठा रहा हूं। मैं मंत्री महोदय को उनकी टिप्पणियों और भाषण के लिए धन्यवाद देता हूं, हम उनसे सहमत हैं। किंतु मेरा प्रश्न यह है : क्या वह हमारी एक बात से सहमत होंगे ? क्या वह वरीयताओं की सूची में फेर-बदल करेंगे ? क्या वह वरीयताओं में पुनः समन्वय करेंगे ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि प्राथमिक शिक्षा सबको दी जा सके ? क्या वह ऐसा करेंगे ? आदर्श विद्यालय और अन्य की स्थापना बाद में होगी। वह पहली बात है। क्या आप अपने मानव संसाधन विकास का मूल्यांकन करेंगे और यह अनिवार्य करेंगे कि स्वास्थ्य को भी आपके मंत्रालय का अंश बनाया जाना चाहिए। तीसरी बात यह है···(**व्यवधान**)··· मैं चाहता हूं कि इस सांविधिक पत्र पर इस देश के शीर्ष विशेषज्ञों द्वारा पांच सप्ताह की चर्चा कराई जानी चाहिए। और महोदय अंततः······।

उपाध्यक्ष महोदय : आपने पहले जो कुछ कहा है उन्होंने स्वीकार कर लिया है। आप वही बात क्यों दोहरा रहे हैं ? हम अब अगली मद पर आते हैं, मद संख्या 13 और 14।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : मैं चाहता हूं कि एन० सी० ई० आर० टी० और एन० ई० पी० ए० में भी इस तरह के कदम उठाये जाने चाहिए। जहां तक विश्वविद्यालय अनुदान आयोग का संबंध है, मैं इसके कार्यकरण से खुश नहीं हूं। यू० जी० सी० की स्थिति भी भारतीय चिकित्सा परिषद के समान हो सकती थी···(**व्यवधान**)··· क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग······ पुर्नव्यवस्थित करने के लिए कुछ कर सकता है·· (**व्यवधान**)। मैं उन्हें समझ नहीं पाता।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, आप पहले ही बोल चुके हैं।

(**व्यवधान**)

श्री० पी० वी० नरसिंह राव : मैं आपके विचारों से सहमत हूं। ठीक है।

प्रो० सैफुद्दीन सोज : इसके प्रति आपकी क्या प्रतिक्रिया है ? मैं आपकी प्रतिक्रिया जानना चाहता हूं। (**व्यवधान**) आप चिल्ला क्यों रहे हैं ? मैं यह बात नहीं समझ पाता।

श्री अजय मुशरान : आप इस तरह से नहीं बोल सकते। आप पहले ही आधा घंटा बोल चुके हैं।

(**व्यवधान**)

3.31 म० प०

फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन (राष्ट्रीयकरण) विधेयक और अनुदान की अनुपूरक मांग (रेलवे),* –1985-86

[अनुवाद]

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन के संबंध में फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे कंपनी लिमिटेड के उपक्रमों के लोकहित में अर्जन का और उस से संबंधित या उससे आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।" सभा को यह जानकारी है कि कुछ समय पूर्व ये आश्वासन दिए गए थे कि फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे का राष्ट्रीयकरण करने संबंधी विधेयक संसद के समक्ष रखा जाएगा। यह विधेयक 21-11-85 को पुरःस्थापित किया गया था और संसद के समक्ष अब रखा गया है।

फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे लाइन 43.45 किलोमीटर लंबी छोटी लाइन है। यह फतुआ स्टेशन से चालू होती है और पटना-मोकामेह लाइन पर है। इसका स्वामित्व फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे कंपनी लिमिटेड के पास है। यह रेल मार्ग और चल-संपत्ति जर्जर अवस्था में है। सुरक्षा की दृष्टि से इस लाइन पर गाड़ियां चलाना खतरनाक है।

इसके साथ ही फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे कम्पनी को बहुत घाटा हो रहा है। सरकार को इसका घाटा पूरा करने के अतिरिक्त कंपनी की प्रदत्त हिस्सा पूंजी पर 3.5% ब्याज देने का आश्वासन देना चाहिए। 1983-84 के दौरान ही इसे 14.76 लाख रुपए की राज सहायता दी गई।

इस विधेयक के माध्यम से सरकार इस कंपनी की परिसंपत्ति अपने हाथ लेने जा रही है और इसे मुआवजे के रूप में 19.29 लाख रुपया दिया जा रहा है।

यह भी प्रस्ताव है कि राष्ट्रीयकरण के बाद, लाइट रेलवे के सभी योग्य कर्मचारियों को भारतीय रेलवे में खाली जगहों पर नियुक्त कर लिया जाएगा।

महोदय, इन शब्दों के साथ मैं अनुरोध करता हूं कि सदन इस विधेयक पर विचार करे।

उपाध्यक्ष महोदय, अनुदान की अनुपूरक मांग (रेलवे) 1985-86 पर भी इसके साथ ही चर्चा की जा सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : जी हाँ, इन दोनों पर एक साथ चर्चा की जाएगी।

*राष्ट्रपति की सिफारिश से प्रस्तुत।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेल लाइन के संबंध में फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे कंपनी लिमिटेड के उपक्रमों के लोकहित में अर्जन का और उससे संबंधित या उससे आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांग संख्या 16 के संबंध में 31 मार्च, 1986 को समाप्त होने वाले वर्ष के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राशियों से अधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जायें।"

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1985-85 के लिए अनुदान की अनुपूरक मांग

मांग की संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदान की मांग की राशि
1	2	3
		रु०
16 परिसम्पत्तियां—खरीद, निर्माण और बदलाव		
	अन्य व्यय	433,00,00,000

उपाध्यक्ष महोदय—अनुदानों की अनुपूरक मांगों से संबधित दोनों विधेयक सभा के समक्ष प्रस्तुत हैं। इस पर चर्चा के लिए चार घंटे का समय आवंटित किया जाता है।

श्री श्रीहरि राव चर्चा आरम्भ करेंगे।

***श्री श्रीहरिराव** (राजामुंद्री) : सरकार ने रेलवे की 433 करोड़ रुपये की अनुदानों की अनुपूरक मांगे सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की हैं। यह कहा गया कि इस राशि को माल-गाड़ी डिब्बों लाइन की क्षमता से सम्बद्ध कार्यों, मार्गों का नवीकरण, विद्युतीकरण परियोजना, संकेतचिह्न तथा दूर संचार, कार्यशाला आदि विभिन्न शीर्षों के अधीन विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत चल रहे निर्माण कार्यों। योजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए किया जाएगा।

*मूलत: तेलगु में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

महोदय, यह कहते हुए खेद है कि इन सभी क्षेत्रों में रेल विभाग बुरी तरह असफल रहा है। इन परियोजनाओं पर अब तक सैकड़ों-सहस्रों करोड़ रुपया व्यय किया जा चुका है किन्तु प्रगति शून्य है। ऐसा कोई भी कार्य नही हो सका है; जिसके लिए इस सरकार की प्रशंसा की जाये।

अब, रेलवे की, परिवहन के अन्य स्कन्धों के साथ मिला दिया गया है। अब यह परिवहन मंत्रालय का एक अन्य स्कन्ध मात्र है और इसकी अपनी पहचान नहीं रह गयी है। भारतीय रेल विश्व की सबसे बड़ी दूसरी रेल प्रणाली है जिसका प्रबंध एक विभाग के अधीन है यह विभाग भारत में ही नहीं एशिया में सबसे बड़ा उपक्रम है, जिसमें लगभग 9500 करोड़ रुपये का निवेश है और इसमें 17 लाख व्यक्ति कार्य करते हैं। रेल मार्गों का जाल 61,600 कि. मी. में फैला हुआ है। इतने बड़े उपक्रम को केवल संमन्वय के लिए परिवहन की अन्य शाखाओं के साथ मिला दिया गया है। यह जो परिवर्तन किया गया है; वह उचित नहीं है। अब तक रेल विभाग का पृथक बजट संसद में प्रस्तुत किया जाता था। मुझे नहीं पता कि अब सरकार रेलवे का प्रथम बजट प्रस्तुत करेगी अथवा इस प्रक्रिया को छोड़ा जायगा। मैं चाहता हूं कि सरकार इस मुद्दे से संबंधित स्थिति को स्पष्ट करे।

3.34 म० प०

(श्री वक्कम पुरुषोत्तमन पीठासीन हुए)

पुराने रेल मार्ग के कारण आये दिन दुर्घटनायें होती रहती हैं। उन्हें तेजी से नहीं बदला जा रहा है जिसके कारण हमारी रेल गाड़ियों की गति बैलगाड़ियों की गति से भी कम है। चलस्टाक पुराने डिजाइन हैं। लोकों इंजिन को बदलना अभी शेष है। हर साल सैकड़ों करोड़ रुपये का डीजल आयात किया जाता है; जिसके कारण हमें विदेशी मुद्रा खोनी पड़ती है। यदि विद्युत गाड़ियां चलाई जाये; तो न केवल विदेशी मुद्रा की बचत होगी, अपितु रेल यात्रा सस्ती, आरामदायक, कम खर्चीली और सुरक्षित हो जायेगी। महोदय, इस संदर्भ में एक बात कहना चाहूंगा; वह यह है कि देश में मद्रास-कलकत्ता मार्ग एक महत्वपूर्ण मार्ग है। इस मार्ग का विद्युतीकरण अभी तक पूरा नहीं हो पाया है। इस मार्ग पर यात्री और माल भाड़े के रूप में देश के किसी भी अन्य मार्ग से कहीं अधिक राजस्व प्राप्त होता है। यह मार्ग चार राज्यों से होकर जाता है। इस मार्ग का यथा शीघ्र विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। मुझे आशा है कि सरकार इस कार्य को शीघ्र पूरा करेगी। इसके साथ ही सरकार से मेरा अनुरोध है कि सभी प्रमुख मार्गों का विशेष कर राज्य की राजधानियों को जोड़ने वाले मार्गों का विद्युतीकरण करने का कार्यक्रम शीघ्र आरम्भ किया जाये।

महोदय, रामचन्द्र पुरम होकर काकीनाडा से कोटीपल्ली लाइन जाने वाले मार्ग का सर्वेक्षण करने का आदेश लगभग एक वर्ष पूर्व दिया गया था। किन्तु सर्वेक्षण कार्य धीमी गति से चल रहा है। इस मार्ग पर अधिक राशि व्यय करने की आवश्यकता नहीं है। यहां सभी

आवश्यक आधारभूत संरचना उपलब्ध है। यहां केवल इतना ही करना है कि लाइन बिछादी जायें और उस पर गाड़ी चला दी जाये। यहां की आबादी अब बढ़कर 10 लाख हो गई है और यहां से अच्छी आय होगी। सरकार को ऐसी लाइनें बिछाने में प्राथमिकता देनी चाहिए क्योंकि इस पर लागत कम लगेगी, लाइनों को बिछाने में कब समय लगेगा और उससे राजस्व अधिक प्राप्त होगा।

महोदय, आंध्र प्रदेश में निदादा बोलु पर ऊपरीपुल बनाने की स्वीकृति इस साल दी गई थी। किन्तु इस कार्य को पूरा करने में देरी हो रही है। ऊपरी पुल बनाने की स्वीकृति देने के बाद से लगभग एक वर्ष का समय बीच चुका है। मेरा अनुरोध है कि यह ऊपरी पुल कम से कम 1986 के दौरान तो पूरा हो ही जाना चाहिए।

महोदय, विशाखापटनम इस देश का एक महत्वपूर्ण नगर है। पत्तन होने के साथ-साथ यह नगर उद्योग, वाणिज्य और शिक्षा का केन्द्र है। यहां सरकारी क्षेत्र के उपक्रम है। विजाग इस्पात संयन्त्र का उत्थान यहां तेजी से हो रहा है। इसके बावजूद नई दिल्ली और विशाखापटनम के बीच कोई सीधी गाड़ी नहीं है। ऐसी स्थिति में माननीय मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि इस समय चल रही ए० पी० एक्सप्रेस को विभाजित करके कम से कम 7 डिब्बों वाली गाड़ी विशाखापट्टनम तक चलाई जाये। मुझे आशा है कि वह मेरी इस प्रार्थना को तुरन्त स्वीकार कर लेंगे।

आंध्र प्रदेश में गोदावरी नदी पर तीसरा रेलवे पुल बनाने का कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इस समय यह कार्य रुका हुआ है। मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि पुल बनाने का कार्य शीघ्र पूरा किया जाये। काजीपेट-शांतानगर सैक्शन का विद्युतीकरण करने के लिये बजट में 2 करोड़ रुपये का नियतन किया गया था। पता नहीं किस कारणवश नियतन की गई इस शाशि को घटा दिया गया था। मेरा अनुरोध है कि काजीपेट-शांतानगर सैक्शन का विद्युतीकरण शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त राशि का नियतन किया जाये।

महोदय, गत 25 वर्ष में, आंध्र प्रदेश में कोई भी नई लाइन नहीं बिछायी गई है। रेल मंत्रालय इस तरह से आंध्र प्रदेश की लगातार उपेक्षा करता आ रहा है। अनेक नई लाइनों के बिछाने के प्रस्ताव रेल मंत्रालय के पास विचाराधीन पड़े हैं। वर्तमान मंत्री महोदय से मेरा विनम्र निवेदन है कि आंध्र प्रदेश की उपेक्षा करने की पुरानी प्रथा त्यागी जाये और इन लाइनों को अथवा कम से कम कुछ लाइनों को निकट भविष्य में शीघ्र बिछाने की स्वीकृति दी जाये जिससे कि आंध्र प्रदेश के साथ न्याय हो सके।

महोदय, रेल विभाग का कार्य निष्पादन सुधारते समय इस समय के बढ़े हुए यातायात का अनुमान लगाने में गलती नहीं करनी चाहिए। चूंकि और कोई साधन नहीं है, इसलिये लोगों को रेलगाड़ियों से ही यात्रा करनी पड़ती है। इस सभा में मैं अनेक बार यह सुझाव दे चुका हूं कि माननीय मंत्री महोदय तथा मंत्रालय के शीर्षस्थ अधिकारी छद्मवेश में रेलगाड़ियों में यात्रा करे और इस बात की जानकारी हासिल करें कि यात्रियों की क्या समस्यायें हैं और उन्हें

क्या-क्या परेशानियां होती हैं। बहुत सारी अनियमिततायें और व्यापक भ्रष्टाचार फैला हुआ है। यदि वे स्वयं निरीक्षण करें और गलती करने वाले कर्मचारियों को दण्ड दें तो रेल विभाग की स्थिति में पर्याप्त सुधार आ सकता है। लोकतंत्र का यह बहुत ही अच्छा उदाहरण होगा, यदि मंत्री महोदय स्वयं बाहर जायें, जन-साधारण से मिलें तथा उनकी समस्याओं को सुलझायें।

महोदय, राजीव गांधी देश को 21 वीं शताब्दी में ले जाना चाहते हैं। उनकी सरकार को भारतीय रेल विभाग की दशा सुधारनी चाहिये जिसकी स्थिति अभी भी उन्नीसवीं शताब्दी जैसी है। रेल विभाग में क्रांतिकारी परिवर्तन करने होंगे। परिवहन क्षमता बहुत बढ़ गई है और क्षमता तथा उत्पादकता बढ़ाने के लिए पर्याप्त धनराशि का निवेश करने के बाद ही अतिरिक्त उत्पादन संभव है। कम से कम 7 वीं योजना में तो घाटा पूरा कर लिया जाये अन्यथा श्री माधव राव सिंधिया, जो रेल विभाग का कार्य देख रहें हैं तथा जो युवा और शक्ति से युक्त हैं, के लिए 21 वीं शताब्दी में प्रवेश पाना बहुत ही कठिन होगा। मुझे आशा है कि रेल विभाग को सुधारने के लिए पूरी शक्ति लगा देंगे।

बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और इसके साथ ही मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

श्री सी०के० जाफर शरीफ (बंगलौर दक्षिण) : अनुपूरक मांगों पर बोलने का मुझे अवसर मिला है और मैं यह महसूस करता हूं कि बोलने का यही उपयुक्त अवसर है। रेलवे का जो बजट तैयार और प्रस्तुत किया जाता है, उस पर हमारे संसद आमतौर पर बढ़ा-चढ़ा कर बोलते हैं। इसलिये, आमतौर पर इस पर बोलने की गुंजाइश कम ही रह जाती है और इस पर जो भी चर्चा हो रही है; उसका लाभ केवल अगले बजट के समय में ही हो सकता है। मैंने बोलने के लिए यही अवसर चुना है क्योंकि जब हम अगले सत्र में मिलेंगे, उस समय रेल मंत्रालय इस सभा में रेल बजट प्रस्तुत कर रहा होगा। इसलिये मैंने यह समय उपयुक्त समझा है जबकि मैंने रेल विभाग के कार्यकरण का चुप-चाप परिवेक्षण करने के बाद अपनी कुछ टिप्पणियां कर सकता हूं। मुझे रेल विभाग के साथ रहने का एक आसाधारण अवसर प्राप्त है और मैं लगभग 4 वर्ष 10 महीने अर्थात् पूरी अवधि तक रेल विभाग से संबद्ध रहा हूं। अपने कार्यकाल के दौरान मुझे जो अनुभव हुआ और जो भी थोड़ी बहुत जानकारी प्राप्त हुई है, उसके अनुसार मैं इतना अवश्य कहूंगा कि रेल विभाग इसके लिए बधाई का पात्र है कि यदि इसे कोई कार्य सौंपा जाता है; जो वह अपनी क्षमता के अनुसार माल की सुपुर्दगी करता है अथवा किसी भी चुनौती का सामना करने को तत्पर रहता है। मेरा हमेशा से यह विचार रहा है—कितनी ही बार इस सभा में मैंने यह कहा है—कि रक्षा विभाग के बाद यदि कोई ऐसा विभाग है जो चुनौतियों का सामना करने तथा कार्य को पूरा करने को तत्पर रहता है; तो वह रेल विभाग है। हम सभी जानते हैं कि अपनी आर्थिक विकास का आधार भूत अवसंचरना यही है। इस सभा में मैंने देखा है—और इसके बारे में कोई शिकायत भी नहीं है; तथा यह स्वाभाविक ही है— कि यहां आने वाले संसद सदस्य सामान्यत: अपने राज्य का अथवा अपने निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व और तत्संबंधी समस्यायें रखना चाहते हैं। तथापि मुझे कुछ मुद्दे उल्लिखित करने है; क्योंकि मैं रेल विभाग से संबद्ध

रहा हूं और मैं यह महसूस करता हूं कि मुझे अपने मित्र श्री माधव राव सिंधिया की सहायता करनी चाहिये; जिन्होंने मेरे बाद रेल विभाग का प्रभार संभाला है।

मुझे जो अनुभव हुआ है उसके अनुसार मैं यह पाता हूं कि समस्याओं का समाधान इतना मंत्रालय या रेलवे बोर्ड पर निर्भर नहीं करता जितना कि योजना आयोग या वित्त मंत्रालय पर निर्भर होता है। आमतौर पर हम नई रेल लाइनों, नये स्टेशनों, नई गाड़ियों तथा इस प्रकार की अपनी अन्य आवश्यकताओं की बात करते हैं। किन्तु हम उन क्षेत्रों को, जहां से हमें कोई बात आरम्भ करना चाहिए, उन लोगों को जो इस प्रणाली का संचालन करते हैं, को भूल जाते हैं। मैं अपने मित्र का ध्यान उस ओर दिलाना चाहूंगा—मुझे पता हैं कि वह मुझसे अधिक परिश्रमी है और संभवत: उन्हें उसके बारे में पता भी होगा, तो भी मैं उनका ध्यान उस ओर दिलाना चाहूंगा – वह यह है कि हमें रेलवे कालोनी की ओर ध्यान देना चाहिये। हाल ही में शिक्षा मंत्री ने पर्यावरण का उल्लेख किया था। यहां का पर्यावरण कैसा है? रेलवे कालोनी की बात है। यह किंवदन्ती बनी हुई है कि रेलवे कर्मचारियों की संताने रेल विभाग में रोजगार पाते हैं। इसके संबंध में और कुछ करने की आवश्यकता है। आज हमारे पास जो कुछ भी है; वह हमें अंग्रेजों और राजाओं और महाराजाओं से विरासत में किया है और जो कुछ यहां है वह अंग्रेजों तथा राजाओं महाराजाओं की देन है; जो वे हमारे लिये छोड़ गये थे। बिना कुछ खर्च किये उस संपत्ति का हम अधिकाधिक उपयोग करते रहे हैं। इसके बारे में न तो कोई गंभीरतापूर्वक सोचता है; और न इसके बारे में योजना आयोग, अथवा वित्त मंत्रायय अथवा यहां तक कि अपनी व्यस्तता और दबाव के कारण स्वयं रेल मंत्रालय ही कुछ नहीं सोच पाता है। हमें इस बात की चिंता नहीं है कि रेल कर्मचारी किस स्थिति में कार्य करते हैं, उनके पास ठीक क्वार्टर हैं अथवा नहीं; क्या उनकी संतानों के लिये समुचित शिक्षा सुविधाय हैं अथवा नहीं; क्या उनके स्वास्थ्य का ध्यान रखा जाता है अथवा नहीं। हम लोग इन बातों की ओर तो ध्यान नहीं देते, हम तो यह चाहते हैं कि किसी प्रकार रेलगाड़ियां चलती रहें। इसलिये, हमें इस ओर ध्यान देना चाहिये। मेरा अनुरोध है कि मेरे युवा मित्र श्री माधव राव सिंधिया रेलवे कालोनियों का दौरा करें। मुझे इस बात का सौभाग्य प्राप्त हुआ था—मेरे मित्र श्री नारायण चौबे को पता है कि मैंने पूर्व रेलवे में खड़गपुर का दौरा किया था। वहां एक पूरा शहर बन गया है; वहां निर्वाचित नगर पालिका है; ये सब वहां है। किन्तु इन सम्पत्तियों के रख रखाव के लिये उनका क्या योग दान है?

हमारे समय में लगभग 5100 करोड़ रुपये का योगदान था अथवा हमें इस से भी अधिक मिला हो। अब यह 2000 करोड़ रुपये प्रति वर्ष के करीब है जबकि योजना अवधि के लिए यह 8000 करोड़ रुपये के करीब होगा। यह कितनी राशि है? मुझे खेद है कि पूरक मांग होने के कारण हम सामान्यत: यह जानते हैं कि प्रधान मंत्री और वित्त मंत्री सदन में नहीं होंगे। किंतु मुझे पूरा विश्वास है जो कुछ हम व्यक्त करते है वह उन तक पहुंच जाएगा अथवा मेरे मित्र उन तक यह बात पहुंचाएगें।

मैंने सुना है कि मेरा मित्र उनके कार्यालय में अधिक समय बिताता है यहां तक कि

असमय भी। मैं उन्हें यह सलाह दूंगा कि वह रेलवे बोर्ड में बैठें, योजना आयोग में बैठें, वित्त मंत्री तथा प्रधान मंत्री के साथ बैठकर यह देखें कि जो कुछ वह अपने राजनीतिक समीकरणों के रूप में देते हैं, उन्हें अधिक संसाधन लाने में समर्थ होने चाहिएं। शेष के लिए, मैंने पहले ही कहा है कि रेलवे में काम चलाने की क्षमता है।

मैं रेलवे प्रवर समिति के उस प्रतिवेदन को पढ़ रहा था जिसमें उन्होंने कुछ सिफारिशें की हैं। मैं धन की बचत करना चाहता हूं और वह भी आय प्रणाली में। स्वाभाविक है कि यह एक महंगा काम है। केवल दो प्रणालियां ही अर्थात डीजल और विद्युत सस्ते रहेंगे। अन्ततः, हमारी राष्ट्रीय नीति और हमारा लक्ष्य विद्युतीकरण करना है।

मैं इस बात का सुझाव दूंगा कि यह उचित समय है जब—जो कुछ श्री नारायण चौबे चिलाएंगे, वो आज निर्बल हैं; हमें भारी अधिशेष प्राप्त है, अगले चुनाव तक और चार वर्ष हैं; मुझे पूरा विश्वास है कि वह भी जीतकर आयेंगे—हमें अपने राष्ट्रीय लक्ष्य को प्राप्त करना चाहिए।

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : अन्यथा आप अगला चुनाव हार जाएंगे।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं विशेष रूप से यह इसलिए कह रहा हूं कि जब हम ने 1980 में सत्ता प्राप्त की—1978-79, 1979-80 और 1980-81 में तो उस समय स्थिति खराब थी। बिजली घरों में कभी कोयला नहीं होता था, न माप संयंत्र और न ही कोई प्रक्षालन-शाला थी, कोई भी उत्पाद मूलक उद्योग कोयला प्रयोग नहीं करता था। हम प्रति दिन इसके कृत्य को मापते रहते थे।

महोदय, हमारे शासन काल के दौरान, मैं स्पष्ट रूप में यह कह दूं कि रेलवे में जो प्रतिभाशाली व्यक्ति हमें उपलब्ध थे—मैं समझता हूं कि आज उनके पास अच्छे प्रतिभाशाली व्यक्ति हैं; मुझे पूरा विश्वास है कि उन्होंने दो नवीन विचार सामने लाए। रेलवे में एक ठोस तथ्य लाइन क्षमता है और लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए लागत भी अधिक है और समय भी अधिक लग जाएगा। अतः सबसे अधिक संभव यही हो सकता है कि वर्तमान उपलब्ध लाइन क्षमता का उपयोग किया जाए। इसके लिए हम ने रेलों में दोहरे रेल इंजिन लगाने की व्यवस्था की। इसी लाइन क्षमता पर जम्बू-रेल प्रणाली पर अधिक यात्रियों को ले जाने, अधिक सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने से हमारे राजस्व में वृद्धि हुई है। रेलवे ने संसाधनों को गतिशील बनाना, उन संसाधनों में वृद्धि करना आरंभ कर दिया जिस पर योजना आयोग ने अथवा वित्त मंत्रालय ने सदा यही कहा कि आप यह काम ठीक प्रकार से नहीं कर रहे हैं। आज कल यह बात गुप्त नहीं है, यह लिखित रिकॉर्ड में है और हम 1978-79 और 1979-80 की 1980-81, 1981-82, 1982-83, 1983-84 और 1984-85 आदि से तुलना कर सकते हैं और देख सकते है कि क्या हो रहा है और रेलवे वालों ने किस प्रकार संसाधनों को गतिशील बनाया है। जब कि रेलवे संसाधनों को गतिशील बनाने के लिए संघर्ष कर रहे हैं, तो यह योजना आयोग, वित्त मंत्रालय तथा देश के नेताओं की जिम्मेवारी है कि वह पूरा समर्थन दें ताकि वह मूल आर्थिक ढांचा जो हमारे आर्थिक विकास के लिए इतना आवश्यक है उसकी रक्षा की जा

सके। इसमें भी मैं उन और दो क्षेत्रों की ओर अपने मित्र का ध्यान दिलाना चाहूंगा जिनकी ओर प्राय: रेलवे द्वारा ध्यान नहीं दिया जाता है। रेलवे पर दो चीजों का अधिक प्रभाव है। एक यातायात और यान्त्रिक और अभियन्त्रिकी। उन्होंने चिकित्सा तथा पुलिस—आर०पी०एफ० जैसी और भी एक-दो प्रणालियां आरंभ की हैं। अब आप ने रेलवे सुरक्षा बल (आर०पी०एफ०) को सारी जिम्मेदारी ले रखी है। जो आप ने किया है वह अच्छा ही है। इसमें भी इन क्षेत्रों की ओर उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं अपने मित्र को सुझाव देता हूं कि वह असहाय महसूस न करें। अन्तत: यह मण्डल ही है—जीवन के विभिन्न क्षेत्रों से आने वाले सदस्य निर्णय देते हैं और परिरक्षक के रूप में वहां रहते हैं और जब कभी किसी प्रकार का परिवर्तन करते हैं—मुझे नहीं मालूम—कि क्या वे करते भी हैं, तो यह ठीक है। अपितु मंत्री महोदय को उस समय विशेष ध्यान रखना चाहिये जब बोर्ड जो अन्तिम निर्णय देता है में उनका कोई भी प्रतिनिधित्व नहीं कर रहा हो।

अब कुछ अन्य क्षेत्रों के संबंध में बात करते हुए, यात्रियों की सुविधाओं के बारे में, जिसकी बात हम यहां करते हैं, मैं एक बात कहना चाहता हूं। यद्यपि, मैं इस बात के पक्ष में हूं कि हमें यात्रियों की सुविधाओं की ओर अधिक ध्यान देना चाहिए, मुझे यात्री निवास तथा अन्य ऐसी बातों का तर्क समझ में नहीं आता है। अनेक अभिकरण हैं। मंत्रालयों का पुनगर्ठन किया जा रहा हैं। अनेक अभिकरण हैं जो इसका ध्यान रखते हैं। रेलवे की मूल जिम्मेवारी परिवहन है। हमने खान-पान की सुविधा दी, हम ने स्वास्थ्य की ओर ध्यान दिया। हमने अनेक पहलूओं की ओर ध्यान दिया जो इस प्रणाली के लिए अनिवार्य हैं। किन्तु यह एक ऐसा क्षेत्र है—यद्यपि मैं इसका विरोध नहीं कर रहा हूं और आप इस पर अधिक राशि खर्च नहीं कर रहे हैं—जिसके बारे में, मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या हमें वास्तव में और सही रूप में इसकी आवश्यकता है, अथवा हमें अन्य अभिकरणों को इसका कार्यभार उठाने की अनुमति देनी चाहिए। पर्यटन मंत्रालय है और अनेक निजी क्षेत्र के अभिकरण जो हैं············

सभापति महोदय : कृपया भाषण समाप्त कीजिए।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैंने अभी आरंभ किया है।

दूसरी बात, अन्य क्षेत्रों के संबंध में बात आरम्भ करते हुए—अब तो आप ने घंटी बजा दी है, मैं औरों को यह महसूस नहीं होने देना चाहता हूं कि मैं उनका समय ले रहा हूं·········

सभापति महोदय : मैंने आप को पर्याप्त समय दिया है।

श्री सी० के० जाफर शरीफ : मैं दो बातें कहूंगा जिन पर यदि आप देश की अर्थव्यवस्था को बनाना चाहते हैं तो आप को ध्यान देना होगा। एक है विद्युतीकरण जिससे आप प्रति वर्ष बढ़ते हुए किराये और भाड़े की उलझन टाल सकते हैं और आप इस को घटा सकते हैं और भाड़े तथा किराये को घटा सकते हैं। दूसरा लाइन क्षमता को दुगना करना जहां दुगना करने की आवश्यकता है। यह मूलभूत बातें हैं।

मैंने ऊपर से नीचे तक सभी कर्मचारियों के बारे में पहले ही कह दिया है।

4.00 म० प०

अब एक दूसरे विषय पर बात करते हुए, मेरे अपने क्षेत्र तथा चुनाव-क्षेत्र के संबंध में, यद्यपि मैं चुनाव-क्षेत्र के बारे में नहीं बोलूंगा, परन्तु क्षेत्र के बारे में मैं अवश्य कहूंगा। अन्यथा जनता यह महसूस करेगी कि हमने उनके साथ न्याय नहीं किया है। हम ने अपने समय में कुछ परियोजनाएं आरंभ की थीं। आपने जारी परियोजनाओं के लिए पूरक अनुदान आबंटन की बात की है। मैं चालू परियोजना की परिभाषा जानना चाहूंगा। चालू परियोजना को केवल इस लिए बंद किया जाएगा कि सरकार अथवा मंत्री बदल गए है? यह बहुत ही दुःखद स्थिति है। हमारे समय में भी और हमसे पहले भी जब श्री एच० एम० पटेल वित्त मंत्री थे, गुजरात में एक रेलवे लाइन की मंजूरी दी गई। तत्पश्चात् उस क्षेत्र से एक कांग्रेस संसद सदस्य जीत गया। वह आए और उन्होंने हम से लड़ना आरंभ कर दिया कि उन्हें लोगों का सामना करना पड़ेगा। क्योंकि हम पर्याप्त राशि नही दे रहे हैं। हमने उस योजना को चालू रहने दिया। जब हम कोई योजना आरंभ करते हैं तो यह केवल रेल मंत्रालय ही नहीं करता है। यह योजना आयोग में भी जाती है। वित्त मंत्रालय में भी जाती है। हमें खेद होता है, दुःख होता है। हम क्षेत्रीय पक्षपात नहीं करते हैं। हम देश के हित का ध्यान रखते हैं और विशेषकर रेलवे के क्षेत्र में जो मूल आर्थिक क्षेत्र है, हम अपनी पसंद और नापसन्दी का ध्यान नहीं रख सकते हैं। हमें देश के समस्त हितों की ओर ध्यान देना है।

महोदय, किसी क्षेत्र का पिछड़ापन आधारभूत संरचना के बिना दूर नहीं हो सकता है। एक तर्क तो यह भी है कि इससे कोई लाभ प्राप्त नहीं होता है। कभी-कभी केवल उस स्थिति में ही विकास हो सकता है जब आधारभूत संरचना की व्यवस्था की गई हो। यह एक ही बात के दो पहलू हैं। (यह एक ही सिक्के के दो पहलू हैं।) अपनी सूझ-बूझ से योजना आयोग, वित्त मंत्रालय और रेल मंत्रालय किसी निष्कर्ष पर पहुँचते है और कोई परियोजना आरंभ करते हैं और यदि उस परियोजना को केवल इसलिए बंद किया जाना है कि मंत्री बदल गया है अथवा सरकार बदल गई है—तो हमें भूल जाइए। हम महत्त्वपूर्ण नहीं हैं– जनता क्या सोचेगी? हम राष्ट्रीय एकता की बात करते हैं। हम जनता के सोच-विचार में आत्म विश्वास कैसे उत्पन्न करेंगे? हमें इस बात की ओर ध्यान देना होगा।

दूसरा, मूल विद्युतीकरण हमारा लक्ष्य होना चाहिए। बंगलौर-जलारपेट लाइन छठी योजना में शामिल की गई थी। इसे योजना-आयोग ने स्वीकृत किया था और संसद द्वारा पारित की गई थी। किंतु मैं उस समय चकित हुआ जब पिछले बजट में मैंने इसे नहीं देखा। यह सातवीं योजना में भी नहीं है। यह अत्यन्त दुर्भाग्य की बात है।

इस प्रकार मैं यह कहता हूं कि हमें यह नहीं भूलना चाहिए कि 38 वर्ष की इस अवधि के दौरान अर्थ-व्यवस्था तथा जनसंख्या दोनों में वृद्धि हुई है। हमारी जिम्मेवारी बढ़ गई है। यह जिम्मेवारी हम केन्द्रीयकरण से पूरी नहीं कर पाएंगे। आप एक नया विभाजन लेकर आए हैं।

मैं नहीं जानता कि आप नए क्षेत्रों से क्यों जूझ रहे हैं। यदि आप प्रभावशाली कार्य चाहते हैं तो आपको चाहिए कि आप इसका विकेन्द्रीकरण करें। केवल इस प्रकार आप अच्छी तरह देख-रेख कर सकेंगे। रेल सुधार समिति ने क्षेत्रों की रचना का सुझाव दिया है। मैं नहीं जानता कि क्या इस सिफारिश को ताकपर रख दिया गया है। आप को इसमें पहल करनी चाहिए। एक भावना यह है कि कर्नाटक से केन्द्रीय मंत्री मण्डल में चार मंत्री थे—मैं अन्तिम कनिष्ठ था—फिर भी हम ने कर्नाटक के लिए कुछ नहीं किया, क्योंकि हमें अपने क्षेत्र के प्रति कोई पक्षपात नहीं था। हमारा ध्यान समस्त देश की ओर था। अब जब हम कुछ अधिक नहीं कर पाएं हैं तो जनता कहती है कि यदि आप ने कुछ नही किया है आप वहां हैं भी नहीं। मैंने उन्हें आश्वासन दिया है कि यदि मैं वहां नहीं भी हूं फिर भी मेरा अच्छा मित्र वहां है।

श्री माधवराव सिन्धिया : चक्र और धुरा (ह्वील एण्ड एक्सल) संयंत्र की बंगलौर में स्थापना का श्रेय श्री जाफर शरीफ को जाता है।

श्री सी. के. जाफर शरीफ : बंगलौर में हमारा "ह्वील एण्ड एक्सल" संयंत्र हैं और इसको आरंभ करने और पूरा करने का श्रेय मुझे मिलना चाहिए। इस संयंत्र का उद्घाटन स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने किया था। किन्तु फिर भी चित्रदुर्ग-रायगढ़ रेल लाइन जैसे अनेक क्षेत्र अभी ऐसे ही पड़े हैं, क्योंकि इनके लिए राशि उपलब्ध नहीं की गई। बंगलौर-मैसूर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम अभी रुका पड़ा है, हरिहर-कोटर टूटी लाइन को पूरा किया जाना है।

एक और बात जिसकी ओर मैं सरकार को ध्यान दिलाना चाहूंगा वह यह है कि सरकार को पुलों की ओर ध्यान देना चाहिए। एक बड़ी संख्या पुलों की पुरानी हो चुकी है और इस में बहुत खतरा है। यह भी एक ऐसा क्षेत्र है जिसके लिए आपको पैसे की व्यवस्था करनी होगी अत: इसलिए, मैं वित्त मंत्रालय और माननीय प्रधान मंत्री से जोरदार शब्दों में यह अनुरोध करूंगा कि मेरे सुझावों पर पूरी तरह विचार करें और विभिन्न योजनाओं से पर्याप्त धन की व्यवस्था करें। फिर भी जब योजना आयोग एक बार राशि आबंटन कर देते हैं तो उन्हें रेलवे के काम में हस्तक्षेप नहीं करना चाहिये और उन को चाहिए कि वह उनको काम करने दें। इन कुछ शब्दों के साथ मैं रेलवे के लिए पूरक अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं।

श्री विजय एन० पाटिल (इरन्दोल) : सभापति महोदय, रेलवे में हमें पांच "ओवरों" की समस्या हैं। पहला ओवर टाइम, दूसरा ओवर स्टाफ, तीसरा ओवर एक्सपेंडीचर (अधिक खर्चा), चौथा लाइनों को देर से बदलना और पांचवां अलाभकारी नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए अधिक दबाव। महोदय, हम ने आधुनिकीकरण आरम्भ किया है। किन्तु हम रेल लाइन प्रति किलोमीटर के अनुरूप कर्मचारियों की संख्या कम नहीं कर सकते हैं और हम संचार में भी कर्मचारियों की संख्या नियन्त्रित नहीं कर पाते हैं।

और फिर महोदय, 17 हजार किलोमीटर रेललाइन को बहुत पहले ही बदलना चाहिए था। जैसा कि मेरे मित्र श्री जाफर शरीफ ने पुलों के बारे में कहा है, पुल भी लाइनों में शामिल

हैं। इन पुराने पुलों और पुरानी रेल लाइनों के कारण सुपर-फास्ट रेल गाड़ियों की गति को कम करना पड़ता है। दुर्घटनाओं का खतरा बढ़ रहा है। यद्यपि श्री बंसी लाल और श्री माधवराव सिन्धिया रेलवे बोर्ड के कर्मचारियों के साथ-साथ पिछले कुछ महीनों में दुर्घटनाओं को कम कर सके हैं। खतरा अभी भी है और यह चलता रहेगा। केवल इतना ही नहीं। यात्री गाड़ी की औसत गति भी कम हो गई है। यदि आप 1965-66 के डीजल और 1968-69 के विद्युत माल गाड़ी के आंकड़ों की तुलना करेंगे आप देखेंगे कि 1984 में 1968-69 में 1.5 प्रति घंटे की तुलना में यह घटकर 1.2 कि०मी० के बराबर पहुंच गई है। ऐसा क्यों है? हम रेलों में कार्य कुशलता बढ़ा रहे हैं। हम ट्रेनों की गति को बढ़ाने की कोशिश कर रहे है। लेकिन रेल लाइनों का पुन: नवीकरण जिसके लिए आवश्यक धनराशि उपलब्ध करानी होगी, अधिक लम्बे समय से न होने के कारण हम अच्छे परिणाम प्राप्त नहीं कर सके हैं। नई अलाभकारी लाइनों के निर्माण के लिए अत्यधिक दबाव है। यदि आप रेलवे नेटवर्क को विस्तार से देखें हैं तो आपको पता चलेगा कि भारत के उत्तरी भाग में रेलवे का नेटवर्क अपेक्षाकृत अधिक है परन्तु उसमें लगी पूंजी के अनुपात में प्रत्यागम का प्रतिशत नकारात्मक है। उत्तरी क्षेत्र में रेलवे के आंकड़े नकारात्मक हैं। मध्य रेलवे के पास रेलवे लाइन का नेटवर्क कम है परन्तु मध्य रेलवे में जितनी पूंजी लगी हुई है उसके अनुपात में प्रायागम सकारात्मक है। (व्यवधान)

मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं कि केन्द्रीय सरकार के अन्य विभागों की तुलना में इस मंत्रालय में मंत्री जी अपने क्षेत्र में नई रेलवे लाइनों की मंजूरी के लिए चाहे वे लाभकारी हो या अलाभ कारी, अपने दबाव का प्रयोग कर सकते हैं। लेकिन उस संदर्भ में, मैं यह बताना चाहता हूं कि हमें लाभकारी लाइनों की, उन रेल लाइनों की जो भारी यातायात के दो स्टेशनों के बीच की दूरी को कम कर सकें और अन्य महत्वपूर्ण रेल लाइनों की बात सोचनी होगी। रक्षा आवश्यकताओं के कारण सीमावर्ती राज्यों को प्राथमिकता दी जाती है। कुछ राज्यों को प्राथमिकता इसलिए दी गई क्योंकि मंत्रीजी उन राज्यों के थे, उदाहरण के लिए उत्तर प्रदेश और बिहार। लेकिन मैं एक बात दोहराना चाहता हूं जिसका उल्लेख मैंने 1977 में प्रश्नों के माध्यम से किया था, वह यह है कि हमें नई मध्य रेलवे लाइनों के बारे में सोचना होगा। दिल्ली और बम्बई के बीच एक मध्य रेलवे की लाइन और एक पश्चिमी रेलवे की लाइन है परन्तु दिल्ली और बम्बई के बीच मौजूदा मध्य रेलवे लाइन का दक्षिणी रेलवे द्वारा अधिक उपयोग किया जाता है। उदाहरण के लिए दिल्ली और इटारसी के बीच रेल लाइन का दक्षिण जाने वाली ट्रेनें बहुत उपयोग करती हैं। जैसे कि त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस, के के एक्सप्रेस, मद्रास एक्सप्रेस, आन्ध्र एक्सप्रेस आदि। भुसावल और मनमाड़ के बीच रेल लाइन पर दक्षिण की ट्रेनें अधिक संख्या में आती जाती हैं जैसे कि अहमदाबाद-त्रिवेन्द्रम-बंगलौर जाने वाली ट्रेनें। इसलिए मैं माननीय मंत्री को सुझाव देना चाहता हूं कि मनमाड़-इन्दौर-गुना-ग्वालियर के बीच एक नई मध्य रेलवे लाइन के लिए सर्वेक्षण किया जाना चाहिए। वर्तमान मध्य रेलवे लाइन की तुलना में इस नई रेललाइन द्वारा लगभग 150 किलोमीटर की महत्वपूर्ण दूरी कम हो जाएगी।

रेल विभाग में राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिंधिया) : मैं समझता हूं कि श्री जाफर शरीफ ने मेरे मन में जो सभी निष्पक्ष विचार पैदा किए वे पूरी तरह से दूर हो गए हैं।

श्री विजय एन० पाटिल : इसके द्वारा मध्य भारत के पिछड़े क्षेत्र को जिसे मध्यप्रदेश कहते हैं बहुत लाभ होगा और दिल्ली तथा बम्बई के बीच जो ट्रेनों का भारी आवागमन है उसका वर्तमान मध्य रेलवे लाइन पर भार मनमाड़-ग्वालियर रेल लाइन द्वारा कम हो जाएगा। मैं मंत्री जी से इस पर गम्भीरता से विचार करने के लिए आग्रह करता हूं।

एक और बात है। ऐसे कुछ राज्य हैं उदाहरण के लिए महाराष्ट्र राज्य जो रेलवे लाइनों पर मिट्टी हटाने-डालने के काम में मजदूरों को रोजगार गारंटी योजना के माध्यम से अपना योगदान देना चाहते हैं और नई रेलवे लाइनों के लिए अन्य वित्तीय सहयोग तथा धातु इकट्ठा करने के लिए कुछ योगदान करने को तैयार है। यदि इस तरह के प्रस्तावों को लेकर कुछ राज्य आगे आते हैं तो इस पर विचार किया जाना चाहिए और उनके बकाया काम को पूरा किया जाना चाहिए।

आजादी के बाद से कई हजार किलोमीटर अतिरिक्त रेलवे लाइनों के निर्माण किया गया है परन्तु वह कुछ राज्यों तक सीमित रहा है। सभी राज्यों में रेल लाइनों का निर्माण अनुपात से कर यह असन्तुलन दूर किया जाना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं और रेलवे की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं।

***श्री० आर० अन्नानम्बी** (पोल्लाची) : सभापति महोदय, 1985-86 के लिए रेलवे की अनुपूरक मांगों के अनुदान पर अपने अन्नाद्रमुक दल की ओर से कुछ सुझाव देने का मुझे जो अवसर दिया है उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। रेलवे पर अतिरिक्त व्यय को पूरा करने के लिए इन अनुपूरक मांगों के माध्यम से 433 करोड़ रुपए की राशि के लिए इस सदन की मंजूरी ली जा रही है। इसमें से केवल 12.29 करोड़ रुपए की राशि दक्षिण रेलवे को आबंटित की जा रही है, जो दक्षिण के चार राज्यों केरल तमिलनाडु, कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश में विनीत होगी।

दक्षिण के चार राज्यों में आर्थिक और औद्योगिक पिछड़ापन होने का प्रमुख कारण यह है कि इन क्षेत्रों में अधिकांश रेल लाइनें मीटर गेज की हैं। उत्तरी राज्यों से दक्षिण राज्यों को कच्चा माल भेजा जाता है और जब दक्षिण राज्यों से उत्तरी राज्यों को तैयार माल भेजा जाता है तो मीटर गेज मे बड़ी लाइन पर समान को लादने में बेकार की देरी होती है जिसके परिणाम स्वरूप औद्योगिक प्रगति संकट में पड़ जाती है।

आजादी के 34 वर्षों के बाद, 1981 में रेलवे बोर्ड ने करूर-डिंडीगुल बड़ी लाइन परियोजना की मंजूरी दी। इस परियोजना के लिए अपर्याप्त राशि के आबंटन के कारण इसमें कोई महत्वपूर्ण प्रगति नहीं हुई है। मंजूरी के समय यह अनुमान लगाया गया था कि इस परियोजना की लागत 40 करोड़ रुपये आएगी। लेकिन परियोजना की धीमी प्रगति ने हमें इस संदेह में डाल दिया कि परियोजना में अन्तिम रूप से 100 करोड़ रुपए तक की लागत आएगी। मैं चाहता हूं कि

*मूलतः तमिल भाषा में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

करूर-डिंडीगुल ब्राडगेज लाइन की यह महत्वपूर्ण परियोजना तमिलनाडु के 21वीं शताब्दी में प्रवेश करने से पहले ही पूरी कर ली जाए। मैं चाहता हूं कि तमिलनाडु में इस परियोजना के लिए अधिक राशि आबंटित की जानी चाहिए।

इन अनुपूरक भागों में इन्टीग्रेल कोच फैक्ट्री, पैराम्बूर, को 2.5 करोड़ रुपये की राशि आबंटित की गई है। मुझे कहते हुए खेद होता है कि पिछले कई वर्षों से मीटरगेज कोच, मीटरगेज इंजिन और मीटरगेज माल डिब्बे का किसी भी तरह से निर्माण नहीं किया जा रहा है। ब्राडगेज लाइन के माल डिब्बों में कई आधुनिक और नवीनतम परिवर्तन किए गए हैं। परन्तु मीटरगेज डिब्बे पुराने समय के स्मारक के रूप में लगते हैं। पुराने स्टीम इंजिन मीटर गेज लाइन पर अभी भी माल डिब्बों तथा यात्री ट्रेनों को खींचते हैं। मुझे कहते हुए दुःख होता है कि रेलवे प्रशासन मीटर गेज रेलवे लाइन के साथ सौतेला व्यवहार कर रहा है। यह निराधार आरोप नहीं है। रेलवे बजट में मीटर गेज लाइनों के विकास पर बजट राशि का दसवां हिस्सा भी खर्च नहीं किया जाता है। केवल मीटर गेज को ब्राडगेज रेलवे लाइनों में परिवर्तन करने के लिए राशि खर्च की जाती है। यह कहा गया है कि 7वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलवे के पुनर्वास कार्यक्रम के लिए बड़ी राशि का आबंटन किया गया है। मैं चाहता हूँ कि कम से कम 7वीं योजना में मीटर गेज लाइनों की प्रगति के लिए काफी धनराशि को आबंटित की जाए।

ब्रिटिश शासन के दौरान सत्यामंगलम और धारापुरम के रास्ते चामराजनगर से पालनी तक रेलवे परियोजना के लिए एक सर्वेक्षण किया गया था। यदि इस परियोजना के कार्यान्वियन के लिए हाथ में लिया जाए तो तमिलनाडु के पुराने पिछड़े क्षेत्र विकास के लिए खुल जाएगें।

मैं चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री मेरी मांग को सुने। वह अन्य सदस्य के साथ बात करने में रुचि रखते हैं।

श्री माधवराव सिन्धिया—मेरे एक कान में इयरफोन लगा हुआ है और जो कुछ माननीय सदस्य कहते हैं वह मैं सुन रहा हूं। दूसरे कान से मैं अन्य सदस्य की बात सुन रहा हूं।

श्री आर० अण्णानम्बी—मैं मांग करता हूं कि रेलवे बोर्ड को चामराजनगर-सत्यामगंलम -धारापुरम-पलानी रेलवे परियोजना के लिए नया सर्वेक्षण आदेश देना चाहिए। यह तमिलनाडु के लोगों की पुरानी मांग है।

महोदय, मंगलौर मेल पोदानूर के रास्ते मद्रास जाती है और यह कोयम्बतूर नहीं जाती है जो पोदानुर से 10 किलोमीटर के भीतर है। कोयम्बतूर में सैकड़ों कपड़ा मिलें और ढलाई-खाना है और इस तरह भारत के मेनचेस्टर के रूप में प्रसिद्ध है। मैं चाहता हूं कि मगंलौर मेल को कोयम्बतूर से भी होकर गुजरनी चाहिए। इसी तरह दिल्ली जयन्ती रेलगाड़ी संख्या 132 जो दो मिनट के लिए त्रिप्पुर रुकती थी वह अब वहां नहीं रुकती है। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय को यह आदेश देना चाहिए कि दिल्ली जयन्ती त्रिप्पुर में कम से कम दो मिनट के लिए रुके।

रेलवे की प्रगति देश की आर्थिक और औद्योगिक विकास का आधार है। रेलवे को योजना आयोग से पर्याप्त धन का आबंटन नही मिल रहा है। मेरा यह सुझाव है कि परिवहन मंत्री को केन्द्रीय योजना आयोग का सदस्य बनाया जाना चाहिए और केवल तभी रेलों के हितों की सुरक्षा हो सकेगी।

बिल्लूपुरम, तिरुवन्नामलाई, कृष्णागिरी, कावेरीपट्टनम, रामाकोटाई और ओसुर के मार्ग से पांडिचेरी तथा बंगलौर के बीच एक रेलवे लाइन होनी चाहिए। सलेम-बंगलौर मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन में बदला जाना चाहिये। इससे केरल से बम्बई, दिल्ली आदि बंगलौर के रास्ते जाने वाली लम्बी दूरी की ट्रेनों को मदद मिलेगी। इससे समय और ईंधन की बचत होगी। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में हमारे पास डिंडोगुल-ओलाइक्कोड एम जी लाइन है। मैं मांग करता हूं कि इसे बी जी लाइन में बदला जाना चाहिये। ब्रिटिश शासन के दौरान रेलवे के लिये उपरिपुलों को बनाया गया था जिनसे ब्राड गेज लाइनों का विकास हो। सभी मीटर गेज लाइनों को जिन्हें ब्रिटिश शासकों द्वारा बिछाया गया था। उन्हें यथा शीघ्र बी जी रेल लाइन में बदला जाना चाहिए।

कोयम्बतूर के निकट ओंडीपुडूर रेलवे फाटक को ट्रेनों के संचालन के लिए बार-बार बन्द किया जाता है। जो लोग सूलूर हवाई अड्डा से जाना चाहते हैं और जो सूलूर हवाई अड्डा से आना चाहते हैं उन्हें रेलवे फाटक पार करना पड़ता है। फाटक के बार-बार बन्द होने के कारण उन्हें बहुत असुविधा होती हैं। मेरी मांग है कि यहां एक रेलवे उपरिपुल का निर्माण करना चाहिये। कोयम्बतूर के पास मुरीची में औद्योगिक क्षेत्र है। यहाँ बार-बार रेलवे फाटक बन्द होने के कारण कच्चे तथा तैयार माल को लाने और ले जाने में रूकावट पड़ती है। इसके कारण उत्पादन की हानि और औद्योगिक सुस्ती आ गई है। मेरा सुझाव है कि रेलवे द्वारा एक उपरिपुल का निर्माण किया जाना चाहिए। अपना भाषण समाप्त करने से पहले मैं मांग करता हूं कि लोकसभा, राज्यसभा, राज्य विधान सभाओं और विधान परिषदों के भूतपूर्व सदस्यों को अपने घर से दिल्ली राजधानी तक का निःशुल्क रेल पास उपलब्ध कराया जाना चाहिए। मैं इस बात पर जोर डालना चाहता हूं कि जनता के इन भूतपूर्व प्रतिनिधियों की इस तरह से सहायता करनी चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

सभापति महोदय : श्री साहू। मुझे पता चला है कि वह यहां नहीं है। श्री पनिका।

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : महोदय, हमारे बारे में क्या है ?

सभापति महोदय : मैं बाद में अवसर दूंगा। चर्चा अभी समाप्त नहीं हुई है। वास्तव में, मैं उस तरफ के एक सदस्य को पहले ही बुला चुका हूं।

श्री नारायण चौबे : यह बड़ा दल है।

सभापति महोदय : उनका नाम सिर्फ अभी दिया गया था। उनका नाम वहां नहीं था।

[हिन्दी]

श्री शिव प्रसाद साहू (रांची) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे विनियोग विधेयक, जो माननीय मन्त्री जी के द्वारा पेश किया गया है, उसका तहे दिल से समर्थन करता हूं और आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान बिहार की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। आपने देश के कोने-कोने में कहीं बिजलीकरण का काम किया रेलों के लिए, और कहीं नयी-नयी रेल लाइनें बिछाने का काम किया है परन्तु हमें उस वक्त बहुत दुःख हुआ जब यह मालूम हुआ कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में बिहार के लिए एक भी नयी रेल लाइन का प्रावधान नहीं किया गया है। जैसा कि आपको पता है, आबादी के लिहाज से बिहार काफी बड़ा प्रदेश है और बिहार में खास तौर पर छोटा नागपुर का इलाका तो बहुत ही गरीब है परन्तु रत्नगर्भा है। हिन्दुस्तान की कोई भी ऐसी चीज नही है, जैसे कोयला, सोना, तांबा, अल्मूनियम, लोहा इत्यादि जोकि वहां पर उपलब्ध न हो। फिर भी वहां पर कोई भी नयी रेल लाइन का प्रावधान नहीं किया गया है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं उसका नाम है रांची। वह एक बहुत बड़ा जिला था जिसको बाद में तोड़कर तीन जिले बना दिए गए—रांची, लोहरदगा और गुमला।

सबसे पहले मैं स्वर्गीय ललित बाबू, भूतपूर्व रेल मंत्री, जो अब हमारे बीच में नहीं हैं, उन्होंने 2 जनवरी, 1975 को समस्तीपुर की एक आम सभा में मरने से पहले आखिर में जो शब्द कहे थे, वे मैं आपको बताना चाहता हूं। उन्होंने कहा था—मैं छोटा नागपुर के सुदूर पहाड़ी क्षेत्र में एक नई रेल लाइन देने जा रहा हूं। रांची-लोहरदगा जो छोटी लाइन है, उसको बड़ी लाइन में परिवर्तित करने और लोहरदगा-टोरी जिसकी दूरी करीब-करीब 15 किलोमीटर है, उसको भी बड़ी लाइन में परिवर्तित करूंगा। दूसरी घोषणा उन्होंने यह की थी कि भारत का दसवां क्षेत्रीय मुख्यालय बिहार में होगा और इसके लिए स्थल का चयन शुरू कर दिया है। वे आज हमारे बीच में नहीं हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि एक मंत्री यदि एक घोषणा करता है, कैबिनेट मंत्री की हैसियत से, तो क्या उसको पूरा करना आपका फर्ज नहीं है। इस घोषणा के बाद बम विस्फोट में उनकी मृत्यु हो गई। इसके बाद एक दिसम्बर, 1981 को तत्कालीन रेल मंत्री, श्री केदार पांडे, ने पटना में प्रैस कान्फ्रेंस में घोषणा की थी कि बिहार के आदिवासी क्षेत्रों में देवघर से दुमका, रांची से हजारीबाग कोडरमा होते हुए तथा रांची से लोहरदगा के बीच तीन नई रेल लाइनें बनाई जायेंगी। वे भी आज हमारे बीच में नहीं हैं। लेकिन उनकी घोषणा की ओर कोई ध्यान सरकार द्वारा नहीं दिया गया।

जिस क्षेत्र से मैं आता हूं, शायद हिन्दुस्तान की बात तो मैं नहीं कहता दुनियां में ऐसा गरीब और बदनसीब कोई इलाका नहीं है, जहां से हर साल दो लाख आदिवासी रोजी-रोटी की तलाश में भागकर पंजाब, हरियाणा और उत्तर प्रदेश चले जाते हैं। वे लोग जनवरी में जाना शुरू करते हैं और फरवरी के अन्त तक हमारे इलाके से दो लाख आदिवासी कम हो जाते हैं। कम इसलिए हो जाते हैं, क्योंकि वहां पर गरीबी है और रोजगार नहीं है। हमारे प्रधान मंत्री, श्री राजीव गांधी, भी हर प्रांत में गरीबों के क्षेत्रों का दौरा कर रहे हैं। वे भी चिन्तित हैं कि उनके जीवन स्तर को कैसे ऊपर उठाया जाए। आप मुझे बतायें, किसी भी

प्रान्त में चाहे उत्तर प्रदेश हो, मध्य प्रदेश हो, पंजाब हो, असम हो, जहां से हर साल दो लाख आदिवासी रोजी-रोटी की तलाश में दूसरे प्रांतों की ओर भागते हों। सिर्फ रांची ही एक ऐसा जिला है, जहां से लोग रोजी-रोटी की तलाश में भागते हैं। लेकिन इस ओर सरकार का ध्यान नहीं गया है।

मैं आपको यह भी बताना चाहता हूं कि रांची, लोहरदगा और टोरी लाइन का अभी तक चार बार सर्वे भी किया जा चुका है। उसके बाद केदार पांडे जी के वक्त में सर्वे का काम शुरू हुआ है। मेरे पत्र के जवाब में कहा गया है कि इस लाइन पर 3.4 प्रतिशत का घाटा है। मैं जानता हूं घाटा है और मैं आपसे निवेदन करुंगा कि विशेष परिस्थितियों में इस लाइन का निर्माण किया जाए। इस क्षेत्र से दो लाख नर-नारी तो भागते ही हैं, लेकिन यह कैसी विडम्बना है और ताज्जुब की बात है कि हर साल दो सौ से तीन सौ लड़कियां बज़ारों में बेच दी जाती हैं। इसलिए बेरोजगारी को देखते हुए, मेरा पुनः निवेदन है कि इस लाइन का निर्माण विशेष परिस्थिति में किया जाए।

मैं यहां पर आपको डिपटी जनरल आपरेटिंग सुप्रीन्टेंडेंट (सर्वे), बिलासपुर, द्वारा लिखे गए पत्र का हवाला देना चाहता हूं।

[अनुवाद]

पत्र में कहा गया है :

विषय : रांची-लोहारडागा रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करना और तिरी तक इसका विस्तार करना।

संदर्भ : आपके 12.9.85 का पत्र संख्या 564

——

यातायात सर्वेक्षण पहले ही पूरा कर लिया गया है। मध्यावकाश कार्य सहित इंजिनियरिंग सर्वेक्षण को अक्तूबर '85 के अन्त तक पूर्ण कर लिया जाएगा। हम परियोजना की रिपोर्ट को एच० सी० डी० की स्वीकृति के लिए अक्तूबर '85 के अन्त तक परिचालित करेंगे। हम परियोजना में होने वाली लागत के प्रभाविता के बारे में आपको नवम्बर के प्रथम सप्ताह में बताएंगे।

[हिन्दी]

नवम्बर का महीना इन की चिट्ठी के मुताबिक समाप्त हो गया है और मध्य दिसम्बर में हम लोग हैं। इसका विभागीय सर्वे किया गया है और मुझे पता चला है कि इस बार के सर्वे में लगभग 12 प्रतिशत का लाभ है। यदि इसमें प्रोफिट है, तो इस लाइन को हर हालत में बनाया जाए क्योंकि वहां के लोगों की स्थिति बहुत खराब है। यही नहीं, 10 जुलाई, 1980 को बिहार के जितने भी संसद सदस्य थे, 30 से अधिक संसद सदस्यों ने प्रधान मंत्री जी और

तत्कालीन रेल मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी को एक मेमोरेण्डम दिया था कि रांची-लोहरदगा-टोरी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तिक किया जाए। रांची से हजारी बाग वाया कोडरमा तक एक रेलवे लाइन की घोषणा खुद प्रधान मंत्री जी ने 1980 में की थी। आज वे हमारे बीच में नहीं रही और दो, दो रेल मंत्री भी हमारे बीच में नहीं रहे हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि उनकी घोषणा का क्या होगा। मैं मंत्री जी से यह अनुरोध करूंगा कि विशेष परिस्थिति में और खासकर वहां की गरीबी को देख कर रांची-लोहरदगा और टोरी को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए और रांची-हजारीबाग वाया कोडरमा को भी बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए क्योंकि ये दोनों इलाके रत्नगर्मा इलाके हैं। यहां पर कोयला बहुत होता है और एशिया का सबसे बड़ा बाक्साइट का भंडार है। यहां पर तांबा भी होता है और जंगलों में बांस बहुत हैं, जिनसे पेपर फैक्टरी खोली जा सकती है। आशा है कि आप सहानुभूतिपूर्वक मेरी मांगों पर विचार करेंगे।

श्री राम प्यारे पनिका (राबर्टसगंज) :—सभापति महोदय, मैं अनुपूरक रेलवे बजट की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

यह बात सही है कि जब पिछला रेलवे बजट प्रस्तुत हुआ था, तो हमारे इस सदन में सभी तरफ से अधिक धनराशि की मांग की गई थी लेकिन इस मंत्रालय को हमारे प्लानिंग कमीशन से और फाइनेन्स विभाग से केवल 433 करोड़ रुपये ही दिया गया है, जोकि बहुत कम है। इसलिए मैं पहली मांग तो यह करता हूं कि जब अगला बजट प्रस्तुत किया जाए, तो सदन की भावनाओं और आकांक्षाओं के अनुसार इस मंत्रालय की धनराशि को काफ़ी बढ़ाया जाए। साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि कम धनराशि होते हुए भी पिछले एक वर्ष में हमारे रेलवे की साख जो बनी है, वह प्रशंसनीय है। चौतरफ़ा रेलवे में सुधार हुआ है। चाहे पंक्चुयेलिटी की बात हो, चाहे सेफ्टी की बात हो और चाहे एफीशियेन्सी की बात हो, सीमित साधनों के होते हुए भी रेलवे में सुधार हुआ है। इसके लिए मैं सबसे पहले मंत्री जी को, परिवहन मंत्रालय को, रेलवे बोर्ड के लोगों को धन्यवाद देता हूं और उम्मीद करता हूं कि आने वाले समय में इसमें और सुधार होगा। आखिरकार यह इन्फ्रास्ट्रक्चर बनाता है, जिस पर देश की अर्थ-व्यवस्था निर्भर करती है। जब तक रेलवे ठीक नहीं होगी, तब तक देश की अर्थ-व्यवस्था ठीक नहीं होगी।

अब ज्यादा समय इस पर न लेते हुए और सीमित साधनों को देखते हुए, मैं अपने क्षेत्र में ट्रेनों के चलाने के बारे में तथा जनता की सुविधाओं की बात करूंगा। अभी छोटा नागपुर के संबंध में हमारे एक साथी ने बताया। छोटा नागपुर को जोड़ने वाली ट्रेन कालका-हटिया ट्रेन रोजाना नहीं चलती है। वह सप्ताह में 5 दिन चलती है। मेरा कहना यह है कि इसको प्रति दिन चलाया जाना चाहिए। जिन स्टेशनों पर ज्यादा सवारी चलती हैं, उनके अनुसार सीटों की संख्या बढ़ाई जाए जैसे रेणुकोट एक औद्योगिक क्षेत्र है। वहां पर रिजर्वेशन की संख्या में हर क्लास में वृद्धि होना आवश्यक है। वह औद्योगिक क्षेत्र है। इसलिए वहां पर ए० सी० सी० और फर्स्ट क्लास के डिब्बे लगाए जाएं। टाटा-अमृतसर एक्सप्रेस को हावड़ा तक बढ़ा दिया जाए, जिससे वह कलकत्ता शहर से जुड़ सके।

इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूं कि मिर्जापुर एक इतिहासिक नगरी है और धार्मिक दृष्टि से उसका बहुत ज्यादा महत्व है। वहां पर मां विन्दवासिनी का पवित्र मंदिर है और वहां पर उसके दर्शनार्थ हजारों की संख्या में यात्री चढ़ते और उतरते हैं। इसलिए वहां पर हर ट्रेन दो मिनट के लिए रोकी जाए। इसी प्रकार से चुनार में सभी ट्रेनें दो मिनट के लिए रोकी जाएं। इस क्षेत्र को बम्बई से जोड़ने के लिए आज कोई ट्रेन नहीं है। महानगरी ट्रेन, जो वराणसी से वाया इलाहाबाद होकर चलती है, उसको चुनार, चौपन, सिंघरौली तथा कटनी होकर बम्बई तक चलाया जाए। इससे एक तो दूरी कम होगी, दूसरी तरफ़ आदिवासी जनता और श्रमिकों को लाभ मिलेगा और इलाहाबाद पर जो ट्रेनों का भार है, वह भी कम होगा। हमारे आदिवासी जो चौपन से कटनी की तरफ़ जाते हैं उनको भी सुविधा होगी और दक्षिण भारत के लोगों को जो परेशानी रहती है, वह परेशानी भी दूर होगी।

अभी तक स्टेशनों का इतना स्ट्रक्चर नहीं था, लेकिन अब हो गया है और वहां मेल-ट्रेनें रुकने की बात हो गयी है। इसलिए अब वहां काफी ट्रेनें चलें जिससे लोगों को आने-जाने में सुविधा हो। वहां एक पैसेंजर ट्रेन इलाहाबाद चुनार चलती है। उसे जुनाथपुर, व्यासनगर से वाराणसी तक पहुंचा दें। वहां के लोगों को वाराणसी आने-जाने में बड़ी असुविधा होती है, इससे उन्हें सुविधा हो जायेगी। जब तक उधर के मंत्री थे, हमारे पंडित जी रेल मंत्री थे, या बिहार के कोई मंत्री रहे तब तक तो वह ट्रेन चलती रही, लेकिन बाद में उसको बंद कर दिया गया। यह कह कर बंद कर दिया गया कि यह रुट फ़ीजिबल नहीं हैं। इससे लोगों की असुविधा बहुत बढ़ जाती है। मैं मांग करता हूं कि इस ट्रेन को वाराणसी तक पहुंचा दें।

इसी तरह से एक चोपन एक्सप्रेस है। इसे भी आप शक्ति नगर और सिंगरौली तक चलाएं। कहा जाता है कि रेलें समय से चलती हैं। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि चोपन एक्सप्रेस का मेल करने के लिए गोमोह एक्सप्रेस की व्यवस्था है। लेकिन गोमोह एक्सप्रेस चोपन एक्सप्रेस के पहुंचने से पहले ही चली जाती है। यह इसलिए होता है कि चोपन में गाड़ी काफी देर रुक जाती है। इसलिए इस गाड़ी को चोपन मे न रोक कर सीधे गन्तव्य स्थान तक पहुंचा दिया जाए जिससे कि इसका गोमोह एक्सप्रेस से मेल हो सके। इससे वहां के पैसेंजरों को बहुत सुविधा होगी।

मान्यवर एक ट्रेन चोपन से मिर्जापुर तक चलती है। वह रेनुकूट से मिर्जापुर तक चलाई जाए। इसी प्रकार एक ट्रेन गढ़वा से चुनार तक चलती है, उसे वाराणसी तक चलाया जाए। इन गाड़ियों को देने से वहां के लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

एक बात मैं और निवेदन करना चाहता हूं। रेलवे में थोड़ा नवीनीकरण लाने की जरुरत है। हमारी 18 हजार किलोमीटर रेलवे लाइन खराब है। मैं मांग करता हूं कि उसके नवीनीकरण के लिए आप धनराशि उपलब्ध कराएं। इसी के कारण हमारी ट्रेनें लेट होती हैं और पैसेंजरों को असुविधा होती है। इस सदन को यह बात पता है और देश की जनता को भी यह मानना चाहिए कि रेलवे लाईन के खराब होने के कारण भी ट्रेनें लेट होती हैं। आप रेलवे लाईन के नवीनीकरण पर ज्यादा ध्यान दें। यह बहुत महत्वपूर्ण बात है।

आपने कहा है कि रेलवे में शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के रिजर्वेशन के सम्बन्ध में सुधार हुआ है। मैं यह मानता हूं कि कुछ केटेगरीज में उनका कोटा पूरा हुआ है लेकिन अभी बहुत सी ऐसी केटेगरीज है जिनमें उनका कोटा पूरा नहीं हुआ है। आप इसको भी पूरा करें। जहां तक प्रमोशन की बात है, शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के कर्मचारियों को प्रमोशन देने के नियमों पर भी कड़ाई से पालन करें जिससे कि उनमें असंतोष पूर्णतः समाप्त हो।

जो रेलवे कर्मचारी पहले काम करते थे उनके परिवार के सदस्यों को अभी तक काम नहीं मिल रहा है। जो लोयल वर्कर रहे है उनके आश्रितों को काम मिलना चाहिए जिससे कि वे लोग भी सन्तुष्ट हों।

हमारे चोपन में एक डिविजन खोलने की बात थी। इसके लिए चोपन में इन्फ्रास्ट्रक्चर भी क्रियेट किया गया था और वहां आप ए० डी० आर० एम० का कार्यालय भी खोल चुके है लेकिन अभी तक वहां डिविजन नहीं खुला है। आप वहां जल्दी से डिविजन खोलें। इससे रेलवे प्रशासन को प्रशासन करने में भी सुविधा होगी।

रेलवे में खान-पान की व्यवस्था में सुधार हुआ है। लेकिन अभी प्राइवेट कांट्रैक्टर्स पर थोड़ा कड़ाई करने की ज़रूरत है। अभी भी उनके द्वारा दिये जाने वाले भोजन में क्वालिटी और क्वान्टिटी का स्तर निम्न है। इसमें सुधार करने की जरुरत है।

टिकटलेस ट्रेवल के बारे में अभी तक अपेक्षित सुधार नहीं हुआ है। इसके लिए आप टिकट चैक करने वालों पर कड़ाई करें जिससे कि यह टिकटलेस ट्रेवल कम हो। इसी तरह से सीटों के रिजर्वेशन की स्थिति है कि बिना पैसे के रिजर्वेशन नहीं मिल पाता है। इसको भी आप देखें। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री रेणुपद दास (कृष्नगर) : महोदय, सबसे पहले मैं युवा मंत्री जी को इस बात की बधाई देना चाहता हूं कि वह फतुआ-इस्लामपुर लाइट रेलवे लाइन के राष्ट्रीयकरण का विधेयक लाए हैं। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। मैं अनुपूरक अनुदान की मांगों का भी समर्थन करता हूं।

मंत्री जी ने चालू वर्ष में अनुपूरक व्यय के लिए 433 करोड़ रुपए की मांग की है। 433 करोड़ रुपए में से 100 करोड़ रुपए लाइनों के निर्माण और 60 करोड़ रुपए विद्युतीकरण के लिए मांगे गये हैं। यहां, मैं दो बातें बताना चाहता हूं। पहली, कुछ रेल परियोजनाओं के बारे में है, जिसे पश्चिम बंगाल सरकार ने पहले से प्रस्तुत किया है और दूसरी पश्चिम बंगाल में माल डिब्बा उद्योग से संबंधित कुछ समस्याओं के बारे में है।

मैं पहले मुद्दे के बारे में यह बताना चाहता हूं कि पश्चिम बंगाल सरकार ने मंत्रालय की मंजूरी के लिए व परियोजनाओं को पहले से ही प्रस्तुत किया हुआ है। केन्द्रीय सरकार ने इन

9 परियोजनाओं में से केवल 4 परियोजनाओं को मंजूरी दी है। और उनमें से कुछ पर पहले से ही काम शुरू हो गया हैं। ये परियोजनाएं हैं परिक्रमा रेलवे, दमदम और बंगाँव के बीच लाइनों को दोहरा करने का निर्माण। मालदा-पश्चिम-पहाड़ी-दिनाजपुर तक बड़ी लाइन का वाया बलूरघाट निर्माण और हावड़ा अम्ता चम्पाडंगा दूनकुनी शैरवाला बड़ी लाइन का निर्माण। इन चारों परियोजनाओं में से केवल दो पर काम चालू है। परिक्रमा रेलवे विचाराधीन है और दमदम बंगाई लाइन को अभी तक पूरा नहीं किया गया है। अन्य दो परियोजनाओं को शुरू नहीं किया गया है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि मंत्रालय द्वारा पहले से स्वीकृत सभी परियोजनाओं को पूरा करें। अन्य 5 परियोजनाओं में से केवल एक को कार्यान्वित किया गया है अर्थात कलकत्ता और पुरुलिया के बीच एक नई रेलगाड़ी चलाई गई है। अन्य चार परियोजनाओं को अभी भी कार्यान्वित किया जाना है। वे इस प्रकार हैं : बज-बज से नामरवाना तक वाया मेजिया रेलवे लाइन का निर्माण, वाया मेजिया रानीगंज से बांकुरा तक रेलवे लाइन को जोड़ने का निर्माण, घने यातायात से बचने तथा वाया रंगापानी तामलुक दीघा लाइन सिलीगुड़ी जंक्शन को नई जलपाईगुरी के साथ जोड़ने के लिए एक नई बड़ी एवं छोटी लाइन का निर्माण। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री महोदय जानते होंगे कि तत्कालीन रेल मंत्री श्री गनी खान चौधरी द्वारा तामलुक दीघा रेल लाइन के कार्य को अपने हाथ में लिया था तथा मुख्य मंत्री महोदय से भूमि प्राप्त करने के कार्य को शुरू करने के लिए कहा गया था। राज्य सरकार ने कुछ भूमि भी प्राप्त कर ली है। परन्तु बाद में पता चला कि योजना आयोग ने तामलुक दीघा रेलवे लाइन की मंजूरी नहीं दी है। मैं उनसे इस क्षेत्र की समस्या के बारे में गहराई से विचार करने और इस लाइन को मंजूरी देने के लिए अनुरोध करता हूं।

रेल मंत्रालय ने कलकत्ता परिक्रमा रेलवे की मंजूरी दे दी है और पहले से ही कुछ कार्य चरणों में पूरा हो चुका है। अब 8 किलोमीटर लाइन के निर्माण का काम अभी भी हाथ में लेना है। इसमें से माझेरहाट तथा प्रिंसघाट के बीच 5 किलोमीटर की लाइन का निर्माण शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए ताकि यह माझेरहाट रेलवे स्टेशन को जोड़ सकें। इसके अलावा दमदम और तालतला के बीच 3 किलोमीटर लाइन का भी निर्माण किया जाना था लेकिन उन कुछ लोगों की पुनर्वास की कुछ समस्याएं थी जो पहले से ही रेलवे लाइन के पथ पर बस चुके थे। उनका कहीं ओर पुनर्वास किया जाना होगा लेकिन मेरा यह सुझाव है कि यह मंत्रालय राज्य सरकार के साथ इस संबंध में कोई ऐसा समझौता करे ताकि ताला और दमदम के बीच इस तीन किलोमीटर लम्बे भाग का निर्माण किया जा सके और पूरी परिक्रमा रेल चालू हो सके। यह दिल्ली परिक्रमा रेल की तरह नहीं है। इस परिक्रमा रेल का एक चरण पहले से ही ताला और प्रिंसेस घाट के बीच काम कर रहा है और वह उस क्षेत्र में बहुत लोकप्रिय हुई है। मैं यहां एक संख्या उद्धृत करना चाहता हूं। नवम्बर 1984 ई० में इसका उपयोग करने वालों की संख्या 1.62,441 थी और जनवरी 1985 में इसकी संख्या 2,44,585 तक हो गई थी जो इस सेवा की लोकप्रियता को प्रमाणित करती है। लेकिन इस क्षेत्र में केवल दो रेल चल रही हैं और इन रेलों में केवल 10 डिब्बे होते हैं। इसलिए, इन रेलों में हमेशा बहुत भीड़ होती है क्योंकि इस परिक्रमा रेल में यात्रा करने के लिए लोग बहुत उत्सुक हैं। यह रेल बड़ा बाजार तथा डलहौजी

स्थावयर भी जाती है। अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि परिक्रमा रेल के शेष भाग के निर्माण को तुरन्त आरम्भ किया जाना चाहिए और यथासंभव शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए।

मैं कुछ और सुझाव देना चाहता हूं। पहला पश्चिमी रेल पर तारकेश्वर से आरामबाग और विष्णुपुर तक रेलवे लाइन को बढ़ाने के बारे में है, जिसका तत्कालीन रेल मंत्री ने भी आश्वासन दिया था। अतः संबंधित मंत्री द्वारा किए गए आश्वासन को देखते हुए इस योजना को कार्यान्वित किया जाना चाहिए और मेरा फिर यह सुझाव है कि इस योजना को बिना विलंब के शुरू किया जाना चाहिए।

दूसरा सुझाव राणाघाट-गेदे लाइन के बारे में है। इस लाइन को दूसरी योजना में विद्युतीकरण के लिए शायद लिया गया था। प्लेटफार्म को बढ़ाया गया है और इस 10 किलोमीटर लाइन के दोनों तरफ लोहे के खंबों को भी खड़ा किया गया है। लेकिन इसके बावजूद योजना को छोड़ दिया गया। और इस योजना की आबंटित राशि को उस समय किसी अन्य योजना में स्थानानंतरण कर दिया होगा। इसलिए यदि सरकार इस राणाघाट-गेदे-विद्युतीकरण योजना को अब लेती है तो इसको जो 10 किलोमीटर या लगभग इससे अधिक नहीं है, पूरा करने के लिए अधिक धन की आवश्यकता नहीं होगी। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस योजना को शुरू किया जाना चाहिए और इसको थोड़े समय के भीतर पूरा किया जाना चाहिए।

मैं त्रिपुरा में एक रेल परियोजना के निर्माण पर भी प्रकाश डालना चाहता हूं। इस परियोजना का पहला चरण चुराईबारी से धर्मनगर के बीच में है। यह 12 किलोमीटर का हिस्सा छोटी लाइन का है। सरकार ने धर्मनगर और कुमारघाट के बीच जो लगभग 40 किलोमीटर है का कार्य दूसरे चरण में शुरू किया है। यह चरण अब निर्माणाधीन है। लेकिन कुमारघाट से अगरतला के बीच परियोजना का तीसरा चरण जो लगभग 150 किलोमीटर है को बिना विलंब के शुरू किया जाना चाहिए क्योंकि यदि इस भाग को उचित समय के भीतर पूरा कर लिया जाता है तो आवश्यक वस्तुओं तथा अन्य चीजों को आसानी से राज्य की राजधानी, अगरतल्ला तक लाया जा सकता है। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस भाग के कार्य को शीघ्रातिशीघ्र शुरू किया जाना चाहिए।

अब मैं पश्चिम बंगाल के रेलगाड़ी के माल डिब्बा उद्योग के समक्ष आई समस्याओं पर आता हूं। पश्चिम बंगाल में माल डिब्बा उद्योग एक बहुत महत्वपूर्ण उद्योग है। राज्य में इसकी लगभग 16 इकाईयां थी। लेकिन अब उन 16 इकाईयों को 10 इकाईयों तक कम कर दिया है और इन 10 इकाईयों में से भी सरकार ने छः इकाईयों को अपने हाथ में ले लिया है। इनमें पहले से ही बड़ी इंजीनियरिंग कम्पनियां शामिल हैं अर्थात् ब्रेथवेट, बर्न, जेसोफ और इंडियन स्टेंडर्ड वेगन, आदि। इस समय मंत्रालय ने केवल 5 हजार माल डिब्बों का आर्डर दिया है। लेकिन बाद में इसे 12,000 माल डिब्बे तक बढ़ा दिया गया था। परन्तु इस ईकाई की उत्पादन क्षमता प्रतिवर्ष 30,000 माल डिब्बे हैं। छठे दशक के आरम्भ में कुल खरीद औसतन 25,000 माल डिब्बा थी। लेकिन अब यह 5,000 तक नीचे आ गया है जो कुल उपयोगी क्षमता का

15 प्रतिशत है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि कम से कम प्रतिवर्ष 20,000 चार पहियों वाले माल डिब्बों का आर्डर दे ताकि इस ईकाई को लम्बे समय की रुग्णता से बचाया जा सके। इन शब्दों के साथ मैं भाषण समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री जुझार सिंह (झालावाड़) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को एक अर्से से लिखता आ रहा हूं कि हमारे क्षेत्र में रेलवेज की हालत बहुत सैटिस्फैक्टरी नहीं है, और इस समय यहां जितनी ट्रेन्स चलती हैं, उनसे ज्यादा ट्रेन्स चलाए जाने की आवश्यकता है। दूसरी ओर हमारे मंत्री महोदय का हमेशा यही जवाब रहता है कि हमारे यहां लोकोमोटिव्ज की शोटज है, कोचेज की शोर्टेज है, टर्मिनल फैसिलिटीज की शोर्टेज है और कई दूसरी तरह की कमियां हैं। इस बैक ग्राउन्ड में, सभापति महोदय, आज 433 करोड़ रुपये की सप्लीमेंटरी डिमाण्डस फार ग्रान्ट सदन के सामने पेश की गई हैं। मैं समझता हूं कि इन सब शोर्टेजेज को दृष्टिगत रखते हुए, ये डिमाण्डस फार ग्रान्ट कोई माने नहीं रखतीं, बहुत कम है इसलिए मेरा निवेदन है कि रेलवे डिपार्टमैंट के द्वारा सभी तरह की सुविधायें उपलब्ध कराने के लिए काफी बड़ी धनराशि की आवश्यकता है और वह उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

रेलवे विभाग स्वयं में बहुत बड़ा विभाग है जिसमें लगभग 20 लाख कर्मचारी काम करते हैं और इतना बड़ा विभाग होने के कारण ही इसका बजट अलग से प्रस्तुत किए जाने की हमारे देश में प्रथा चली आ रही है, परम्परा है। इसलिए मैं एक बार फिर जोर देकर प्लानिंग कमीशन और फाइनैंस मिनिस्ट्री से निवेदन करूंगा कि रेलवेज के लिए 433 करोड़ रुपये की सप्लीमैंटरी डिमान्डस काफी नहीं है, इसे और ज्यादा बजट की आवश्यकता है। अब मैं इन बातों पर ज्यादा जोर न देते हुए अपने क्षेत्र की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा।

कोटा क्षेत्र से दो महत्वपूर्ण रेलवे-लाइन्स जाती हैं : एक तो दिल्ली और बम्बई को और दूसरी कोटा से गुना, बीना, भोपाल की तरफ। दोनों ही के सम्बन्ध में, काफी अर्से से हमारी यह मांग रही है कि दिल्ली और बम्बई जाने के लिए पैसेंजर्स का ट्रैफिक बहुत बढ़ गया है, परन्तु रेलवे की तरफ से केवल फास्ट ट्रेन्स बढ़ी हैं, वे इन्टरमीडियरी स्टेशन्स का लोड नहीं ले पातीं और इसके कारण ज्यादातर कौमन पैसेंजर्स को तकलीफ का सामना करना पड़ता है। हमारी वर्षों से मांग रही है कि कोटा और दिल्ली के बीच में एक नई रेलवे लाइन बिछाई जाए। इस सम्बन्ध में कई बार वहां से रिकमैंन्डेशान्स भी आई हैं और जांच करने के बाद रेलवे अथौरिटीज ने उसको सही भी पाया है। लेकिन जैसा मैंने शुरू में निवेदन किया, बहुत सी शोर्टेजेज की वजह से हमारी यह मांग अभी तक पूरी नहीं हो पा रही है। मेरा फिर से यह निवेदन है कि इस ओर ध्यान देकर, मांग को पूरा किए जाने का प्रयास किया जाए। जब तक हमारी यह मांग पूरी नहीं होती, सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि कोटा से दिल्ली के बीच जितने इन्टरमीडियरी स्टेशन्स हैं, जिन पर फास्ट ट्रेन्स जैसे फ्रन्टियर मेल, आदि, ठहरती हैं, उन स्टेशन्स के लिए कोटा से टिकट ईश्यू नहीं किए जाते, जहां-जहां वे ट्रेन्स ठहरती है, उनके लिए दिल्ली या बम्बई से टिकट ईश्यू नहीं होते, यह बात

मानी जा सकती है कि जहां-जहां वे ट्रेन्स ठहरती हैं, वहां से टिकट न दिए जाएं लेकिन उतरने के लिए टिकट देने में आपको क्या दिक्कत है। ऐसा करने से पैसेन्जर्स को थोड़ी सी फैसिलिटीज बढ़ जाएगी। यह एडमिनिस्ट्रेटिव मामला है इसलिए मेरा निवेदन है कि इस सैक्शन पर जितने इन्टरमीडियरी स्टेशन्स पर फास्ट ट्रेन्स हाल्ट करती हैं, दिल्ली या बम्बई से कम-से-कम उनके लिए टिकट देने की व्यवस्था की जानी चाहिए। इससे आपके ऊपर कोई अतिरिक्त खर्चा भी नहीं आयेगा लेकिन पैसेन्जर्स को सुविधा जरूर हो जाएगी।

उसी तरह से इस लाइन पर, एक लोकल ट्रेन मथुरा और बड़ौदा के बीच चलती है जिसमें कोचेज नहीं लगते। मंत्री महोदय के आश्वासन और इंस्ट्रक्शन के बावजूद, कुछ दिन उसमें कोचेज लगाये जाते हैं, लेकिन बाद में फिर उनको कम कर दिया जाता है। मथुरा बड़ोदरा लोकल में पूरी स्ट्रेन्थ में कोच लगाए जाने चाहिए। उसमें 8 कोचेज सैक्शन हैं, लेकिन कभी 3 चलती हैं और कभी 4 चलती हैं। जब सामान्य पैसेंजर्स के लिए नार्मल ट्रेन्स की वैसे ही शोर्टेज है, तो कोचेज की शॉर्टेज से तो हमारे क्षेत्र में और भी ज्यादा परेशानी हो जाती है और खासकर इस मैन लाइन, दिल्ली-बाम्बे पर। इस कमी को पूरी करने के लिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे इस पर विशेष ध्यान दें।

सभापति महोदय, हमारी दूसरी लाइन जिसके बारे में मैं कहना चाहता हूं वह कोटा से बीना की है। मुझे यह बताया गया है कि इस लाइन पर ओवरएज ट्रेक हो गए हैं जिनमें करीब 66 किलोमीटर ट्रेक तो ऐसे हैं कि जिस पर 50 किलोमीटर की स्पीड से ज्यादा स्पीड मैनटेन नहीं की जा सकती है और 59 किलोमीटर ट्रेक ऐसा है जिस पर 75 कि० मी० प्रति घंटा से ज्यादा की स्पीड मैनटेन नहीं की जा सकती है। महोदय यह स्थिति अपने आप में इस बात का प्रमाण है कि ये ट्रेक्स बहुत पुराने हैं और इनको तुरन्त बदलने की आवश्यकता है। मुझे ऐसा मालूम हुआ है कि इस लाइन पर केवल 25 कि० मी० ट्रेक को इम्प्रूव करने की कोशिश की जा रही है। महोदय, यह सफीश्येण्ट नहीं है। कोटा और बीना के बीच में 125 किलोमीटर लाइन खराब है, इसको इम्प्रूव करने की आवश्यकता है। इस लाइन पर हमको और ट्रेन्स की भी आवश्यकता है, लेकिन इन्हीं कंसट्रेन्स (Constraints) के कारण हमें और ट्रेन्स इस लाइन पर नहीं मिल पा रही हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से निवेदन करता हूं कि हमें इन दोनों ट्रेन्स पर फेसिलिटी मिलनी चाहिए, लेकिन वह फेसिलिटी हमें उपलब्ध नहीं हो रही है। इसलिए मैं चाहता हूं कि मंत्री जी इस ओर विशेष तौर से ध्यान दें जिससे वहां के लोगों को सहूलियत मिल सके। कोटा प्रापर पर केवल फास्ट ट्रेन की फैसिलिटी अवेलेबल है परन्तु वह सिर्फ ऐसे लोगों के लिए है जो बड़े हैं और जो एडवांस में अपना रिजर्वेशन करवा सकते हैं, जो साधारण पैसेंजर्स हैं, उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। वे तो उसी दिन जाते हैं और टिकट लेते हैं, फास्ट ट्रेन का ऐसे साधारण यात्रियों को कोई लाभ नहीं हो रहा है।

सभापति महोदय, मैं अन्त में मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि राजधानी एक्सप्रेस को कोटा रोकने की व्यवस्था करवाएं। अभी वह गाड़ी कोटा नहीं रुकती है, गंगापुर

सकती है जिसकी इतनी इम्पोर्टेन्स नहीं है जितनी कोटा की है। इसलिए मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को कोटा भी रोकने की व्यवस्था की जाए, तो बड़ा अच्छा होगा। वहां के लोगों को उससे बहुत सहूलियत मिल सकेगी।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री लाल विजय प्रताप सिंह (सरगुजा) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत अनुदान मांगों का समर्थन करता हूं। इसके पहले कि मैं इन अनुदान मांगों के विषय में कुछ कहूं, अपने क्षेत्र के विषय में आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

आदरणीय सभापति महोदय, सरगुजा एक पिछड़ा हुआ, आदिवासी बहुल, पहुंच-विहीन क्षेत्र है। इसमें एक सुखद संयोग है कि वहां पर बहुत बड़ी मात्रा में प्राकृतिक सम्पदा है और इन्हीं बातों को दृष्टिगत रखते हुए, केन्द्र शासन ने उसके दोहान के लिए समुचित व्यवस्था की और एक ब्रांच लाइन, बिजली विश्रामपुर के नाम से स्थापित की जिससे बहुत बड़ी मात्रा में कोयला ट्रांसपोर्ट हो सके और मैं यहां तक कहूंगा कि यह भारतीय अर्थव्यवस्था में भी काफी महत्वपूर्ण सिद्ध हुई, लेकिन इसके साथ-साथ मै यह कहने पर भी मजबूर हूं कि इतनी बड़ी मात्रा में जब आपको वहां से कोयला उपलब्ध होता है और दूसरे रा-मटीरियल्स उपलब्ध होते हैं और उनका आप इस लाइन पर ट्रांसपोर्ट करते हैं, लेकिन आपने इस इलाके की सुख-सुविधा को दृष्टिगत रखते हुए एक इंच रेलवे लाइन का विस्तार नहीं किया है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि हमारा जिला मुख्यालय रेलवे लाइन से केवल 25 किलोमीटर दूर है, उसे वे अविलम्ब रेलवे लाइन से जोड़ने की व्यवस्था कराएंगे।

5.00 म० प०

माननीय सभापति महोदय, आप तो जानते हैं कि पैसे की कमी के कारण सब कार्य नहीं किए जा सकते। यह भी एक विडम्बना है कि रेल का आकार-प्रकार तथा इसकी व्यापकता को अगर देखें तो पायेंगे कि अपने आप में यह एक अलग ही विभाग है। इसके लिए व्यापक धन की आवश्यकता है। आज की स्थिति में इस विभाग को छोटी सी राशि से इतना बड़ा कार्य पूरा करने के लिए कहते हैं तो यह एक असम्भव बात लगती है। इसके लिये मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप अपने बजट में कम से कम दुगनी बढ़ोत्तरी करने की व्यवस्था करें।

आप तो जानते हैं कि सरगुजा में रेलवे की क्या हालत है ? मैं इस सम्बन्ध में 1-2 ऐसी मांगे ऐसी करना चाहता हूं जो कि बहुत कम पैसों में की जा सकती हैं। सरगुजा में दो पैसेन्जर ट्रेनें हैं जिसमें से एक का नाम बी० बी० एम० और दूसरे का नाम 407-408 है। इन दोनों में यदि हम बोगियां लगा दें जो कि दूसरे बड़े शहरों जैसे बिलासपुर, भोपाल, इलाहाबाद और दिल्ली तक जायें तो बहुत अच्छा होगा। इससे काफी हद तक क्षेत्र की समस्यायें दूर हो सकेगी।

आप इस बात से अच्छी तरह से वाकिफ हैं कि विश्रामपुर से दिल्ली तक सीधी यात्रा की व्यवस्था है। एक बोगी उसी प्रकार से कलिंग एक्सप्रेस में लगा दें तो उस क्षेत्र की प्रगति में काफी फर्क पड़ेगा। उसके निकट ही एक अनुपुर जंक्शन है। यह जंक्शन बहुत ही निगलेक्टीड जंक्शन रहा है। यहां पर एनाऊंसमेंट की भी व्यवस्था नहीं है। वहां पर आप एनाऊंसमेंट की व्यवस्था अवश्य करा दें। और सभी ट्रेनों में ब्रांच लाइन के यात्रियों के लिए आरक्षण का कोटा स्थापित करें।

5.04 म० प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

जहां तक अनुदान मांगों का सवाल है, वह बड़ी ही न्यायोचित मांगें हैं। चाहे कपूरथला में रेल डिब्बे के निर्माण की बात हो, चाहे प्रौद्योगिकी के साथ वातानुकूलित डिब्बे के आयात का मामला हो या चितरंजन में रेल इंजन कारखाने की बात हो और चाहे ग्वालियर झांसी रोड पर ओवर-ब्रिज बनाने की बात हो। मैं एक बार फिर सरकार से आग्रह करूंगा कि रेल विभाग को ज्यादा से ज्यादा धन दे ताकि रेल का जाल जो अभी करीब 7 हजार किलोमीटर तक बिछा हुआ है, उसे हम और अधिक व्यापक रूप दे सकें। आवश्यक है कि प्लानिंग कमीशन तथा वित्त मंत्री इस दिशा में सोचें और इसके महत्व को देखते हुए इससे कई गुना राशि उपलब्ध करायें।

मैं यह भी चाहूंगा कि हमारी लाइनें (विजुसी) विश्रामपुर से बरवाड़ी तक जोड़ी जाएं। आप जानते ही होंगे कि इस लाइन का सर्वे आज से 25 वर्ष पूर्व हुआ था। इतने वर्षों के बाद भी और इन्दिरा जी के आश्वासन के बाद भी इस लाइन पर बिल्कुल भी काम नहीं हुआ है। मैं चाहूंगा कि इस लाइन पर शीघ्रातिशीघ्र कार्य चालू किया जाये।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं यात्री सेवा की बात कर रहा था। आप जानते हैं हमारे क्षेत्र से उत्कल तथा कलिंगही दो बड़ी ट्रेन्स हैं, जो काफी हदतक लोगों को राहत पहुंचाती है लेकिन इन ट्रेन्स में न तो पेन्ट्री कार्स हैं और न ही कोई ऐसी व्यवस्था है जिससे लोगों को आराम से अच्छा भोजन प्राप्त हो सके। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इनमें आप ऐसी व्यवस्था करने की कृपा करें।

एक निवेदन और है। आप जानते हैं दिल्ली के आस-पास के लोग काफी मात्रा में दिल्ली आते हैं। दिल्ली आना-जाना उनका एक व्यवहार सा बन गया है। मेरी मांग है जिस प्रकार से आपकी यात्री निवास बनाने की योजना है, शायद 228 स्थायी कमरे बनाने जा रहे हैं, तो इसको आप और भी व्यापक रूप से बनाने की व्यवस्था करें। आप इस रूट को एलेक्ट्रिफाइ करके इलेक्ट्रिक ट्रेन्स चलाने की व्यवस्था करें ताकि दिल्ली पर आएदिन जो लोड बढ़ रहा है और लोगों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है, उसमें कमी हो सके। मैं सोचता हूं यदि आप रूट इलेक्ट्रिफाई करके लोकल-ट्रेन्स के तौर पर गाड़ियां चलायें तो अति उत्तम होगा। उससे दिल्ली पर लोड भी कम होगा तथा रेल व्यवस्था में सुधार आयेगा। मेरा निवेदन है कि एलेक्ट्रिफिकेशन पर आप विशेष ध्यान दें।

जहां तक आटोमेटिक सिग्नलिंग का सवाल है, मेरा निवेदन है कि आप इस पर भी समुचित ध्यान रखें क्योंकि आटोमेटिक सिग्नल रहने से एक्सीडेन्ट होने के कम चांसेज रहते हैं। इसकी ओर आपको विशेष ध्यान देना चाहिये। आप जानते ही हैं कि रेल विभाग बड़ी चुस्ती से काम कर रहा है और हमारे डायनेमिक मन्त्री बड़े ही जागरूक तरीके से इसका नेतृत्व कर रहे हैं। लेकिन इसका एक दूसरा पक्ष भी है। बड़ी मात्रा में लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं और बड़ी मात्रा में पिलफ़ेज होने की भी सम्भावना रहती है। साथ ही बड़ी मात्रा में चोरियां भी होती हैं। इसकी ओर भी मन्त्री महोदय पूरी तरह से ध्यान दें। मेरा अनुरोध है कि जो कर्मचारी इसमें उपयोगी साबित हों उनको ज्यादा से ज्यादा इन्सेंटिव दिया जाये तथा जो कर्मचारी अपनी ड्यूटी के प्रति उदासीन हों उनको एग्जेम्पलरी पनिशमेन्ट दिया जाये ताकि वह दूसरों के लिए एक एग्जाम्पल साबित हो सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई मावणि (राजकोट) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, आपने जो मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया उसके लिये आपको बहुत धन्यवाद। आज हमारे भारत में रेलवे की सबसे बड़ी प्राब्लम है। मध्यमवर्ग के लिए रेलवे ही आवागमन का सबसे बड़ा और अच्छा माध्यम है। आज हमारे मन्त्री महोदय रेलवे के सम्बन्ध में बहुत ज्यादा ख्याल करते हैं, बहुत कुछ सोचते हैं तथा उसके लिये कदम भी उठाते हैं परन्तु फिर भी रेलवे की प्राब्लम और गम्भीर होती जा रही है। मैं मंत्री जी का ध्यान गुजरात की ओर दिलाना चाहती हूं कि वहां पर रेलवे की क्या पोजीशन है। अहमदाबाद तक तो किसी न किसी तरह से ठीक ही चलता है। यद्यपि वहां की स्थिति भी बहुत अच्छी नहीं है परन्तु सौराष्ट्र के प्रति तो अन्याय ही हो रहा है। बरसों से हम लड़ते रहे हैं और लोगों ने सालों से कितने ही एजिटेशन चलाए फिर भी उसका कोई रिजल्ट नहीं निकला है, यह बड़े दुःख की बात है। हमारे सौराष्ट्र का जो सेन्टर है राजकोट, वहां लम्बे रूट की कोई एक भी ट्रेन नहीं जाती है। कुछ दिन पहले तो हम कुछ सदस्य माननीय बंसीलाल जी से भी जाकर मिले थे।

जब हमने जनरल मैनेजर को रिक्वैस्ट किया तो उन्होंने मीटिंग बुलाई। उस मीटिंग में हमने 32 प्वाइंट्स उठाए थे, लेकिन उन्होंने केवल दो प्वाइंट्स पर ही कम्प्रोमाइज किया। हमें बहुत दुःख होता है कि ट्रेन से सम्बन्धित छोटी-छोटी समस्याओं का समाधान नहीं होता। मैं मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि आप क्यों स्ट्रीकट नहीं होते हैं, जो आम जनता का प्रश्न है, गरीब लोगों का प्रश्न है, यदि उनको समाधान नहीं होगा तो वे कहां जाएंगे। हमारे यहां अहमदाबाद और राजकोट के बीच में काफी एक्सीडेंट्स होते हैं। आज के ही न्यूजपेपर का मैं आप को हवाला देना चाहती हूं। वहां रोज न जाने कितने लोग मौत के मुंह में धकेल दिए जाते हैं। रेल उपलब्ध न होने पर सड़क से जाने के लिये मजबूर हो जाते हैं और रेल अधिकारी कहते हैं कि वहां ट्रैफिक नहीं मिलता है। यदि ट्रैफिक नहीं मिलता है तो इतने लोग रोज कैसे मौत के मुंह में चले जाते हैं। इसी रुट पर दो सौ लोग मरे हैं और पांच सौ घायल हुए हैं। इसके बारे में आपको सोचना चाहिये। वहां के लोगों को बहुत परेशानी है। इसलिये मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूं कि एक लम्बे रुट की ट्रेन आपको वहां के लिये तत्काल घोषित कर देनी चाहिए।

श्री माधव राव सिंधिया : ट्रेन एक्सीडेंट कब हुआ, जिसमें पांच सौ लोग घायल हुए।

श्रीमति पटेल रमाबेन रामजीभाई मावणि : सड़क पर होता है, ट्रेन में नहीं।

[अनुवाद]

श्री माधव राव सिंधिया : यह परिवहन मंत्रालय के अन्तर्गत आता है।

श्री नारायण चौबे : आप परिवहन मंत्रालय में एक मंत्री हो।

[हिन्दी]

श्रीमती पटेल रमाबेन रामजीभाई मावणि : आज के ही अखबार में है, बारह लोगों की मृत्यु हुई है। लेकिन अधिकारी लोग जवाब देते हैं कि ट्रैफिक नहीं मिलता है। एक लम्बी ट्रेन न दिये जाने के कारण ही वहां के लोग मजबूर होकर प्राइवेट बसों और कार में जाते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि एक लम्बे रूट की ट्रेन वहां के लिये तो मिलनी ही चाहिये, क्योंकि वहां के लोगों की मुश्किल बढ़ती जा रही है।

दूसरी बात यह है कि सौराष्ट्र में सूखा है, पानी और बिजली की भी प्राब्लम है। एक ट्रेन जो वहां पर चल रही है, वह भी इसकी वजह से बन्द हो जाएगी। इसलिये यह जरूरी है कि उस ट्रेन में डीजल इंजन लगाया जाए, ऐसा न हो कि कहीं वह ट्रेन भी बन्द हो जाए। ट्रेनों में बहुत पुराने डिब्बे लगे हुए हैं, ट्रेन गन्दी है, सफाई नहीं की जाती है। जहां पर भी देखिए ट्रेनों की हालत बहुत ही खराब है। पहुँचने में भी बहुत समय लगता है। इसके सुधार के लिये मैं आपसे निवेदन करना चाहती हूं। एक्सीडेंट को बचाने के लिए मैं आपसे निवेदन करती हूं कि एक लम्बे रुट की ट्रेन का बन्दोबस्त कर दीजिए, जो सौराष्ट्र, राजकोट तक हो। दूसरे यह कि अहमदाबाद और राजकोट के बीच में एक ही लोकल ट्रेन चलती है, उसको भी बढ़ाया जाना चाहिये। मेरा राजकोट का इलाका है, वह इन्डस्ट्री एरिया है। लाखों लोग एक रोज में अप-एण्ड-डाउन करते है। उनको बहुत परेशानी है। यदि एक लोकल ट्रेन बढ़ा दी जाएगी, तो उससे सरकार को फायदा होगा। सातवीं पंचवर्षीय योजना में दो नई ट्रेन के लिए भी मांग कर रहे हैं। इसके लिये हमने सौराष्ट्र की जनता से वायदा किया है। यदि वह पूरा हो जाए तो उससे हमारी ही नहीं सरकार की भी इज्जत बढ़ेगी।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देती हूं कि आपने मुझे बोलने के लिये समय दिया।

[अनुवाद]

श्री नारायण चौबे (मिदनापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, श्रीमान, इससे पहले कि मैं अनुपूरक बजट को लूं, मैं दो बातें कहना चाहता हूं। फतूहा-इस्लामपुर लाइट रेलवे लाइन (राष्ट्रीयकरण) विधेयक के संसद में आने के बाद पूरे क्षेत्र में चोरियां हो रही हैं, तथा लाखों रुपये के माल को

चुराकर अन्यत्र ले जाया जा रहा है। चूंकि इस लाइन का राष्ट्रीयकरण हो रहा है मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि कम से कम जो रेल सम्पत्ति बची है, उसे तो बचाया जाये, सब कुछ तो चोरी न हो जाये। यह मेरा पहला निवेदन है। दूसरी बात यह है कि फतुहा-इस्लामपुर रेलवे लाइन को चलाने के लिये पहले ही काफी धन आबंटित किया गया है। अतः इसे और 19 लाख रुपये नहीं दिये जाने चाहिए। इस रेल लाइन को भी बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिये तथा इसे बोध गया तक बढ़ाया जाना चाहिए। इस विधेयक पर मैं यही कहना चाहता हूं।

मुख्य बात अर्थात् अनुपूरक मांगों की बात है। मैं यूवा मंत्री को पसन्द करता हूं। वह बहुत क्रियाशील हैं। जो भी मंत्री बन जाता है वह सक्रिय हो जाता है। वह वृद्ध व्यक्ति से अधिक क्रियाशील हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप नई लाइन चाहते हैं ?

श्री नारायण चौबे : नहीं महोदय मैं नई लाइन नहीं चाहता। मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि जब भी राजा बदलता है राजधानी की साज-सज्जा बदलने लगती है। नये राजा के आने पर नई राजधानी बनती है तथा उसकी स्थति और शोभनीय बन जाती है।

जब श्री ए० बी० ए० गनी खां चौधरी मंत्री थे मालदा की स्थिति शोभनीय थी। वहां पर एक डिवीजन कार्यालय भी बना। मैं पृष्ठ 23 पर पाता हूं कि यदि सभी बातें नहीं, तो भी ग्वालियर के लिये बहुत सी नई बातें हैं। ग्वालियर एक्सटेंशन को भी नया रूप दिया गया है। महोदय हमें प्लेटफार्म पर पानी नही मिलता। मुझे खुशी है कि ग्वालियर का सुधार हो रहा है। इसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। फिर भी यह बहुत छोटी बात है।

चूंकि मेरा सम्बन्ध रेल कर्मचारी परिवार से है तथा मैं रेलवे कालोनी से आया हूं, अतः मैं रेलवे के लिए धन बाध्यताओं से परिचित हूं। उसमें धन सम्बन्धी बाध्यताएं हैं।

श्री अजय मुशरान (जबलपुर) : मेरा सम्बन्ध भी रेलवे कालोनी से है।

श्री नारायण चौबे : ठीक है, महोदय, तब तो हम यदि हुये—आप मेरे साथ मिल सकते हैं।

श्री अजय मुशरान : आप हमसे मिल जाएं।

श्री नारायण चौबे : यदि आप मुझे खपा सकें तो मैं आपसे मिल सकता हूं। वास्तविक बात यह है कि आज रेलवे के लिये धन की बाध्यतायें हैं। हम सभीबड़ी-बड़ी मांगे करते हैं, परन्तु उनके पास धन नहीं है। उन्हें केवल 433 करोड़ ही मिले हैं। यह इसलिए है चूंकि सारे सदन ने मिलकर रेलवे के लिए अधिक मांगें की। अतः पूरी सभा को फिर से मिलकर पंच वर्षीय योजना के लिए मांग करनी चाहिये। बेशक पंच वर्षीय योजना के लिये आबंटन की राशि कुछ बढ़ाई गई है। मैं समझता हूं कि यह पर्याप्त नहीं है। यदि रेलवे को बचाना है तो उसके लिये अधिक धन का आबंटन किया जाना चाहिए।

प्रथम श्रेणी के डिब्बों की स्थिति भी अत्यन्त गम्भीर है। शौचालय काम नहीं करते, उनमें पंखे तथा बिजली नहीं है, यात्री गाड़ियों के दूसरी श्रेणी के डिब्बों की स्थिति की बात न ही की जाये तो अच्छा है मैं रेल अधिकारियों, बोर्ड के सदस्यों तथा रेल मंत्री से निवेदन करूंगा कि कभी-कभी इन गाड़ियों में यात्रा करें। वे कभी भी इन गाड़ियों से यात्रा नहीं करते। उनके विशेष कोच होते हैं तथा मंत्री विमानों से यात्रा करते हैं। वे गाड़ियों से यात्रा नहीं करते।

श्री अमल दत्त : श्री गनी खान चौधरी माल गाड़ी से यात्रा किया करते थे।

श्री नारायण चौबे : यहां तक कि बम्बई एक्सप्रेस, इस्ट कोस्ट एक्सप्रेस के प्रथम श्रेणी के डिब्बों की हालत भी बहुत खराब है। कृपया उन पर उचित ध्यान दें।

इन कारणों से आपको मरम्मतें करने के लिए कार्यशालाएं बनानी चाहिएं। इन सभी की मरम्मत के लिए आपके पास पर्याप्त संरचना नहीं है। कृपया इस पर ध्यान दें।

मुझे खुशी है कि लाइनों का नवीकरण बड़े पैमाने पर हो रहा है। बेशक गति को सीमित किया गया है, तो भी लाइनो का नवीकरण हो रहा है। यह अच्छी बात है। परन्तु मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि यह कार्य विभागीय तौर पर नहीं हो रहा। यह ठेकेदारों के माध्यम से हो रहा है। इसका लाभ ठेकेदारों को मिल रहा है। रेलवे में बहुत से दयानतदार अधिकारी हैं। परन्तु कुछ अधिकारी तथा ठेकेदार बेईमान भी हैं। वे लोग रेलवे संसाधनों को हड़प जाते हैं। इसकी जांच विभागीय तौर पर की जानी चाहिए, ताकि आप उस पर उचित निगरानी रख सकें।

भारतीय रेलवे में माल-डिब्बों की कमी पुरानी बात है। मुझे खुशी है कि इस अनुपूरक बजट में माल-डिब्बों के उत्पादन के लिए अधिक धन आवंटित किया गया है। फिर भी हमारे पास माल डिब्बों की कमी है। मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है। कि इस पर ध्यान दें। एक कम्पनी वैगन इंडिया लि० है। यह एक सरकारी कम्पनी है। परन्तु इसमें 9 कम्पनियों का समूह है,—5 सरकारी क्षेत्र की तथा 4 निजी क्षेत्र की। परन्तु बिरला-ग्रुप की टेक्समाको की क्षमता 3000 माल-डिब्बे बनाने की है—परन्तु वे उत्पादन का अधिकतम भाग अर्थात 5000 से 6000 तक उत्पादन करते हैं। एक और पुरानी कम्पनी संतरा गाछी, पश्चिम बंगाल की रेयमंड इंजीनियरिंग कम्पनी है—अब इसका नाम गेराल्ड इंजीनियरिंग कम्पनी है—जिसे कि बिरला-ग्रुप के महेश्वरी के दबाव के कारण एसोसियशन का सदस्य नहीं बनने दिया जाता। फैक्टरी तैयार है तथा माल डिब्बों की पूर्ति कर सकती है परन्तु उन्हें इस कम्पनी में प्रवेश नहीं करने दिया जाता। कृपया इस ओर ध्यान दें।

श्री माधवराव सिन्धिया : कम्पनी का नाम क्या है ?

श्री नारायण चौबे : नया नाम है गेराल्ड इंजीनियरिंग कं० संतरा गाछी, हावड़ा तथा पुराना नाम है रेमांड इंजीनियरिंग कम्पनी।

अब मैं सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहता तथा आपसे निवेदन करता हूं कि इस बारे में कुछ करें।

मैं नहीं समझ पाया कि आपने ऐसा क्यों किया है। पृष्ट 22 पर—आप 34 वातानुकूलित तथा 12 गैर-वातानुकूलित कोच का तथा साथ ही उसकी शिल्प विधि का आयात करना चाहते है। आपको कपूरथला फैक्टरी में इनको डिजाइन के लिए मंगाया है। आप नये कोचों के डिजाइन चाहते हैं। इस पर मुझे कोई संकोच नहीं है, यदि आप सस्ते कोच बना पायें। फिर हमारे पास लखनऊ में आर० डी० एस० ओ० है। उनका क्या उपयोग है ? यह कार्य आर०डी० एस० ओ० यदि हमें 20वीं शती के अन्त में कोच भी बाहर से लाने पड़ते हैं, तो मैं इसे सही नहीं समझता। कृपया ध्यान दें कि इस आयात को बंद किया जाये तथा इसे आर०डी०एस०ओ० में बनाया जाये।

श्री अमल दत्त : परन्तु उसके लिए तो एक ही कोच काफी है।

श्री नारायण चौबे : एक अथवा दो कोच ही काफी हैं।

एक अच्छी बात आपने कही है—वह है हावड़ा खड़गपुर सैक्शन पर स्वचालित सिगनलिंग व्यवस्था करना। यह पृष्ठ 10 पर है। परन्तु दक्षिण पूर्वीय रेलवे के अधिकारियों ने मुझे बताया है कि उनके पास केबलें उपलब्ध नहीं है। वे इसके साथ न्याय नहीं कर पाते तथा इस कारण खड़गपुर पंसकुरा के बीच गाड़िया नहीं चला पाते : कृपया ध्यान दें कि उन्हें उचित केबलें मिल पायें।

मुझे एक बात और कहनी है। कलकत्ता की मेट्रो रेलवे को शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। अन्यथा आप देखते हैं कि पूरे कलकत्ता में भीड़-भाड़ रहती है। आप देखेगें कि दिल्ली का 23.6% भाग सड़कों का है जबकि कलकत्ते का केवले 6.3% भाग पर ही सड़कें हैं। यदि आप कलकत्ता गये हों तो आपने देखा होगा। कृपया मेट्रो को यथा शीघ्र पूरा करने पर ध्यान दें। नि:सन्देह इसके लिए कोई समय-बद्ध कार्यक्रम होना चाहिए। इससे कलकत्ता निवासियों को भारी बाधा पैदा हो रही है। अत: इसे किया जाना चाहिए।

गीताजंली एक्सप्रेस को खड़गपुर स्टेशन पर रोकने के बारे में मैं कई बार लिख चुका हूं। कई बार आप कहते हैं कि यह गाड़ी सुपर फास्ट एस्सप्रेस है अत: यहां नहीं रुक सकती। उड़ीसा के पूरे तटीय जिलों बालसोर कटक, पुरी और मिदनापुर जिला, बांकुरा और पुरुलियां की जनसंख्या 3 करोड़ है, जिन्हें इससे लाभ पहुंचेगा। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि फिर से इस पर विचार करें।

फिर पहले कई गाड़िया जो पहले 11 अथवा 9 बोगियों की थी अब उनमें केवल 5 अथवा 6 बोगियां लगायी जाती हैं। मैं यहां पर आसनसोन पुरी यात्री गाड़ी तथा ऐसी ही अन्य यात्री गाड़ियों का उल्लेख कर रहा हूं। आप जानते है कि यदि बंगाल के नहीं तो उड़ीसा के लोग इन गाड़ियों से यात्रा करते हैं। वे लोग कष्ट उठाते हैं, तथा आप एक इंजन का, जो 11-12 बोगियां लेजा सकता है, उपयोग पांच बोगियों के लिए करते है। इस पर अधिक कोयला लगता है तथा आप आम यात्रियों को कष्ट दे रहे हैं। वे आम यात्री हैं कृपया इसका ध्यान रखें।

अन्त में एक बात मैं रेलवे स्कूलों के बारे में कहना चाहता हूं। आज सभा में शिक्षा के मामले पर चर्चा हुई। रेलवे की बस्तियों जैसे खड़गपुर चक्र धरपुर और अदरा में रेलवे स्कूल हैं। रेलवे स्कूल प्रान्तीय पाठ्यक्रम का अनुसरण करते हैं परन्तु पश्चिम बंगाल में आप इस पाठ्यक्रमों का पालन नहीं करते। फिर पश्चिम बंगाल के प्रत्येक स्कूल में रेलवे ने शिक्षकों की भरती पर रोक लगा रखी है। कृपया कम से कम रेल कर्मचारियों के हित में शिक्षकों की भरती पर रोक न लगायें। इस रोक को हटाया जाये तथा रेलवे के स्कूलों में पर्याप्त संख्या में शिक्षकों को लिया जाये।

मेरे प्रिय मित्र, भूतपूर्व रेल राज्य मंत्री रेलवे बस्तियों के बारे में बोले हैं। वास्तव में रेलवे बस्तियों की स्थिति अत्यन्त खराब है। खड़गपुर अदरा में सरदी के मौसम में भी पानी की गम्भीर कमी है। कृपया इस पर ध्यान दें।

कर्मचारियों की कमी के कारण आप ठीक से कार्य नहीं कर सकते। खड़गपुर में कर्मचारियों की कमी है। वहां पर सफाई वालों की कम संख्या हैं जिसके परिणाम स्वरूप पूरे क्षेत्र में गन्दगी भरी रहती है। सफाई वालों को भरती की व्यवस्था करें।

महोदय, जब से रेलवे उच्चतम न्यायालय में मुकद्दमा जीत गयी है, सैंकड़ों इंजन चालकों को रेलवे प्रशासन द्वारा पदच्युत कर दिया गया है तथा रेल प्रशासन नियम 14 (दो) का अंधाधुंध उपयोग कर रहा है। इसका अत्यन्त सतर्कता से उपयोग किया जाना चाहिए। इस नियम के अधीन गैंगमैनों को भी हटाया जा रहा है। मेरा सुझाव है रेलवे को इस नियम का उपयोग सावधानी से करना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री हरीश रावत (अल्मोड़ा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं सप्लीमेंट्री डिमांड्स का समर्थन करता हूं। रेलवे की कार्यपद्धति में जो सुधार आया है, माननीय गनीखां चौधरी जी के समय से जो एक टैंपो बना था सुधार का, फंक्शनिंग का, उसको न केवल मेंटेन रखा गया है बल्कि उसमें और अधिक सुधार भी हुआ है। उनके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को और उनके सहयोगियों को धन्यवाद देना चाहता हूं।

श्री माधवराव जी मेरे बड़े भाई हैं, मैं उनकी शान में गुस्ताखी करना नहीं चाहता, लेकिन इतना निवेदन जरूर करना चाहूंगा कि रेलवे के साथ सातवीं पंचवर्षीय योजना में जो परिव्यय निर्धारित किया गया है, उसमें जितना हक रेलवे को मिलना चाहिए था वह रेलवे को हक दिलाने की लड़ाई को ठीक से नहीं लड़ पाए। 12334 करोड़ रुपए परिव्यय सातवीं योजना के लिए रेलवे के लिए निर्धारित किया गया है और छटवीं पंचवर्षीय योजना के लिए 6563 करोड़ रुपए खर्च दिए गए। मैं समझता था कि इस समय कम से कम जो धनराशि सातवीं योजना में परिव्यय के लिए निर्धारित की गई है, उससे दुगनी की जाएगी, यदि ये नहीं किया जाना चाहिए था तो कंजरवेटिव एस्टीमेट के साथ जितना माना था, उतना योजना को देना चाहिए था। माननीय

उपाध्यक्ष जी, आपकी मदद हम इस मामले में चाहेंगे। इस सदन के सभी सदस्यों की ये भावना है कि रेलवे को अधिक से अधिक धन मिले और हम लोग ये देख रहे हैं कि रेलवे निरन्तर एक प्रकार का मेंटीनेंस करने वाला डिपार्टमेंट बनता जा रहा है। यदि हमको एक डेवलपमेंट वाले डिपार्टमेंट के रूप में इसको बदलना है, जो लोगों की आकांक्षा लोगों की इस डिपार्टमेंट के साथ जुड़ी हैं, उसकी पूर्ति करनी है, लोगों की भावनाओं की पूर्ति करनी है, सदन के माननीय सदस्यों की भावनाओं की पूर्ति करनी है तो योजना आयोग को सातवीं योजना में और अधिक धनराशि, संसाधनों को जुटाकर रेलवे को प्रदान करनी चाहिए।

इस वर्ष आपने रेलवे के लिए 2950 करोड़ रुपए मांगे थे और कुल मिलाकर 2000 के लगभग रुपया इन्होंने दिया है। मैं समझता हूं, इसमें से अधिकांश रुपए को आप ऐसे कामों पर खर्च करने जा रहे हैं जिससे हम यह नहीं समझ सकते कि जो नयी चुनौतियां है उनको पूरा करने जा रहे हैं। पुराने पुल, ओवर ब्रिज, अन्डरग्राउन्ड ब्रिज, नयी रेलवे लाईन और कन्वर्सन का जहां तक सवाल है, इनको आप इतनी कम धनराशि के साथ कैसे पूरा करेंगे। आप इतने सदस्यों की बातों को सुन रहे हैं और आपकी तरफ देखकर नयी मांग रखने में दया भी आ रही है। जब आप अपने हक की लड़ाई ही नहीं लड़ पा रहे हैं तो हम आपसे अपने हक की क्या मांग करें। मैं उत्तर प्रदेश से आता हूं और उत्तर प्रदेश के साथ हमेशा नयी रेलवे लाईनों के निर्माण के मामले में अन्याय हुआ है। जितना आप नयी रेलवे लाईन के निर्माण में खर्च करते हैं, उसका चार प्रतिशत भी वहां पर खर्च नहीं करते। आप परसंटेज देख लीजिए। कभी भी उत्तर प्रदेश में चार प्रतिशत से ज्यादा खर्च नहीं किया है। वह भी ऐसे मौके पर किया है जबकि सौभाग्य से उत्तर प्रदेश के ही रेल मंत्री थे। कभी भी तीन परसेंट से ज्यादा नहीं कर पाए हैं। मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि उत्तर प्रदेश जैसे विशाल प्रान्त जहां सबसे ज्यादा यात्रियों के हिसाब से, माल की ढुलाई के हिसाब से, आपको काम करना चाहिए था, वह नहीं किया है। उस प्रान्त के साथ अन्याय नहीं होना चाहिए। आप स्वयं एक पिछड़े हुए इलाके से आते हैं और पिछड़े हुए इलाके के लोगों की भावनाओं को समझते हैं। उन इलाकों को तरक्की के रास्ते पर ले जाना है और रीजनल इम्बेलेंसेज को दूर करना है। आपको ऐसे क्षेत्रों के हक की लड़ाई लड़नी पड़ेगी। मीटर गेज, नयी रेलवे लाईन और कन्वर्सन के काम को आपको अपने हाथ में लेना होगा। उत्तर प्रदेश के छह पर्वतीय जिले ऐसे हैं जहां एक इंच भी रेल लाइन नहीं गई है।............ (व्यवधान) मैं चाहूंगा कि यह सौभाग्य आपको भी मिलता, लेकिन आप इनमें भागीदार नहीं हो पाए। मैं समझता हूं कि आप लोग भी नई रेल लाईन की मांग नहीं करेंगे। सन् 84 में आउट आफ टर्न बेसिस पर बागेश्वर-घाट-टनकपुर लाईन का सर्वेक्षण हुआ था। मुझे यह देखकर दुख हुआ कि आपने इस वर्ष एक हजार रुपया उसके लिए रखा है। इतनी सी धनराशि देकर आपने मजाक किया है। यह ठीक है कि आपने दूसरों के साथ भी कंजूसी की है लेकिन हमने भी हमेशा रेलवे की वकालत की है। हम तो मुख के धनी है। इतनी दरिद्रता नहीं दिखानी चाहिए थी। उसको बढ़ाकर कम से कम दो लाख रुपए कर दीजिए तब हम समझेंगे कि आपने थोड़ा बहुत न्याय किया है। उत्तर प्रदेश में 75-76 में तीन नई रेलवे लाईनों पर सर्वेक्षण का काम हुआ था।........ (व्यवधान) मुरादाबाद-रामनगर रेलवे लाईन पर आपने काम चला दिया है। हमने निवेदन किया

था कि इसमें दोनों तरफ से चलना चाहिए। लेकिन आपने जो टेन्डर करवाए वह सिर्फ रामनगर की तरफ से ही करवाए। बाद में उस टेन्डर को कैन्सिल कर दिया। यह नहीं होना चाहिए था। रामनगर के एरिया के लोगों के मन में काफी असंतोष है। मैं बहुत दिनों में मांग कर रहा हूं कि इसको आठ किलोमीटर मोहान तक बढ़ा दिया जाए। उससे गढ़वाल और कुमायूं का भी एक हिस्सा खुल जायेगा। रामपुर-न्यू हलद्वानी लाईन को बहुत नीचे प्रायोरिटी में रखा है। इसकी प्राथमिकता ऊपर होनी चाहिए। भोजीपुरा-काठगोदाम लाईन सबसे महत्त्वपूर्ण लाईन है। सारे बारह जिलों को राजधानी से मिलानेवाली लाईन हो सकती थी। उसकी प्रायोरिटी इतनी नीचे कर दी है, मैं नहीं समझता कि सातवीं योजना में वह कंस्ट्रक्शन के लिए आ पायेगी। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जिस रेलवे लाईन का उद्घाटन श्रीमती गांधी ने किया था, उसकी प्रायोरिटी को बदलिए और प्राथमिकता देने की कोशिश कीजिए।

यहां मैं आपसे एक निवेदन यह भी करना चाहूंगा कि हमारे गढ़वाल के लोगों की बहुत दिनों से यह मांग रही है कि दिल्ली से कोटद्वार के बीच एक नई ट्रेन चलाई जानी चाहिए। वह ट्रेन आपके लिए बहुत पेइंग ट्रेन हो सकती है मगर आप वह डायरैक्ट ट्रेन अभी तक लगाने के लिए तैयार नहीं हो रहे हैं। मैंने इस मांग को इस सदन में भी उठाया है, और कई बार आपका ध्यान भी आकृष्ट कराया है कि आप शीघ्र दिल्ली से कोटद्वार तक एक नई ट्रेन चलाने की व्यवस्था करें। मैं आशा रखता हूं कि आप इस ओर ध्यान देंगे।

इस सदन में सप्लीमेंटरी डिमाण्ड फार ग्रान्ट (रेलवेज) विचार के लिए प्रस्तुत हैं और उसमें आपने वैगन फैक्ट्री के निर्माण की बात भी कही है। बहुत अच्छी बात है और हम उसका स्वागत भी करते हैं। मगर मैं आप से आग्रह करना चाहता हूं कि आप नई रेलवे लाइनें तो खोल नहीं रहे हैं और हर साल कोचेज बढ़ाते जा रहे हैं, मैं चाहता हूं कि इन दोनों बातों में कुछ एडजस्टमैंट किए जाने की आवश्यकता है। हमको यह देखना चाहिए कि किस तरह हम इनकी क्षमता का अधिकतम उपयोग करें। इस पर विचार किया जाना चाहिए। क्योंकि मरम्मत के लिए जाते हैं तो मरम्मत के लिए पड़े रहते हैं और उनका रोटेशन भी ठीक से नहीं रखा जाता है। इसलिए आप इस पर भी अपनी नजर रखें, चाहे यह हो अथवा रेलवे इजिन्स के मामले में हो, इसमें एक व्यावहारिक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। एक तरह जब देश में नई रेलवे लाइंस खोलने की आवश्यकता है, वहां पर हम इस तरह के कामों पर भी खर्च करें, मैं इसका विरोधी नहीं हूं, मगर इसमें एक व्यावहारिक दृष्टिकोण अपनाए जाने की आवश्यकता है। इन शब्दों के साथ, मैं एक बार फिर रेलवेज को अधिकतम धनराशि दिए जाने की पुरजोर वकालत करता हूं और माननीय मंत्री जी ने जो सप्लीमेंटरी डिमाण्ड फार ग्रान्ट प्रस्तुत की हैं, उनका समर्थन करता हूं।

[अनुवाद]

*** श्री एस० एम० गुरड्डी** (बीजापुर) : पहले तो मैं 1985-86 की अनुपूरक मांगों का विरोध करना चाहता था। फिर मैंने युवा तथा क्रियाशील मंत्री श्री माधव राव सिंधिया के

* मूलतः कन्नड़ में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

कारण मांगों को समर्थन करने की सोची। मैंने उनसे बहुत उम्मीद की थी। परन्तु उन्होंने भी हमें निराश किया। वह भी मेरे राज्य कर्नाटक के विरुद्ध पक्षपात करते हैं। यह मैंने बजट का विवरण देखकर अनुभव किया है। अतः मैं इस बजट का समर्थन नहीं कर सकता।

जैसा कि मेरे साथी श्री जाफर शरीफ ने व्यक्त किया है, वर्तमान सरकार ने पहली सरकारों द्वारा शुरु किये गये सभी कार्यों को त्याग दिया है। अब इसने नये कार्य शुरु किये हैं। मैं नहीं जानता कि इस ढंग से परिवर्तन करना कहां तक उचित है।

रेल सुविधाओं के संबंध में कर्नाटक राज्य पिछड़ा हुआ राज्य है। रेल मंत्रालय द्वारा दक्षिण भारत की उपेक्षा की जाती रही है। दक्षिण भारत के राज्यों में कर्नाटक राज्य सबसे पिछड़ा हुआ है। तमिलनाडु में रेल सुविधाएं बेहतर हैं। इसका यह अर्थ नहीं कि सभी दक्षिणी राज्य रेल सुविधाओं के प्रति संतुष्ट हैं। मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस बात को नोट करलें। तमिलनाडु की रेलवे लाइनें स्वतः ही कर्नाटक तक नहीं बढ़ जायेंगी।

कर्नाटक के प्रति किसी न किसी तरह सौतेली मां जैसा व्यवहार चल रहा है। मद्रास नगर से बहुत सी बड़ी तथा मीटर गेज की लाइनें हैं। परन्तु आश्चर्य की बात है कि कर्नाटक की सीमा तक आते-आते ये लाइनें समाप्त हो जाती हैं। उसी तरह महाराष्ट्र से चलने वाली लाइनें स्वतः ही सीमा पर समाप्त हो जाती हैं। पुणे से मिराज तक बड़ी लाइन है, परन्तु आश्चर्य है कि मिराज तथा बंगलौर के बीच मीटर गेज लाइन बनी हुई है। स्वतंत्रता के बाद से कर्नाटक तथा महाराष्ट्र के लोग इस लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की मांग कर रहे हैं। मैं रेल मंत्री से निवेदन करता हूं कि इस लाइन के बदलने के कार्य को शीघ्रता प्रदान करें।

गुन्टाकल से हासपेट तक पहले ही बड़ी लाइन है। इस बड़ी लाइन को शोलापुर तक बढ़ाया जाना चाहिए। इससे कर्नाटक तथा महाराष्ट्र राज्यों के व्यापारियो तथा मंत्रियों को लाभ पहुंचेगा। बंबई गुन्टाकल बड़ी लाइन का कार्य मंन्थर गति से चल रहा है। इस कार्य को शीघ्र किया जाना चाहिए। शोलापुर महाराष्ट्र के मुख्य नगरों से बड़ी लाइनों से जुड़ा हुआ है। यदि शोलापुर से बड़ी लाइन को बीजापुर तक बढ़ा दिया जाये तो यह उत्तर कर्नाटक के लोगों के लिए लाभदायक रहेगा। वास्तव में शोलापुर तथा बीजापुर के बीच की दूरी केवल 60 किलोमीटर है। अतः रेल मंत्रालय को इस लाइन को बदलने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए। बीजापुर ऐतिहासिक स्थल है। न केवल स्वदेशी अपितु विदेशी पर्यटक भी वहां के प्रसिद्ध "गोल गुमबज" को देखने आते हैं। बंबई से बीजापुर तक भी कोई बड़ी लाइन नहीं है। बीजापुर तक बड़ी लाइन बनाने का एक अन्य महत्वपूर्ण कारण भी है। यह सूखा-ग्रस्त क्षेत्र है। यहां वर्षा बहुत कम होती है। हर वर्ष जिलों में पीने के पानी की समस्या का सामना करना पड़ता है। चूंकि यह पिछड़ा क्षेत्र है अतः सरकार की नीति उन्हें विकसित करने की है।

पिछले वर्ष के बजट में नई लाईनों तथा अन्य कार्यों के लिए पर्याप्त धन आवंटित किया

गया था। परन्तु लाइनों के बदलने के लिए कोई धन नहीं है। मैसूर-बंगलौर लाइन लोकप्रिय तथा घनी आबादी वाले क्षेत्र में है। परन्तु इस लाइन का बदला जाना अभी भी बाकी है।

श्री जाफर शरीफ कर्नाटक में रेलवे के विकास कार्यों को हाथ में लेने से संकोच कर रहे थे। शायद उन्होंने समझा कि यदि वह अपने राज्य में रेल विकास कार्यों को हाथ में लेंगे तो उनकी बदनामी होगी। उन्हें अपनी स्थिति का भी भय हो सकता है। किसी तरह कर्नाटक में वह ठोस कार्य नहीं कर पाये। परन्तु अब रेलवे के प्रभारी मंत्री अति उत्साही हैं।

मैं उन्हें अपने राज्य की यात्रा करने का आमंत्रण देता हूं। उन्हें स्वयं अनुभव करना चाहिए कि कर्नाटक एक पिछड़ा राज्य है।

केरल, भले ही छोटा राज्य है पर रेलवे लाइनों के मामले मे कर्नाटक से बेहतर है। पूरे दक्षिण भारत में कर्नाटक की सबसे अधिक उपेक्षा की गई है।

उस क्षेत्र के लोगों द्वारा हुबली करवार लाइन की बहुत पुरानी मांग है। परन्तु उसकी कोई सुनवाई नहीं हो रही। कटवार एक प्रमुख केन्द्र तथा महत्वपूर्ण पत्तन है। यह एक प्रमुख पर्यटन स्थल भी है। कर्नाटक को भी भारत के रेलवे मानचित्र पर स्थान दें। दक्षिणी राज्यों, विशेषत: कर्नाटक की उपेक्षा की गई है। हमारे राज्य के लोग पूछते हैं कि क्या हम संसद में इन मामलों को उठाते हैं अथवा नहीं।

दिल्ली बंगलौर के बीच चलने वाली कर्नाटक एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार चलती है। इसे दैनिक गाड़ी बनाने के लिए मैं कई बार मांग कर चुका हूं। प्रतीक्षा सूची 150 तक चलती है तथा रेलवे अधिकारियों का कहना है कि दैनिक गाड़ी के लिए यात्री नहीं होते। जब सरकार इसे दैनिक गाड़ी बनाएगी तभी यात्री उपलब्ध होंगे। उससे पहले सरकार लोगों से प्लेटफार्म पर प्रतीक्षा करने को नहीं कह सकती।

शोलापुर से हुबली तक एक गाड़ी 12 घंटे में 200 किलोमीटर यात्रा करती है। इस गाड़ी की गति शीघ्र बढ़ाई जानी चाहिए।

बंगरपेट तथा तिरुपति के मध्य बड़ी लाइन की व्यवस्था की जानी चाहिए। कर्नाटक राज्य से हजारों यात्री प्रतिदिन तिरुपति जाते हैं। यदि बड़ी लाइन बन जाती है तो कर्नाटक के भक्तों का स्वप्न साकार हो जायेगा।

महोदय, यह अवसर देने के लिए मैं धन्यवाद करता हूं तथा अपने भाषण को समाप्त करता हूं।

श्री वक्कम पुरुषोत्तमन (अलप्पी) : महोदय, रेल मंत्रालय ने मेरे राज्य की जो उपेक्षा की है, उस संबंध में मैं चौथी बार आवाज उठा रहा हूं।

महोदय 1985-86 के बजट से केरल के लोगों को और स्वयं मुझे बड़ी निराशा हुई है। हम महसूस करते हैं कि हमारे मामले में तकनीक-आर्थिक स्थिति के आधार पर भी पर्याप्त प्रावधान नहीं किया गया है। गत वर्ष केरल की सभी रेल योजनाओं के लिए 9.20 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया था जबकि इस वर्ष इनके लिये कुल 6.20 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इरनाकुलम-अलप्पी—बड़ी लाइन का निर्माण कार्य 1979 में आरंभ किया गया था। इसकी लम्बी केवल 57 कि०मी० है। किन्तु पिछले छः या सात वर्षों में इसे पूरा नहीं किया जा सका है।

श्री एन० जी० रंगा (गुंटूर) : इस कार्य को तत्काल कीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रो० रंगा ने सिफारिश की है, कि इसे तत्काल कीजिए।

श्री वक्कम पुरुषोत्तमन : इसके बाद, अप्रैल, 1982 में रेल मंत्रालय ने इरनाकुलम-अलप्पी लाइन को अलप्पी से कायमकुलम तक बढ़ाने की स्वीकृति दी थी जो केवल 43 कि०मी० है। इरनाकुलम-अलप्पी रेलवे लाइन के लिए केवल 15 करोड़ रुपये की लागत की स्वीकृति दी गई थी। किन्तु मूल्य वृद्धि के कारण अद्यतन मूल्यांकन से इस 30 करोड़ रुपये की लागत आयेगी। विभाग अब तक 14 करोड़ रुपये खर्च कर चुका है। गत वर्ष इरनाकुलम-अलप्पी रेल लाइन के लिए बजट में 3 करोड़ का प्रावधान किया गया था। किन्तु इस वर्ष 2 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इस गति से हम इस छोटी सी रेल लाइन को कब तक पूरा कर पायेंगे जिसके लिए केरल के लोग बहुत समय से ललायित हैं? जिस समय रेल बजट प्रकाशित हुआ था, उस समय केरल से निर्वाचित हम संसद सदस्यों ने प्रधान मंत्री और रेल मंत्री को ज्ञापन दिया था। यहां तक कि हमारे मुख्य मंत्री ने अपर्याप्त राशि आवंटित करने के बारे में रेल मंत्री को एक अर्ध-शासकीय पत्र भेजा था। इसके अतिरिक्त, इरनाकुलम-अलप्पी-कायमकुलम रेल लाइन के महत्व को समझते हुए हमारे मुख्य मंत्री रेल मंत्री से स्वयं मिले थे और चालू वर्ष के दौरान ही अतिरिक्त धन की व्यवस्था करने का अनुरोध किया था। मैं भी उपस्थित था तथा इरनाकुलम के मेरे मित्र प्रो० के० वी० थामस भी उपस्थित थे और हमें इस बात की प्रसन्नता है कि रेल मंत्री ने अनुकूल प्रतिक्रिया व्यक्त की थी। किन्तु हुआ कुछ भी नहीं। हम यह जानकर अत्यधिक खेद है कि इस रेल लाइन को बनाने अथवा पूरा करने के लिये अनुपूरक मांगों में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। हमें वास्तव में खेद है। हमें बड़ी निराशा हुई, और हम हताश हैं। हम ऐसा महसूस करते हैं कि रेल मंत्री ने केरल के लोगों की भावना का कोई ध्यान नहीं रखा है।

मैं कुछ और नहीं कहूंगा। मेरा अनुरोध है कि माननीय मंत्री महोदय, कम से कम मेरा आखिरी वाक्य तो सुन लें।

श्री माधव राव सिंधिया : माननीय सदस्य यह सब बातें मुस्कराते हुए कह रहे हैं। इसलिए मैं उनकी बात सुने बिना रह ही नहीं सकता।

श्री वक्कम पुरुषोत्तमन : मैं आदरपूर्वक, युवा गतिशील मंत्री श्री माधवराव सिन्धिया से निवेदन करता हूं कि हमारी प्रार्थना पर ध्यान दें तथा अनुकूल दृष्टिकोण अपनाएं। इरनाकुलम-अलप्पी-कायमकुलम रेल लाइन को यथा शीघ्र पूरा कराने के लिए अब पर्याप्त राशि का प्रावधान करने के लिए कदम उठायें।

मैं भरे हृदय से इन मांगों का समर्थन करता हूं।

***श्री आर० जीवरत्नम** (आर्कोनम) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, 1985-86 के लिए रेलवे की अनुदान की अनुपूरक मांगों के बारे में मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूं।

नवम्बर के अन्तिम सप्ताह में भयंकर तूफान और उसके बाद आई वर्षा से तमिलनाडू में मद्रास और विल्लूपुरम के बीच की रेल लाइन खराब हो गई है। इन दो नगरों के बीच कई दिन कोई गाड़ी नहीं चल सकीं। कटपदी पहुंचने के लिए हजारों परेशान यात्रियों को लॉरी, बस आदि से यात्रा करनी पड़ी और कटपदी से विल्लुपुरम तक जाने के लिए भी उन्हें लारियों और बसों से जाना पड़ा। भयंकर प्राकृतिक विपदा के कारण मद्रास और विल्लुपुरम के बीच रेल यातायात पूर्णत: अस्त-व्यस्त हो गया और दक्षिण रेलवे मद्रास तथा कटपदी के बीच और अधिक गाड़ियां चला कर भी यात्रियों की भीड़ को ढोने में असमर्थ रही थी। मद्रास और कटपदी के बीच का मार्ग विद्युतीकृत है। इससे पूर्व भी तीन या चार बार मैं इस सभा में यह मांग कर चुका हूं कि मद्रास और कटपदी के बीच बिजली से चलने वाली रेलगाड़ियां चलाई जायें। यह कार्य अभी तक नहीं किया गया है जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को अकारण परेशानियां होती हैं और उन्हें बसों और लारियों की छतों पर बैठकर यात्रा करनी पड़ती है। इस प्रकार की परेशानियों को दूर करने के लिए मैं मांग करता हूं कि मद्रास और कटपदी के बीच बिजली से चलने वाली गाड़ियां चलाई जायें। माननीय मन्त्री महोदय दक्षिण रेलवे को यह निदेश देना चाहिए कि इस सुझाव को तत्काल लागू किया जाये।

महोदय, तिरुपति बहुत ही महत्त्वपूर्ण धार्मिक नगर है जो कटपदी से ठीक 60 कि० मी० की दूरी पर बसा हुआ है। बालाजी के दर्शन के लिये यहां देश के विभिन्न भागों से लाखों तीर्थ यात्री आते हैं। कटपदी से पकाला तक मीटर गेज लाइन है तथा पकाला से तिरुपति तक बड़ी लाइन है। इस कारण तिरुपति जाने तक तथा वापिस आने के लिए तीर्थ यात्रियों का बहुत अधिक समय लग जाता है। विशेषकर उत्तर से आने वाले तीर्थ यात्रियों को एक परिक्रमा मार्ग पूरा करना पड़ता है और इसी प्रकार दक्षिण से आने वाले तीर्थ यात्रियों को लम्बी दूरी की गाड़ियां बदलनी पड़ती है। यदि कटपदी और पकाला के बीच की इस मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया जाये, तो त्रिवेन्द्रम से दिल्ली और कलकत्ता के यात्रियों को तिरुपति जाने के लिए सीधा मार्ग मिल जाएगा जो इस प्रकार होगा। त्रिवेन्द्रम – कटपदी—तिरुपति—रेनीगुन्टा— गुडूर—दिल्ली—कलकत्ता। उनकी 70, 80 कि० मी० की दूरी की यात्रा बचेगी और उनका बहुमूल्य समय भी बचेगा।

---

*मूलत: तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

इस सभा के उप नेता प्रो० एन० जी० रंगा भी कटपदी और पकाला के बीच की मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की आवश्यकता पर बार-बार जोर देते रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि युवा रेल राज्य मंत्री पर बाला जी सभी प्रकार की कृपा करेंगे यदि वह कटपदी से पकाला तक के छोटे से मार्ग को मीटर गेज लाइन से बड़ी लाइन में बदलने का आदेश देंगे। उत्तर और दक्षिण से आने वाले तीर्थ यात्रियों के लिए तिरुपति तक का सीधा मार्ग खोलने से रेल विभाग को भी बहुत लाभ होगा। श्री सिंधिया से मेरी प्रार्थना है कि इस प्रस्ताव की ओर ध्यान दें और आवश्यक कार्यवाही करें।

दक्षिण रेल के रेल कर्मचारी तमिलनाडू में आए तूफान और वर्षा से बहुत बुरी तरह प्रभावित हुएहैं। उनके घरों को बहुत नुकसान पहुंचा है। मेरा सुझाव है कि उन्हें अनुदान अथवा बाढ़ राहत अग्रिम राशि दी जाए जिससे वे अपने घरों की मरम्मत करा सकें।

अंग्रेजों के शासनकाल में रेलवे कर्मचारियों के पुत्रों/पुत्रियों की शिक्षा संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु द्वारा अराकोनम में एक स्कूल स्थापित किया गया था। दक्षिण रेलवे आज भी इस स्कूल को चला रहा है। इस स्कूल की इमारत खंडहर होती जा रही है। इसकी वार्षिक मरम्मत तक नहीं होती है। मेरा सुझाव है कि इसकी इमारत की मरम्मत कराने के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था की जाये। इस अवसर पर मैं यह भी सुझाव देना चाहूंगा कि रेलवे प्रशासन इस स्कूल का दर्जा बढ़ाकर इसे कालेज बना दें। अराकोनम में कोई कालेज नहीं है। 30,000 रेल कर्मचारियों के बच्चों की उच्च शिक्षा के लिए मद्रास या वेल्लोर जाना पड़ता है। मेरी यह मांग है कि रेल कर्मचारियों के बच्चों के लाभ के लिए इस स्कूल को कालेज बना दिया जाये। इसके लिए आवश्यक अनुदान दिया जाये।

इन अनुपूरक मांगों के माध्यम से 433 करोड़ रुपयों की जो मांग की गई है, उसमें से दक्षिण रेलवे के तमिलनाडू भाग के लिए बहुत ही कम राशि मांगी गई है। इन अनुपूरक मांगों में पेरम्बूर लोको वर्क्स के लिए 50 लाख रुपये अवाडीकार शेड के लिऐ 50 लाख रुपये, गोल्डन रॉक वर्कशाप के लिए 100 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है। यद्यपि दक्षिण रेलवे के पुनःस्थापन कार्यक्रम के लिए 8 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है किन्तु यह स्पष्ट नहीं किया है कि दक्षिण रेलवे के तमिलनाडु भाग में पुनः स्थापन कार्य पर कितनी राशि व्यय की जायेगी। यदि यह 8 करोड़ रुपया भी जोड़ लिया जाए तो भी 433 करोड़ रुपये में से दक्षिण रेलवे के लिए केवल 10 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है।

मुझे खेद है कि करूर-डिन्डीगल बड़ी लाइन रेलवे परियोजना के लिए कुछ भी राशि आवंटित नहीं की गयी है। तमिलनाडू में रेलवे के विकास की लापरवाही का इससे अधिक सबूत की आवश्यकता नहीं है। मैं चाहता हूं कि करूर-डिन्डीगल परियोजना के लिए और अधिक राशि का प्रावधान किया जाये और इस परियोजना को शीघ्र पूरा किया जाये। तभी तमिलनाडू का औद्योगिक पिछड़ापन दूर किया जा सकता है।

1950-51 में हमारे यहाँ की रेल मार्ग की लम्बाई 53596 कि० मी० थी और 35 वर्षों

में अर्थात् 1984-85 में, रेल मार्ग की लम्बाई बढ़कर 60,933 कि० मी० हो गई है। रेल मार्ग की लम्बाई में औसतन 0.41 प्र० श० की वार्षिक वृद्धि हुई है। इस बात से रेल मंत्री महोदय इनकार नहीं कर सकते हैं। इस अवधि के दौरान यात्री यातायात में 2.89 प्र० श० की और माल यातायात में 3.12 प्र० श० की वार्षिक औसत वृद्धि हुई है। स्वभाविक रूप से माल यातायात की समस्या में अनसुलझी रुकावटें हैं और यात्री यातायात में अपार भीड़ है। कम से कम 7वीं पंचवर्षीय योजना में रेल विकास के लिए और अधिक राशि आवंटित की जाये क्योंकि देश के आर्थिक और औद्योगिक विकास के लिए रेल सेवा एक प्राथमिक आवश्यकता है।

सातवीं योजना में रेल मार्गों के पुनर्निर्माण और नवीकरण के लिए धन के आवंटन में की गई वृद्धि का मैं स्वागत करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि अंग्रेजों के शासन काल में जो रेलवे जंक्शनों और स्टेशनों के जो भवन बनाए गये थे आज वे प्राचीन खण्डर से लगते हैं। यहां तक कि उनकी वार्षिक मरम्मत तक भी नहीं कराई जाती। स्टेशन इमारतों की उपेक्षा का सर्वोत्तम उदाहरण अराकोनम और कटपडी स्टेशन की इमारतें हैं। टूटे-फूटे स्टेशनों और जंक्शनों की इमारतों का पुनरोद्धार करने के लिए तत्काल कदम उठाये जायें।

अराकोनम जंक्शन पर यात्रियों के एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए एक ऊपरी पुल बना हुआ है। यह बहुत ऊंचाई पर बना हुआ है; जिसके कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है। विद्युत गाड़ियों को चलाने के लिए इतनी ऊंचाई की आवश्यकता होती है। दिल्ली के ऊपरी पुल भी ऊंचे हैं। मेरा सुझाव है कि यात्रियों के सुगमता से आने जाने के लिए एक से दूसरे प्लेटफार्म तक जाने के लिए भूमिगत मार्ग बनाये जाएं।

आजादी को मिले 38 वर्ष बीत चुके हैं किन्तु अभी तक 10 प्र० श० रेल कर्मचारियों के पास आवास नहीं है। मेरा सुझाव है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में कम से कम 50 प्र०श० रेल कर्मचारियों को सरकारी आवास प्रदान किया जाये। सातवीं योजना में इस प्रयोजन के लिए पर्याप्त धन की व्यवस्था की जाये। अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं इस आवश्यकता पर बल देता हूं कि पांडिचेरी को वारास्ता वेल्लूपरम, तिरुवनमाली, चेगंम, कृष्णागिरी, कावेरीपटनम और ओसूर होकर बंगलोर से जोड़ दिया जाये। इस योजना के कार्यान्वियन से इस मार्ग के पिछड़े भाग के औद्योगिक विकास के लिए रास्ता खुल जायगा। इन शब्दों के साथ मैं अनुदान की अनुपूरक मांगों का समर्थन करता हूं और अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं माननीय रेल राज्य मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि करूर-डिन्डीगल बड़ी लाइन परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त राशि आवंटित की जाये। यदि ऐसा किया गया तो तमिलनाडू की जनता, जिसने अपने माननीय प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी के नेतृत्व में अपना विश्वास प्रकट किया है, यह महसूस करेगी कि केन्द्र सरकार हमारे प्रधान मंत्री के विचारों को मूर्तरूप देने के लिए वास्तव में वचनबद्ध है क्योंकि इस करूर-डिन्डीगल बड़ी लाइन परियोजना से तमिलनाडू के इन पिछड़े इलाकों की चिरस्थायी गरीबी को दूर करने में सहायता मिलेगी। हम भी तमिलनाडू की जनता से यह कह सकेंगे कि नई सरकार के प्रथम वर्ष में हमने केन्द्र सरकार से पर्याप्त फायदेमन्द काम कराये हैं।

6.00 म० प०

उपाध्यक्ष महोदय : अब छः बजे हैं। अब हमें क्या करना चाहिए ?

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : हम एक घंटे का समय बढ़ा सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे आशा है कि माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे। अब राम प्यारे सुमन बोलेंगे। कृपया संक्षेप में कहिए जब हम समय बढ़ाते हैं; तो इसका लाभ अन्य माननीय सदस्यों को भी होता है।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे सुमन (अकबरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, सब से पहले में माननीय सिंधिया जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि जब से उन्होंने कार्य-भार संभाला है, तब से रेलवे में काफी चुस्ती आई है और रेलवे प्रशासन सुधार की तरफ बड़ी तेजी से बढ़ रहा है।

मैं सबसे पहिले यह निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे के लिए जो बजट में प्रावधान किया गया है, यह बहुत ही अपर्याप्त है, बहुत ही कम है। इतनी बड़ी व्यवस्था जिसके जिम्मे हो, उस को और ज्यादा धनराशि मिलनी चाहिए थी। मैं जोरदार शब्दों में यह मांग करता हूं कि वित्त मंत्रालय और योजना मंत्रालय कम से कम 400 करोड़ रुपये की और इस के लिए व्यवस्था करें जिससे यह मंत्रालय सही तरीके से, जो योजनाएं हैं उनको कार्यान्वित कर सके और जनता के फायदे के लिए काम कर सके। मैं इसलिए इस बात को कह रहा हूं कि इतना बड़ा विभाग यह है और हर प्रदेश से विचार आ रहे हैं कि उनके यहां रेलवे की सुविधाएं बढ़ाई जाएं, बिना धन के यह काम संभव नहीं है। इसलिए यह आवश्यक है कि ज्यादा से ज्यादा धन आवंटित किया जाए। रेलवे प्रशासन में काफी सख्ती हुई है, जिससे सुधार की तरफ तेजी से यह बढ़ रहा है और ट्रेनें पहले की अपेक्षा सही समय पर चलने लगी हैं लेकिन मैं यह कहना चाहूंगा कि पैसेन्जर ट्रेनों में सुधार नहीं हुआ है और पैसेन्जर ट्रेनें अब भी लेट चल रही हैं। उनकी तुलना में एक्सप्रैस ट्रेनों में काफी सुधार हुआ है और हर प्रकार का सुधार हुआ है लेकिन पैसेन्जर ट्रेनों में सुधार नहीं हुआ है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक निवेदन यह करना चाहूंगा। अभी भाई हरीश रावत जी कह रहे थे कि उत्तर प्रदेश की बड़ी अपेक्षा हुई है। यह बात सही है। सीमित संसाधनों में रेलवे मंत्रालय ने काफी कुछ करने की कोशिश की है हालांकि यह बात सही है कि उत्तर प्रदेश की उपेक्षा पहले भी बहुत हुई है और अब भी हुई है और मुझे ताज्जुब होता है यह देख कर कि रेलवे मंत्रालय की आंखें अयोध्या पर नहीं पहुंची और अयोध्या की उपेक्षा की गई है। इस नगरी को पूरे विश्व के लोग याद करते हैं और भगवान राम की नगरी अयोध्या की पूर्णतया उपेक्षा की गई है और इसके लिए किसी तरह की कोई व्यवस्था नहीं की गई है। अयोध्या के लिए, फैजाबाद के लिए और पूर्वांचल के लिए कुछ भी नहीं किया गया है चाहे रेल पटरी के निर्माण

की बात हो, चाहे नवीकरण की बात हो और चाहे किसी प्रकार की सुधार की बात हो। इन के लिए कोई व्यवस्था इसमें नहीं की गई है। एक छोटी सी मांग अयोध्या की है और बहुत दिनों से चली आ रही है। माननीय सिंधिया जी ने मेहरबानी कर के फैजाबाद में इलाहाबाद तक के लिए एक्सप्रेस ट्रेन अभी हाल में चलाने की स्वीकृति दी है। लोगों की मांग है कि उसको अयोध्या से चलाया जाए। इसमें कोई अतिरिक्त खर्च की बात भी नहीं है। एक धार्मिक स्थल से दूसरे धार्मिक स्थल तक उसको जोड़ दिया जाए। यह एक मामूली सी मांग है लेकिन दुर्भाग्य है कि मंत्रालय ने इस बात को भी नहीं माना। मुझे इस बात का अफसोस है। मैं यह कहना चाहता हूं कि वह ट्रेन जो फैजाबाद से चल रही है, उसको अयोध्या से इलाहाबाद तक चलाया जाए। दिल्ली से कलकत्ता वाया बाराबंकी, फैजाबाद, अकबरपुर, मालीपुर और शाहगंज, एक भी डाइरेक्ट ट्रेन नहीं है। बहुत सी ट्रेनें चलती हैं वाया इलाहाबाद, वाया गोरखपुर लेकिन बाराबंकी और फैजाबाद के रूट पर एक भी डाइरेक्ट ट्रेन नहीं है। पहले एक ट्रेन चलती थी बनारस तक के लिए और पहले जो दिल्ली बक्शर पैसेन्जर ट्रेन चलती थी, उस को अब बरेली-बक्शर पैसेन्जर कर दिया है। इसमें कोई अतिरिक्त खर्चे की बात नहीं है और मैं यह कहना चाहता हूं कि जनता की सुविधा को देखते हुए जो पहले दिल्ली-बक्शर पैसेन्जर ट्रेन चलती थी, उसको चलाया जाए। इसके अलावा जो गंगा-यमुना एक्सप्रेस ट्रेन चलती है, वह हफ्ते में 4 दिन वाया फैजाबाद, अकबरपुर, मालीपुर और शाहगज हो कर जाती है और शेष दिन वह वाया इलाहाबाद हो कर जाती है। मेरा कहना यह है कि उस ट्रेन को रोज यहां से कर दिया जाए। वह दिल्ली से वाराणसी तक प्रतिदिन चले क्योंकि काफी लोग उस सुविधा से वंचित रह जाते हैं।

इलाहाबाद रूट पर काफी ट्रेनें चलती हैं इसलिए वह ट्रेन फैजाबाद, मालीपुर, शाहगंज और अकबर होकर चलाई जाए जिससे कि वहां के यात्रियों को भी सुविधा हो सके।

मैं एक और निवेदन करूंगा कि कटहरी, जफरगंज, टांडा जैसे छोटे स्टेशनों पर एक ही प्लेटफार्म हैं और वे भी पटरियों से ऊंचे नहीं हैं। उन स्टेशनों पर जो ट्रेनें आती हैं उनमें यात्रियों को चढ़ने में बड़ी असुविधा होती है। वृद्ध और महिलाएं तो गिर जाती हैं। यह बड़ा जरूरी है कि वे प्लेटफार्म ऊंचे किये जाएं।

छोटे स्टेशनों पर शौचालय की व्यवस्था नहीं है। जहां शौचालय बने हुए हैं वहां पानी की व्यवस्था नहीं है। इससे वहां बड़ी गन्दगी रहती है। अकबरपुर एक जंक्शन है लेकिन वहां भी इसकी कोई समुचित व्यवस्था नहीं है। वहां वेटिंग रूम भी ठीक नहीं है। जो स्टेशन जंक्शन है कम से कम वहां तो यह व्यवस्था ठीक होनी चाहिए। अकबरपुर के पास टांडा है। जहां के लिए 440 मेघावाट का थरमल पावर प्रोजेक्ट स्वीकृत है। 1986 में उसकी एक यूनिट चालू हो जाने की स्वीकृति है। उसमें रोजाना एक रेक कोयला खर्च होता है। वहां जो आदमी काम करते हैं उनके लिए बैठने की कोई व्यवस्था नहीं है। वे टेंट लगा कर काम करते हैं। इस व्यवस्था को भी आप ठीक कीजिए। अकबरपुर में आप अतिरिक्त पटरियां बिछाइये जिससे कि वहां डिब्बे खड़े किये जा सकें। वहां शंटिंग की भी व्यवस्था कीजिए। थरमल पावर प्रोजेक्ट में जो कोयले की खपत हो रही है उसके लिये यह बहुत आवश्यक है।

अकबरपुर में न जाने किस जमाने में पुल बना था जो कि टूटने की स्थिति में है। उसको नया बनाया जाए। अकबरपुर, मालीपुर और जलालपुर में बहुत बुनकर हैं और वहां गांधी आश्रम भी है जहां से काटन का सामान कलकत्ता हो कर बंगलादेश को जाता है। वह सारा सामान स्टेशनों पर खुला पड़ा रहता है। क्योंकि वहां कोई गोदाम नहीं है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इन छोटे स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा को देखते हुए यह व्यवस्था कीजिए।

मान्यवर यह जो गंगा-यमुना एक्सप्रेस ट्रेन चलती है इसके जो फर्स्ट क्लास के डिब्बे है इसको वहां के लोग वर्स्ट क्लास के डिब्बे कहते है। रेलवे की जो छवि जनता में बनी है वह खराब न होने पाये इसलिये इन डिब्बों में भी सुधार की आवश्यकता है। जिन कामों में ज्यादा खर्च की आवश्यकता नहीं है उनको ठीक किया जाना चाहिये। कम से कम हर स्टेशन पर शौचालय हो, यात्रियों के बैठने की बैंचें हो। इन पर कोई ज्यादा खर्चा नहीं होने वाला है। इन कामों के बारे में जो उपेक्षा हो रही है वह उपेक्षा नहीं होनी चाहिए। इससे जनता में रेलवे मंत्रालय के प्रति और भी अधिक अच्छी भावना बनेगी।

इतना कह कर मैं इन मांगों का समर्थन करता हूं और यह कहना चाहता हूं कि सिन्धिया जी के रेलवे मंत्रालय में आने के बाद काफी सुधार हुआ हैं। मुझे आशा है कि वह आगे भी और सुधार लायेंगे जिससे कि रेलों में किसी प्रकार की कोई कमी न रहें।

इन्हीं शब्दों के साथ आपको धन्यवाद देता हुआ मैं अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

[अनुवाद]

श्री डी० एन० रेड्डी (कडप्पा) : रेलवे के सामान्य मसलों के बारे में हम बहुत बार चर्चा कर चुके हैं फिर भी रेलगाड़ियां देर से चलती हैं। माननीय मंत्री द्वारा इन बातों पर ध्यान दिए जाने के आश्वासनों के बावजूद यात्रियों की सुविधा की ओर ध्यान नहीं दिया गया है। रेलवे स्टेशन अभी भी अस्तव्यस्त और गंदे रहते हैं। यात्रियों की न्यूनतम सुविधाओं की ओर भी ध्यान नहीं दिया जाता। रास्ते में पड़ने वाले अधिकतर स्टेशनों पर बैठने की पर्याप्त व्यवस्था नहीं हैं और वहां स्वच्छ पेय जल उपलब्ध नहीं है। पिछले दशक में यात्री-किरायों में करीबन दो गुना वृद्धि हुई है और भाड़ा-शुल्क में भी वृद्धि हुई है लेकिन बदले में रेलवे से हमें उतनी सुविधायें नहीं मिल रही है। वैगनों की बहुत कमी है। किसी नई रेलवे-लाइन के लिये मंजूरी देने या स्वीकृत निर्माण कार्य को पूरा करने में क्षेत्रीय भेदभाव बरता जाता है। अनुभवों से पता चल चुका है कि ऐसा करना कितना खतरनाक है और इससे प्रभावित क्षेत्र की जनता की भावनाओं को कितनी ठेस लगती है। अतः मैं चाहता हूं कि धनराशि का आबंटन करते समय सभी क्षेत्रों की ओर उचित ध्यान दिया जाए। पिछले पांच सालों में दक्षिण-मध्य रेलवे में सात नई रेल लाइनों के लिए सर्वेक्षण किया गया है और उन्हें शुरू करने की सिफारिश की गई है किन्तु उनमें से किसी पर भी न तो काम शुरू किया गया है और न ही उन्हें सातवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल किया गया है। मुझे यह कहते हुए बहुत खेद हैं और मैं माननीय मंत्री से विशेष तौर पर अनुरोध करता हूं कि वह इस मुद्दे की ओर ध्यान दें।

कुछ महीनों पहले हमने आंध्र प्रदेश के लिए कोच फैक्टरी भी गयां दी है। जिन सात नई लाइनों का सर्वेक्षण किया जा चुका है उनमें कडप्पा जिले में नदियाला से टोरागुंटला तक—लगभग 125 किलोमीटर लम्बी नई बड़ी लाइन भी शामिल है। पांच वर्ष पूर्व इसका सर्वेक्षण किया गया था और राज्य सरकार ने भी प्राथमिकता के आधार पर इसकी सिफारिश की थी लेकिन सातवीं पंचवर्षीय योजना में इसे शामिल करने के लिए कोई कदम नहीं उठाया गया। कुछ निर्माणाधीन कार्य के लिए पर्याप्त मात्रा में धनराशि आबंटित नहीं की गई है। उदाहरण के लिए बीबीनगर—नडीकुडी बड़ी लाइन पर मद्रास तक, चार में से केवल दो टुकड़ों का ही निर्माण कार्य पूरा किया गया है। अन्य दो टुकड़ों पर निर्माण कार्य अभी पूरा किया जाना है। गुंटूर-मछरेला मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने पर 30 करोड़ रुपए के व्यय का अनुमान है लेकिन केवल 2.06 करोड़ रुपए ही खर्च किए गए हैं। आप अनुमान लगा सकते हैं कि इस हिसाब से परियोजना को पूरा करने में कितना समय लगेगा। इस साल धनराशि के अभाव में गुंटूर-मछरेला मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए कोई काम नहीं किया जा सका। नालगोंडा या गुंटूर से मद्रास जाने के लिए यह एक महत्वपूर्ण वैकल्पिक रास्ता है। यहां तक की चेरापल्ली में लोको शेड स्थापित करने का विचार भी छोड़ दिया गया है। हम बहुत समय से नई लाइनों की मांग करते आ रहे हैं। हम वाल्टेयर और नई दिल्ली को जोड़ने के लिए सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेन तथा गुंटूर-अमरावती एक्सप्रेस ट्रेन को डीजल से चलाने के लिए भी मांग करते रहे हैं किन्तु इन्हें बहुत समय से स्वीकार नहीं किया जा रहा है।

मैं जिस एक और बात का उल्लेख करना चाहता हूं और माननीय मंत्री से इस ओर विशेष रूप से ध्यान देने का अनुरोध करता हूं—वह है इलैक्ट्रानिकी कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड-हैदराबाद (ई०सी०आई०एल०) उक्त कम्पनी ने कलकत्ता मेट्रो रेलवे से केप सिगनलिंग एंड आटोमेटिक रेलवे प्रोटेक्शन (सी०ए०टी०पी०) की सप्लाई के लिए कुछ सौ करोड़ रुपयों का करार किया था और अग्रिम के तौर पर ई० सी० आई० एल० को 1.04 करोड़ रुपये दिए गए थे। लेकिन अब प्रधान मंत्री की जापान यात्रा के बाद ऐसे संकेत मिले हैं कि इनकी सप्लाई का पूरा काम जापानी फर्मों को सौंपा जा सकता है। मुझे पक्के तौर पर पता नहीं है किन्तु ऐसे संकेत मिले हैं। क्या मैं माननीय मंत्री से यह अनुरोध कर सकता हूं कि वह कम से कम मेरी बात तो सुनें भले ही मेरी सारी मांगों को स्वीकार न करें। यह बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है। मुझे पूरे क्षेत्र से सूचना मिली है और मेरे क्षेत्र की जनता ने खासतौर पर मुझ से कहा है कि मैं माननीय मंत्री से स्पष्टीकरण प्राप्त करूं।

उपाध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय जवाब देते समय आपके मुद्दों के उत्तर देंगे। मैं ध्यान रखूंगा कि वह उन मुद्दों के जवाब जरूर दें। अगर वह जवाब न दें तो उस समय आप उन पर जवाब देने के लिए जोर डाल सकते हैं।

श्री डी० एन० रेड्डी : यह बहुत महत्वपूर्ण समस्या है।

श्री माधव राव सिंधिया : सदस्यों को चिंता करने की जरूरत नहीं है। महोदय, उन्हें उत्तर मिलेगा।

श्री डी० एन० रेड्डी : पर यह सारे राज्य से संबंधित एक महत्वपूर्ण समस्या है। कृपया माननीय मंत्री को हमारे लिए कुछ क्षणों के लिए अकेला छोड़ दीजिए।

मैं इस बारे में अद्यतन जानकारी चाहता हूं कि इस समस्या की अब क्या स्थिति है। 3,982 करोड़ रुपए के आम बजट के अलावा वातानुकूलित रेल के डिब्बों और साधारण रेल-डिब्बों को खरीदने तथा अन्य कार्यों के लिए 432 करोड़ का पूरक बजट तैयार किया गया था। हम माननीय मंत्री से रायलसीमा एक्सप्रेस में वातानुकूलित डिब्बा लगाने की अगर मैं इसे दोहरा रहा हूं तो माफी चाहूंगा इसके चलने के समय में कमी करने की मांग करते आ रहे हैं ताकि यह निर्धारित समय से एक घंटा पूर्व हैदराबाद पहुंचने लगे लेकिन इन मांगों के संबंध में कोई उत्तर नहीं हुआ है। अब आप चूंकि आप अब और वातानुकूलित डिब्बों के लिए आर्डर दे रहे हैं इसलिए कम से कम अब मैं आशा कर सकता हूं कि रायलसीमा एक्सप्रेस के साथ एक वातानुकूलित डिब्बा लगाया जाएगा।

मुझे कुछ शब्द रेलवे सलाहकार समिति के बारे में भी कहने की अनुमति दी जाए जिसकी बैठक अब आमतौर पर हर तीन माह बाद होती है। यह समिति एक औपचारिकता मात्र रह गई है और इससे कोई परिणाम नहीं निकलता है। मुझे यह कहने की अनुमति दी जाए कि सलाहकार समिति की हर तीन माह बाद बैठक कराने की कोई जरुरत नहीं है क्योंकि वहां कोई भी अधिकारी न तो बोलता है और न ही हमारे सुझावों के संबंध में उत्तर देता है। माननीय मंत्री भी चुप बैठे रहते है। हमें बताया जाता है कि उत्तर बाद में भेज दिए जाएंगे और ये उत्तर निरपवाद रूप से होते हैं कि धनराशी या लोकोमोटिव की कमी है।

दूसरी बात, हम यह मांग करते रहे हैं कि सिकन्दराबाद-कुरनूल-ढोने मीटर लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए। रायलसीमा क्षेत्र के लोग बहुत समय से यह मांग करते आ रहे हैं। माननीय मंत्री से अनुरोध है कि वह इस पर विचार करें और इस संबंध में आवश्यक उपाय करें। हैदराबाद में सनतनगर और फतेहनगर में रेलवे ओवर ब्रिज की जरुरत बहुत समय से महसूस की जा रही है। इस ओर तत्काल ध्यान दिया जाना चाहिए।

जहां तक प्राइवेट रेलवे के प्रबंध-ग्रहण का संबंध है, मैं इस बात से सहमत हूं कि यह सही कदम है। मेरा अनुरोध है कि फुतवा-इस्लामपुर लाईट रेलवे कम्पनी के साथ-साथ निजी स्वामित्व वाली सातों मिनी रेलवे का प्रबंध सरकार को अपने हाथ में लेना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे के लिए पूरक मांगों का समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

[हिन्दी]

श्री राम पूजन पटेल (फूलपुर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत फतवा-इस्लामपुर लाइट रेलवे लाईन विधेयक और अनुदान की अनुपूरक रेल मागों का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। मैं अपनी ओर से कुछ सुझाव देना चाहता हूं। यातायात की दृष्टि से पूरे देश में रेल का अपना बहुत बड़ा महत्व है। माननीय रेल मंत्री जी ने जिस सक्रियता, परिश्रम

और दूरदर्शिता के साथ रेल विभाग में परिवर्तन करके सुधार किया है, उसके लिए वे बधाई के पात्र हैं। मंत्री जी ने बड़ी तेजी के साथ कहीं-कहीं पर निरीक्षण किया है, जिससे रेल विभाग में काफी सुधार हुआ है। मैं निवेदन करूंगा कि रेल की गति को कम न किया जाए बल्कि तेज करने के लिए कोई ऐसा काम करें जिससे गाड़ियों की गति और तेज हो सके। बहुत से गैन्ग मैन कर्मचारियों के बारे में कहना चाहूंगा। कई गैन्ग-मैन ऐसे हैं जो पिछले चार-पांच सालों से काम कर रहे हैं लेकिन उनकी सेवाओं को नियमित नहीं किया गया है। मैं समझता हूं कि इनके साथ न्याय नहीं हो रहा है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे। रेलवे स्टेशनों पर जहां गोदाम हैं, वहां पर चोरी बहुत होती है। इसकी जिम्मेदारी वहां पर जो अधिकारी या पुलिसकर्मी हो, उसे देनी चाहिए और उनके खिलाफ कार्यवाही करनी चाहिए। साथ ही साथ आर० पी० एफ० की संख्या बढ़ानी चाहिए। जी० आर० पी० जो पुलिस है वह जनता से ठीक ढंग से बर्ताव नहीं करती है और वे लोग काम भी कुछ नहीं करते हैं। आप देखेंगे कि हजारों की तादाद में बिना टिकट पुलिसवर्दी धारी रेल में सफर करते हैं जिसकी वजह से सही टिकटधारी को सीट नहीं मिल पाती है। रेल की पटरियों की दोनों तरफ बहुत सी जगह खाली पड़ी है, जहां पर आप पेड़ लगा रहे हैं।

मैं निवेदन करूंगा कि बड़े पेड़ों को नहीं लगाना चाहिए क्योंकि जिस समय तूफान और आंधी आयेगी तो पेड़ गिरेंगे और रेल मार्ग अवरुद्ध हो जायेगा जिससे रेल गाड़ियों का चलना मुश्किल हो जायेगा। मैं समझता हूं कि इस मामले पर आपको विचार करना चाहिए। ऐसे पेड़ लगाने चाहिए जिससे रेल लाईनों का नुकसान न हो। इलाहाबाद से जुड़ा हुआ एक स्थान है, सूबेदारगंज, जहां पर हजारों एकड़ जमीन पड़ी हुई हैं। करीब तीन-चार साल पहले चर्चा थी कि कोच फैक्टरी लगेगी। मैं नहीं जानता कि उसका क्या हुआ। मैं निवेदन करूंगा कि वहां पर सर्वेक्षण कराएं और यह देखें कि उस जगह का उपयोग किस प्रकार से किया जा सकता है, अन्यथा शहर का विस्तार हो रहा है और जिस पर वहां के लोग अवैध कब्जा कर लेंगे। इलाहाबाद-फैजाबाद पैसेंजर 2-ए एफ और 5-ए एफ बहुत पुरानी ट्रेन है। उसको एक्सप्रेस गाड़ी बना दिया है। यह गाड़ी इलाहाबाद साढ़े नौ बजे पहुंचती थी और अब उसको एक्सप्रेस बनाने से सुबह इलाहाबाद आने जाने वाले कर्मचारियों एवं जनता को दिक्कत पैदा हो गई है।

मैं निवेदन करूंगा कि इस गाड़ी को यदि विश्वनाथगंज, दयालपुर और सेवईत स्टेशनों पर रोक दिया जाए तो यह समस्या हल हो सकती है वरना लोगों के सामने बहुत दिक्कत पेश आ रही है। या तो कोई एक नई शटल गाड़ी इलाहाबाद और प्रतापगढ़ के बीच चलाई जाए, अन्यथा कई बार ऐसा होता है कि लोग कूद-कूद कर मर जाते हैं। यदि यह ट्रेन 5.30 बजे के आसपास इलाहाबाद पहुंच सके तो जनता का बहुत हित हो सकता है। मैं चाहता हूं कि आप इस पर विचार करें। मैंने पहले भी आपसे इस सम्बन्ध में निवेदन किया था परन्तु आपने मुझे आश्वासन दिया था कि अक्तूबर मास में जब नई रेलवे समय-सारिणी बनेगी तो इस पर भी विचार किया जाएगा। लेकिन मैं समझता हूं कि अब तो नई समय-सारिणी भी आ गई है, शायद किसी कारणवश यह विषय अछूता रह गया है। मैं चाहता हूं कि आप कृपा करके उस

पर ध्यान दें और अब जो भी नई समय-सारिणी बने, उसमें इसकी व्यवस्था करवा दें। इससे उस क्षेत्र की जनता को बहुत लाभ पहुंचेगा।

इसके साथ-साथ ऊंचाहार से इलाहाबाद तक एक शटल चलाने की व्यवस्था भी होनी चाहिए और यह गाड़ी इलाहाबाद ऐसे समय पर पहुंचे जिससे कचहरी जाने वाले लोगों को भी सुविधा हो सके और लोग शहर आकर शाम को वापस अपने स्थानों पर जा सकें। मैं समझता हूं कि जनहित की दृष्टि से यह व्यवस्था होना बहुत जरूरी है और समय-सारिणी में आवश्यक परिवर्तन होना चाहिए। अन्यथा इस समय जो ट्रेन इलाहाबाद आती है उसके समय में ही परिवर्तन करा दिया जाये।

हमारे इलाहाबाद में फाफामऊ नाम का एक जंक्शन है जहां से बनारस, जौनपुर, फैजाबाद तथा लखनऊ आदि तमाम जगहों को ट्रेन जाती हैं। इसके अलावा महीने में तीन बार वहां गंगा स्नान करने के लिए लोग एकत्रित होते हैं और बहुत बड़ा मेला लगता है। इसलिए उस स्टेशन का विस्तार होना भी बहुत जरूरी है। इस विषय में मैंने पहले भी कई पत्र लिखे थे और उसके उत्तर में मुझे बताया गया था कि धनाभाव के कारण यह सम्भव नहीं हो पा रहा है लेकिन मेरा निवेदन है कि जनता के हित को ध्यान में रखते हुए इस स्टेशन के विस्तार की विशेष तौर से व्यवस्था होनी चाहिए और उसके लिए आवश्यक धनराशि आबंटित की जानी चाहिए।

इसी तरह हमारे यहां श्रृंगवेरपुर नामक स्थान है, जहां भगवान राम वन जाते समय कुछ समय के लिए रुके थे और उससे सम्बन्धित रामचौरा रेलवे स्टेशन है। आज कल वह स्थान पर्यटक-स्थल भी घोषित कर दिया गया है और श्रृंगवेरपुर का विस्तार भी किया जा रहा है। मैं चाहता हूं कि इस दृष्टि से रामचौरा रेलवे स्टेशन के विस्तार पर भी समुचित ध्यान दिया जाना चाहिए, उसको अच्छा बनाया जाए और इसके साथ-साथ वहां जो रेलगाड़ियां आती जाती हैं उनके रुकवाने की व्यवस्था भी होनी बहुत जरूरी है।

मैं समझता हूं कि देश के विकास में रेलगाड़ियों की अपनी महत्वपूर्ण भूमिका है। इस कारण हमारे रेल राज्य मंत्री जी पर बहुत बड़ी जिम्मेदारी है और मैं जानता हूं कि वे बहुत सूझ-बूझ से अपनी जिम्मेदारी का निर्वाह भी कर रहे हैं। उनके कारण रेल विभाग में अधिक से अधिक परिवर्तन आयेंगे। फिर भी मैं उनसे निवेदन करना चाहूंगा कि हमें सुरक्षा की ज्यादा व्यवस्था करने की ओर ध्यान देना चाहिए। मैं आपको एक उदाहरण देना चाहता हूं। इलाहाबाद से प्रयागराज को गाड़ी जाती है, उसमें मैं आम तौर से ए० सी० स्लीपर में आता जाता रहता हूं और मेरे अनुभव के अनुसार हफ्ते में एक-दो बार उसमें अवश्य चोरी होती है। कैसे होती है, बड़े ताज्जुब की बात है। हमें उसकी पूरी निगरानी रखने की जरूरत है, जो काम हम कर नहीं पाते। मैं नहीं कहता कि कर्मचारियों की लापरवाही से ऐसा होता है या किसी अन्य कारण, लेकिन चोरियों के कारण लोगों के दिमाग में यह धारणा बैठ गई है कि इसमें पुलिस वालों का भी काफी हाथ रहता है। मैं चाहूंगा कि जी० आर० पी० के स्थान पर आर० पी० एफ० को सुदृढ़ किया जाना चाहिए क्योंकि जब भी कोई व्यक्ति रिपोर्ट लिखाने

जाता है तो उसकी रिपोर्ट लिखी नहीं जाती है। मुझे आशा है कि रेल राज्य मंत्री जी जिस सक्रियता से रेल-विभाग में कार्य कर रहे हैं, उसमें और चुस्ती बरतते हुए, अपने अधिकारियों और कर्मचारियों को और ज्यादा सक्रिय बनायेंगे, तभी जनता का हित हो सकेगा और आपकी तमाम योजनाएं सफल हो सकेंगी। इन शब्दों के साथ रेलवेज से सम्बन्धित अनुपूरक अनुदान की मांगों का मैं समर्थन करता हूं, जो मंत्री जी ने यहां प्रस्तुत की हैं और आशा रखता हूं कि जिन मुद्दों को मैंने उठाया है, उन पर ध्यान दिया जाएगा।

श्री के० डी० सुल्तानपुरी (शिमला) : उपाध्यक्ष महोदय, इस सदन में रेलवेज की अनुदान मांगों पर चर्चा हो रही है और चर्चा से मालूम होता है कि रेलवे विभाग को अभी सुचारू रूप से काम करने के लिए बहुत सा रुपया चाहिए। हर क्षेत्र के मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट ने अपने यहां नई रेलवे लाइनें बिछाने की बात कही और रेलवे के विस्तार के सम्बन्ध में कई सुझाव दिए, प्रोपोजल्स प्रस्तुत किए। मैं समझता हूं कि इस समय हमारे सामने केवल रेलवेज की अनुदान मांगें ही विचार के लिए प्रस्तुत हैं और जितना अतिरिक्त खर्चा हमारे रेल विभाग ने करना है, उनके लिए ही इन्हें प्रस्तुत किया गया है। मैं इन डिमाण्ड्स फार ग्रान्ट का तो समर्थन करता हूं लेकिन साथ-साथ यह भी समझता हूं कि रेलवे विभाग कोई भी कार्य तब तक सुचारू रूप से नहीं कर सकेगा जब तक कि इसको प्लानिंग कमीशन से ज्यादा तादाद में रुपया नहीं मिलता।

प्लानिंग कमीशन में अगर रेलवे विभाग का कोई मैम्बर नहीं है, तो मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे विभाग का भी वहां पर एक आदमी होना चाहिए ताकि ज्यादा से ज्यादा पैसा रेलवे विभाग को मिल सके।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके समक्ष यह कहना चाहता हूं कि हमारे देश में जितनी भी रलवे लाइन्स बिछाई जाती हैं उनमें पहाड़ी क्षेत्रों को इगनोर किया जाता है और अगर मैं खड़ा होता हूं यह बात कहने के लिए, तो मुझे यह कहा जाता है कि आप ऐसा क्यों कहते हैं क्योंकि आपके यहां तो रेल है ही नहीं। महोदय, शिमला तक एक रेलवे लाइन अंग्रेजों के समय में बिछाई गई, उसके बाद वहां पर कोई भी रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई है तथा दूसरी जगाधरी से पांवटा तक सर्वे हुआ परन्तु काम शुरू नहीं हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके सामने एक बात यह कहना चाहता हूं कि हमारे साथ ज्यादती हुई है राजा नालागढ़ की रियासत में 1826 में एक रेलवे लाइन नालागढ़ तक बनवाई और उसमें बकायदा रेलवे लाइन डाली गई, सरहन्द से नालागढ़ तक, लेकिन हमारी आजादी के बाद वह लाइन उखाड़ दी गई। यह हमारे साथ ज्यादती हुई है क्योंकि आज वहां पर बहुत सारी इंडस्ट्रीज लग रही हैं, वह बार्डर का इलाका है, वहां पर पंजाब का क्षेत्र लगता है। इसलिए महोदय मेरा निवेदन है कि जो पुरानी रेखाएं यानी रेल पटरी बनी हुई हैं उन्हीं के ऊपर रेलवे लाइन आप बिछवा दें, उसको ही बहाल कर दें। उसके न होने से हम पहाड़ी लोगों को यातायात में बहुत दिक्कत आती है और हमको कालका, हरियाणा में आना पड़ता है क्योंकि

ऊपर हिमाचल की तरफ तो बहुत कम गाड़ियां आती हैं। इसलिए हमें कालका आना पड़ता है जिससे हमारे पहाड़ी लोगों को काफी दिक्कतें पेश आती हैं। इसलिए महोदय, जो पुरानी नालागढ़ वाली लाइन थी, उसी को बहाल कर दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, कालका-शिमला, लाइन पर एक सनवासरा स्टेशन है, उसका कोई सुधार नहीं हुआ है। वहां पर भूमि धंस रही है और रेल पटरी को खतरा है। इसी तरह से तलवाड़ा लाइन पर बहुत कम खर्च किया गया है जबकि हमारी सरकार द्वारा इसके कम्पेन्सेशन पर बहुत ज्यादा खर्च किया गया है और दूसरी बातों में भी हमारी सरकार द्वारा बहुत पैसा खर्च किया गया था, किन्तु वहां पर रेलवे विभाग द्वारा बहुत कम पैसा खर्च किया गया है। इसलिए महोदय, मैं सिंधिया साहब और चौधरी साहब से यह कहना चाहता हूं कि वे हमारे क्षेत्र की ओर भी थोड़ा ध्यान दें और रेलवे लाइन बिछाने का कार्य आरम्भ करें ताकि पहाड़ी लोगों को थोड़ी सहूलियतें मिल सकें।

उपाध्यक्ष महोदय, चौधरी साहब तो हमारे पड़ौसी हैं, मैं इनको तथा सिंधिया साहब को बधाई देना चाहता हूं कि इन्होंने रेलवे विभाग की जिस भूमि पर एन्क्रोचमेंट हो रहा था उस पर तुरन्त कार्यवाही की है। मैंने भी इनको रेलवे की भूमि पर एन्क्रोचमेंट के केस अपनी ओर से चिट्ठी लिखकर भेजे थे, मुझे इस बात की खुशी है कि इन्होंने उन पर तुरन्त कार्यवाही करने के लिए अपने विभाग को लिखा और एन्क्रोचमेंट रोकने की कार्यवाही हुई।

उपाध्यक्ष महोदय, जो लोग यहां पर संसद में रेलवे की बातें करते थे और चिल्लाते थे तथा जिन्होंने रेलवे की भूमि को प्रायवेट लोगों को दिया और एन्क्रोचमेंट करवाया, ऐसे लोगों को सिंधिया साहब हराकर यहां पहुंचे हैं। एक ऐसे नेता को हराकर यहां पहुंचे हैं जो बात बहुत करते थे, लेकिन काम कोई भी नहीं करते थे, इसलिए सिंधिया साहब बधाई के पात्र हैं और वह जनता बधाई की पात्र है जिन्होंने सिंधिया साहब को चुना।

उपाध्यक्ष महोदय, जो बात यहां पर कही गई है कि अगर प्लानिंग कमीशन रुपया नहीं देगा, तो रेलवे विभाग कोई काम कैसे कर पाएगा, इस बात की मैं भी ताइद करता हूं और निवेदन करता हूं कि प्लानिंग कमीशन से रेलवे विभाग को ज्यादा से ज्यादा रुपया दिलवाया जाए ताकि रेलवे विभाग इस क्षेत्र में ज्यादा से ज्यादा और अच्छे से अच्छा काम कर सकें। अगर प्लानिंग कमीशन ने रुपया नहीं दिया, तो जो मौजूद काम हैं, ये भी मुश्किल से हो पाएंगे, नए काम करने का तो प्रश्न ही पैदा नहीं होता है।

महोदय, जो भी बातें यहां पर माननीय सदस्यों ने कहीं हैं, वे सब जायज हैं और मैं स्वयं उनकी ताइद करता हूं किन्तु मुख्य प्रश्न धन का है। इसलिए मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि सरकार प्लानिंग कमीशन से ज्यादा से ज्यादा पैसा रेलवे विभाग को दिलवाए, ताकि यह विकास के कार्य कर सके और रेलवे विभाग को पैसा मिलेगा तभी नौकरियां भी लोगों को मिल सकेंगी और नई रेलवे लाइनें भी बिछ सकेंगी। इन्हीं शब्दों के साथ, जो मांगें यहां प्रस्तुत की गई हैं, मैं इनका समर्थन करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे समय दिया।

श्री० सी० जंगा रेड्डी (हनमकोंडा) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझ से पहले जो तेलुगु देशम के वक्ता ने रेलों के सम्बन्ध में कहा है, उससे ज्यादा मैं कुछ नहीं कहना चाहता हूं, लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहता हूं कि हमारे जो यंग रेलवे मिनिस्टर हैं और चौधरी बंसीलाल जी जैसे तजुर्बेकार आदमी जहां हैं, उनको यह तो सोचना चाहिए था कि जो रेनोवेशन कमेटी थी उसने सुझाव दिया था कि सातवीं योजना में 5 हजार किलोमीटर ट्रेक का रेनोवेशन किया जाए, किन्तु इन्होंने मात्र 3500 किलोमीटर को ही यह सुविधा देने का प्रावधान किया है।

महोदय, आप जानते हैं कि हम दक्षिण वाले हैं। हम दक्षिण वालों को यह कहते हैं कि यह तो मद्रासी, निज़ामी और हैदराबादी हैं।

मंत्री जी जानते ही हैं कि आज दिल्ली से मद्रास तक जाने में कितना अधिक समय लगता है। दिल्ली से मद्रास तक इलेक्ट्रिक ट्रेन की व्यवस्था आपको अवश्य करनी होगी। मैंने पहले भी इसके बारे में आग्रह किया था। मुझे आश्वासन दिया गया कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक यह काम पूरा हो जायेगा। आज दिल्ली से बम्बई जाने में 18 घंटे का ही समय लगता है। दक्षिण से आने वाली गाड़ियों में पेसेंजरों की जो हालत होती है, इसको तो आप जानते ही हैं। रास्ते में जो खाना मिलता है वह भी देखने वाला होता है। थालियां न होने के कारण कपों में डालकर खाना दिया जाता है···(व्यवधान)।···

श्री गिरधारी लाल व्यास : खाना कम खाने से आपका स्वास्थ्य ठीक रहेगा।

श्री सी० जंगा रेड्डी : हमें तो नौजवानों की चिन्ता है। उनका स्वास्थ्य ठीक रहना चाहिए। हमारे मंत्री सिंधिया जी भी नौजवान हैं। वह इस बात को अवश्य देखें। त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस में आने पर हमें 48 घंटे लग जाते हैं। इसलिए इस रूट पर इलेक्ट्रिक ट्रेन की व्यवस्था अवश्य करायें।

हमारी आन्ध्र की राज्य सरकार और हमारे मित्र ने 2-12-85 को एक पत्र भेजा है। केवल मुझे ही नहीं बल्कि 42 संसद सदस्यों को पत्र भेजा। उसमें उन्होंने निराशा प्रकट की है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आपको पढ़ने की जरूरत नहीं है। नहीं, नहीं, पढ़िए नहीं। आप कुछ कहना चाहते हैं तो कह सकते हैं। लेकिन कुछ पढ़िए मत।

श्री सी० जंगा रेड्डी : आन्ध्र प्रदेश सरकार के पत्र में जो लिखा है मैं उसे पढ़ रहा हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं पत्रों को पढ़ने की अनुमति नहीं दूंगा। जो आप कहना चाहते हैं, कहिए।

श्री सी० जंगा रेड्डी : मैं पढ़कर सुनाना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अनुमति नहीं दूंगा।

प्रो० एन० जी० रंगा : आप स्वयं कह सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री सी० जंगा रेड्डी : नडीकुडी से बीबीनगर की लाइन को इंदिरा जी ने 1986 मे पूरा करने का वायदा किया था।

[अनुवाद]

"1985 चल रहा है। नडीकुडी-बीबीनगर लाइन को पूरा करने में एक साल और बाकी है। लाइन पूरी नहीं हुई है। लाइन के पूरा नहीं हो पाने के कारण विष्णुपुरम से मिरीयालागुडा तक माल वाहन के लिए लाइन शुरू नहीं की गई है।"

[हिन्दी]

हमें कहा गया था कि इस प्रोजेक्ट में 16 करोड़ रुपए खर्च होंगे। आज वह बजट 30 करोड़ का होने जा रहा है। अगर यह बजट ऐसे ही बढ़ता जायेगा तो काम पूरा नहीं हो पायेगा। हमें तो ऐसा लगता है कि यह 40-50 करोड़ तक जायेगा। इसको आपको देखना होगा।

आज हम देखते हैं कि हर जगह किसानों को लूटा जाता है। ट्रांसपोर्ट वाले बोलते हैं कि वैगन नहीं मिल रहा है। मार्च-अप्रैल में मिर्च को बम्बई भेजना होता है तो कह दिया जाता है कि वैगन नही है। मुझे तो ऐसा लगता है कि रेलवे वाले और व्यापारी दोनों मिलकर वैगनों की कमी कर रहे हैं।

मंत्री जी, अगर आप नडीकुडी से बीबीनगर तक रेलवे लाइन को बिछा दें तो हैदराबाद से गंटूर जाने के लिए 50 किलो मीटर दूरी हमें कम तय करनी पड़ेगी। निजाम के समय में तेलंगाना में जो रेल लाइनें बिछायी गई थीं उससे एक किलोमीटर भी आगे लाइनें नहीं बिछायी गई हैं। आप जानते हैं आदिलाबाद जाने के लिए कोई रेल ट्रांसपोर्ट ही नहीं हैं। अगर बस में बैठकर जायें तो 14 घंटे में पहुँचेंगे। बैठे-बैठे पैर सूज जायेंगे जिससे दो दिन तक आप उठ नहीं सकते हैं। मैंने कंसल्टेटिव कमेटी में भी इसके बारे में बताया था। मेरा निवेदन है कि हमारे राज्य मंत्री जी एक युवक हैं, हमारे प्रधान मंत्री जी, श्री राजीव गांधी जी भी युवक हैं लेकिन बंसीलाल जी बूढ़े हैं—मेरा आपसे अनुरोध है कि आप मेहरबानी करके इस लाइन को जरूर कंप्लीट करवा दें। आप काजीपेट सिकन्दराबाद सनतनगर लाइन के बारे में कुछ सोचते ही नहीं हैं।

[अनुवाद]

संसदीय कार्य विभाग में राज्य मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद) : माननीय सदस्य ने कहा है कि परिवहन मंत्री श्री बंसीलाल बूढ़े आदमी हैं। उन्हें यह बात वापस लेनी चाहिए······

श्री वी० कृष्ण राव (चिकबल्लापुर) : जंगा रेड्डी जी बूढ़े आदमी हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : वह स्वयं बूढ़े आदमी हैं इसलिए उन्होंने ऐसा कहा है ।

[हिन्दी]

श्री सी० जंगा रेड्डी : आप जानते हैं हैदराबाद दक्षिण का एक बहुत बड़ा सेन्टर है। हमारे स्टेट के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर ने 8 पेज का पत्र रेल मन्त्री को लिखकर भेजा है जिसमें उन्होंने निराशा व्यक्त की है कि चेल्लापल्ली में जो एलेक्ट्रिकल लोकोशेड बनना चाहिए था वह नहीं बन सका। सिकन्दराबाद चेल्लापल्ली के बहुत नजदीक पड़ता है। इसी तरह से काजीपेट में कोच फैक्टरी बनने वाली थी जिसमें दस हजार लोगों को रोजगार मिलने की सम्भावना थी लेकिन उसमें भी हमें आशा की जगह निराशा ही हाथ लगी है। हमने देश की एकता और पंजाब समस्या को ध्यान में रखते हुए कोई आन्दोलन नहीं चलाया वरना हम भी चाहते तो दक्षिण का गेट बन्द कर सकते थे। लेकिन हम नहीं चाहते थे पंजाब की समस्या को लेकर देश की एकता को कोई बाधा पहुंचे। इसीलिए पंजाब को जो कोच फैक्टरी दी गई है उस पर हमने कोई जोर नहीं दिया। अतः हमारा आपसे निवेदन है कि काजीपेठ में जो सात करोड़ की लागत से एलेक्ट्रिकलस लोको शेड बनने वाला है उसको जल्दी बनाने का यत्न किया जाए। उसके लिए भूमि भी एक्वायर कर ली गई हैं तथा दीवारें भी बन गई हैं परन्तु अभी लाइन कंप्लीट नहीं हो सकी है। मेरा निवेदन है भल्लारशाह से काजीपेट तक डबल लाइन बनानी चाहिए।

जैसा कि आप जानते हैं आदिलाबाद करीमनगर के क्षेत्र में बहुत अधिक कोयला पाया जाता है। हिन्दुस्तान में जितना कोयला होता है उसका लगभग 40-50 प्रतिशत इसी क्षेत्र से मिलता है। यहां से उस कोयले को सभी जगह भेजना पड़ता है लेकिन उसके ट्रांसपोर्ट की कोई व्यवस्था नहीं है। कभी-कभी थर्मल प्रोजेक्ट्स बन्द होते हैं तो उनके बन्द होने का कारण यह बताया जाता है कि कोयले की सप्लाई नहीं हो रही है। जब कोयले वालों से पूछा जाता है तो वे कहते हैं कि उनको वैगन नहीं मिल रहे हैं। और जब रेलवे से पूछा जाता है तो कह देते हैं वे तो वैगन देने के लिए तैयार हैं लेकिन कोई लेने के लिए तैयार नहीं है। तो यह किस प्रकार की स्थिति चल रही है, समझ में नहीं आता है। यह जो हालत चल रही है इसको आपको सुधार करना चाहिए क्योंकि अगर दो दिन के लिए भी बिजली का उत्पादन रुक जायेगा तो बड़ी मुश्किल हो जायेगी। जैसाकि आप जानते हैं उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र में बिजली की कमी है लेकिन हमारा प्रदेश बिजली देने के लिए तैयार है। आंध्र प्रदेश की तुलगू देशम की सरकार कन्सेशनल रेट पर बिजली देने के लिए तैयार है क्योंकि हमारा प्रदेश बिजली के मामले में सरप्लस है।

[अनुवाद]

श्री माधवराव सिन्धिया : कोयले की कमी के कारण इस साल एक भी बिजली घर बंद नहीं हुआ है और वैगनों की संख्या कम होने के बावजूद बिजली घरों को की जाने वाली कोयले की सप्लाई में 20% की वृद्धि हुई है।

[हिन्दी]

श्री सी० जंगा रेड्डी : आपने क्या कहा, मैं समझ नहीं पाया।

श्री माधवराव सिन्धिया : रेप्लाई में आपको बतला दूंगा।

श्री सी० जंगा रेड्डी : तो जैसा आप जानते हैं महाराष्ट्र, कर्नाटक, उड़ीसा में बिजली का उत्पादन कम है लेकिन आंध्र प्रदेश सरप्लस है। इस बिजली का उपयोग करने के लिए आप मेहरबानी करके जल्दी से जल्दी विजयवाड़ा-बल्लारशाह-काजीपेट लाइन को कंप्लीट कीजिए। मैं यह भी चाहता हूं कि हैदराबाद में सर्कूलर ट्रेन को कम्पलीट किया जाए। जनगांव में रेलवे ओवर ब्रिज भी बनाया जाए। इसलिए वहां की सरकार 50 प्रतिशत राशि देने के लिए तैयार है। इस बारे में मैंने आपको चिट्ठी भी लिखी है, लेकिन कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

[हिन्दी]

कन्सलटेटिव कमेटी में जो भी सुझाव दिए हैं, उन पर गौर करके पूरा करने की कोशिश करनी चाहिए। उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए जो समय दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आप मद्रास के बारे में बहुत सी बातें बता चुके हैं अतः अब कृपया खत्म करिए।

श्री सी० जंगा रेड्डी : मैं दक्षिण भारत के बारे में बात कर रहा हूं। एक मिनट की की अनुमति दीजिए। महोदय, मेरी बात मान लीजिए।

श्री राम भगत पासवान (रोसड़ा) : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले मैं कहना चाहता हूं कि योजना विभाग को चाहिए कि रेल मंत्रालय से जो भी मांगें आती हैं, उनको सहर्ष स्वीकार कर लेना चाहिए। लेकिन दुःख की बात है कि जो भी मांगें रेल मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत की जाती है, उन पर स्वीकृति नहीं दी जाती है। फलतः हमारे रेलवे विकास का काम, जहां कहीं भी हो रहा होता है या होना होता है, वह सारा का सारा ठप्प पड़ जाता है।

महोदय, रेलवे सामाजिक सेवा और व्यावसायिक सेवा दोनों के लिए महत्वपूर्ण समझा गया है, लेकिन रेलवे अधिकारी अधिकांश चीजों को कामर्शियल प्वाइंट आफ व्यूह से देखते हैं, सामाजिक सेवा के प्वाइंट आफ व्यूह से नहीं देखते है। मैं पूर्वी रेलवे की दयनीय दशा के बारे में आपको कहना चाहता हूं। आज प्रसन्नता होती है कि आजादी के बाद एक शहर को दूसरे शहर से जोड़ने के लिए फास्ट, सुपर फास्ट, डिलक्स, राजधानी एक्सप्रेस बहुत सी गाड़ियां दी गई हैं और इसकी वजह से एक शहर से दूसरे शहर की दूरी कम हो गई है। इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। इसके साथ ही कुछ निराशा भी हो रही है, जिस तरह से आपने एक शहर को दूसरे शहर से जोड़ने के लिए अनेकों गाड़ियां दी हैं, उसी तरह से एक शहर को देहात से नहीं जोड़ा गया है। जहां तक पूर्वोत्तर रेलवे का प्रश्न है, और गाड़ियां देना तो दूर जो गाड़ियां वहां चलती थी, उनको भी बन्द कर दिया गया है। आज उत्तर बिहार की आबादी तीन करोड़ से भी अधिक है। तीन करोड़ जनता आज रेलवे की सुविधा से वंचित हो गई

है। जिस वजह से वहां बस की सुविधायें बढ़ गई हैं। एक समस्या यह कि यदि एक स्थान पर पहुंचने के लिए बस के द्वारा तीन घण्टे लगते हैं तो रेल के द्वारा बारह घण्टे लगते हैं। दूसरी तरफ पूर्वोत्तर रेलवे के अधिकारी बड़े-बड़े पूंजीपतियों से साँठगांठ करके बसों को चलाकर रेल सेवा को रद्द करवा दिया है। जो गाड़ियां चलती भी हैं, उनको भी बंद करवा दिया जाता है। 79 और 78 डाउन गाड़ियों के अन्दर लोगों को रिजर्वेशन नहीं मिलता था। पटना बिहार की राजधानी है। लेकिन उस गाड़ी को भी बन्द कर दिया गया है। दानापुर एक्सप्रेस जो समस्तीपुर तक जाती थी, उसको भी बन्द कर दिया गया है। जब प्रश्न पूछा जाता है, तो कह दिया जाता है कि क्योंकि बस सेवा हो गई है, इसलिए रेल चलाने की कोई आवश्यकता नहीं है। इस तरीके से अधिकारी लोग गलत सूचना मंत्री महोदय को दे देते हैं और वैसा ही जवाब हमको मिल जाता है। इससे वहां की जनता में बहुत निराशा है। दक्षिण और पश्चिम भारत से जो गाड़ी पटना पहुंचती हैं, वे वहां पर 10 बजे और 8 बजे पहुंचती हैं। आधा घंटे और एक घंटे बाद उनका मेल देना चाहिए लेकिन जो गाड़ी सुबह 10 बजे पहुंचती है, उसका मेल शाम को 5 बजे दिया जाता है। अब इतने समय के लिए यात्री वहां पर अटका रहता है। और 5-6 घंटे तक यात्री वहां ठहरे रहते हैं। जोड़ा गाड़ियां आपने बन्द कर दी हैं, उनसे उत्तर बिहार की 3 करोड़ जनता को आपने रेल सेवाओं से वंचित कर दिया है और विवश होकर उनको बस पर चलना पड़ता है, जिसमें बड़ी परेशानी होती है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जो गाड़ियां आपने बन्द की हैं, उनको खोल दिया जाए और सुपर फास्ट गाड़ी वहां पर चलाई जाए। आपके अधिकारियों की यह रिपोर्ट गलत है कि रेलवे का रूट बहुत लम्बा है। आप देखिये कि समस्तीपुर से जयन्ती जनता पटना 3 घंटे में पहुंचती है और समस्तीपुर से दरभंगा पहुंचने में 45 मिनट लगते हैं। जयनगर जो 300 किलोमीटर है, वहां गाड़ी 5 घंटे में पहुंचती है और बस भी 5 घंटे में पहुंचती है। इसलिए आपको गलत सूचना दी गई है कि रूट लम्बा है। गलत रिपोर्ट देकर ये जनता को धोका दे रहे हैं। उत्तर बिहार के संसद सदस्यों ने एक मेमोरेण्डम दिया था कि जो गाड़ियां बन्द कर दी गई हैं, उनको खुलवाया जाए। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि इन गाड़ियों को अविलम्ब खुलवाया जाए। पार्लियामेंट का जवाब है कि 22 लाख रुपए का रेलवे वालों को घाटा हो रहा है। यह दो साल पहले की फीगर है। अब तो यह करोड़ों में आ गया होगा। इस तरह से जो राजस्व पहले रेलवे को प्राप्त होता था, वह प्राइवेट पूंजीपतियों के हाथ में चला गया है। यह आपके अधिकारियों की अकुशलता है। इसलिए जो गाड़ियां बन्द की गई थीं, उनको आप तुरन्त खुलवाइए ताकि जनता को राहत मिले।

मान्यवर, उत्तर बिहार के लिए प्रथम पंचवर्षीय योजना से लेकर अब तक कितनी राशि दी गई है। 0.75 प्रतिशत उसको राशि दी गई है। यह हिन्दुस्तान की एक बड़ी दूसरी स्टेट कही जाती है और वहां पर रेलवे का कोई विकास न हो, तो वहां की जनता के साथ अन्याय किया जा रहा है। स्व० ललित नारायण मिश्र को समस्तीपुर-दरभंगा ब्रोडगेज लाइन के लिए मैमोरेण्डम मेरे द्वारा ही दिया गया था। जब वे उद्घाटन के लिए गये, तो वहां पर बम चला था, जिसमें उनका स्वर्गवास हो गया था। मेरे शरीर में भी 5-7 स्पिलिंटर्स बम के लगे थे। यह सिर्फ 30 किलोमीटर है, जिसके लिए काम शुरू हो गया था लेकिन बाद में उसको बन्द कर दिया गया।

श्री केदार पांडे ने 1981 में अर्थ-वर्क का काम शुरू करवाया लेकिन जब दूसरे मंत्री आए, तो काम ठप्प पड़ गया। इससे वहां की जनता में आक्रोश है और वह यह महसूस करती है कि क्योंकि हमारे इलाके के मंत्री नहीं हैं और वे दूसरे इलाके के होते हैं, इसलिए हम लोगों के साथ अनर्थ हो रहा है। जो काम प्रारंभ हो गया था और जिसके सर्वेक्षण पर लाखों रुपया खर्च हुआ है, उस समस्तीपुर-दरभंगा का ब्रोडगेज लाइन का काम अविलम्ब प्रारम्भ किया जाए। इस लाइन के न बनने से ट्रानशिपमेंट में 50 हजार रुपया पर डे सरकार को डेमेज के देना पड़ रहा है। इसी तरीके से सकरा, हसनपुर रेलवे लाइन का काम शुरु हो गया था और 90 लाख रुपया उस पर खर्च हो चुका है, वह भी बन्द करवा दिया गया। वहां पर अर्थ-वर्क का काम शुरु हो गया था लेकिन वह बन्द करवा दिया गया। इस काम को भी अविलम्ब प्रारम्भ करवाना चाहिए। इस के न होने से वहां की जनता में बड़ी निराशा है।

एक बात यह और कहना चाहता हूं कि गंगा ब्रिज पर रोड ब्रिज बना हुआ है लेकिन रेल ब्रिज नहीं है। इसका फल यह हुआ है कि जितने पैसेन्जर रेल से जाते थे, वे अब बस से होकर जाते है और 40 लाख रुपया रप डे जो प्राप्त होता था, वह चला जा रहा है। यह जो घाटा रेलवे को हो रहा है, इसको आपके रेल अधिकारी नहीं देखते हैं और सिर्फ यही कह देते हैं कि फंड नहीं है। फण्ड कहां से आयेगा ? एक जगह से दूसरी जगह आने-जाने में जहां बस तीन ही घंटे लेती है वहां आप की रेलवे बारह घंटे लेती है। आप गरीब पैसेंजर्स से सेकिंड क्लास का किराया लेते हैं और इतनी देर में उसे अपनी जगह पर पहुंचाते हैं। पैसेंजर की हालत आज बहुत खराब है।

मान्यवर, मैं आपको बताता हूं कि रेलवे के जो अधिकारी हैं, स्टेशन मास्टर है उनका भी व्यवहार पैसेंजरों के साथ अच्छा नहीं होता है। यात्रियों पर रेलों में प्रहार किया जाता है। उस प्रहार से उन यात्रियों की सुरक्षा की कोई व्यवस्था नहीं है। उनकी सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिए।

एक बात मैं कमीशनों के बारे में कह देना चाहता हूं। मान्यवर इन्टरमीडियेट, बी० ए० पास जो शेड्युल्ड कास्ट्स और शेड्युल्ड ट्राइब्स के बच्चे हैं वे भी इन कमीशनों के माध्यम से नौकरी पाने में असमर्थ हैं। जिनकी बैक डोर से पैरवी होती है उनको ही बुलाया जाता है। इसकी तहकीकात होनी चाहिए। शेड्युल्ड कास्ट्स और शेड्युल्ड ट्राइब्स के लोगों को न्याय देने के लिए इनमें उनका भी प्रतिनिधित्व होना चाहिए।

(व्यवधान) **

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आप पहले ही बहुत समय ले चुके हैं। कृपया बैठ जाइए। मैं अगले वक्ता श्री राम सिंह यादव को बोलने के लिए कहता हूं। कार्यवाही वृतांत में कुछ भी सम्मलित नहीं किया जाएगा।

**कार्यवाही—वृतांत में सम्मलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री राम सिंह यादव (अलवर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में जो अनुपूरक मांगें रखी हैं मैं उनका समर्थन करता हूं।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को और उनके मंत्रालय को, उनकी कार्य प्रणाली के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने 1 अप्रैल से ले कर 30 सितम्बर तक जो राजस्व की प्राप्तियां की हैं। जो रेवेन्यु रिसीटस प्राप्त की हैं वे 100 करोड़ रुपये से भी अधिक की प्राप्त की हैं। रेलवे विभाग में उन्होंने एक नया कीर्तिमान कायम किया है। अभी तक हम सुनते आ रहे थे कि रेलवे का बजट हमेशा घाटे में रहता है और जो भी रेलवे के बजट आते रहे हैं उनमें रेवेन्यु रिसीट्स की बजट में दिखायी गयी रेवेन्यु रिसीट्स से अभी भी अधिक प्राप्ति नहीं हुई है। यह पहली बार है कि आपने नया कीर्तिमान कायम किया है। इसके लिए आप पूरे देश की जनता की प्रशंसा के पात्र है।

मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने जो रेलवे फ्रेट्स में अधिक आय अर्जित की है और इस बात के बावजूद की है कि आपको नये वेगंस के लिए अधिक रुपया न मिला और पुराने वेगंस के होते हुए भी आपने रेलवे फ्रेट्स में एक नया कीर्तिमान पैदा किया है। आपने माल गाड़ियों से माल ढोने का जो लक्ष्य रखा था उसको पूरा किया और आपके पास जो माल डिब्बे थे उन्हीं के माध्यम से आपके रेलवे मंत्रालय ने सही ढंग से, सही समय पर माल को अपने-अपने स्थान पर पहुंचाया, यह भी प्रशंसनीय हैं।

मैं रेलवे मंत्रालय को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूं कि उसने 1190 किलो मीटर रलवे ट्रैक का जीर्णोद्धार किया जबकि आपका लक्ष्य 875 किलो मीटर का था। यह भी अपने आप में बहुत प्रशंसनीय कार्य है। मुझे उम्मीद है कि वर्ष भर में 3 हजार किलो मीटर का जो आपने लक्ष्य रेलवे ट्रैक के जीर्णाद्धार का लक्ष्य रखा है, उस लक्ष्य की आप प्राप्ति कर सकेंगे।

रिजर्वेशन के मामले में रेलवे में जो बहुत बड़ा भ्रष्टाचार फैला हुआ है, रेलवे में रिजर्वेशन पसे के आधार पर, रिश्वत के आधार पर मिलता है, जो यह भय और शंका लोगों में व्याप्त है, उसको आपने रिजर्वेशन की प्रणाली को परिवर्तित कर दूर करने का प्रयास किया है। आप रेलवे में कम्प्युटर सिस्टम को इन्ट्रोड्यूस कर रहे हैं और दूसरे तरीके से भी प्रयास कर रहे हैं जिससे कि जनता के दिलों-दिमाग से आशंका और भय दूर हो, इसके लिए भी आप प्रशंसा के पात्र है। यह परिवर्तन आपने कर भी दिया है और कम्प्युटर सिस्टम को इन्ट्रोड्यूस कर भी रहे हैं। मुझे आशा है कि अब लोगों को रिजर्वेशन के मामले में पूरी राहत मिल रही होगी। इसके लिए भी आप प्रशंसा के पात्र हैं। (व्यवधान)

आपको अपनी नजर से ही दिखाई देता है, आप हमारी नजर से भी देखा करें। मैं रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि इस देश के अन्दर अपने आप में जो एक नया काम शुरू किया गया है वह यह है कि जो भी नया काम रेलवे मंत्रालय ने हाथ में लिया है, उन कामों को पूरे तरीके से जो हमारे लक्ष्य थे, उनकी प्राप्तियां की हैं और नए जो प्रोजेक्ट्स लिए गए हैं उन

सब पर आज काम हो रहा है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि मेरे क्षेत्र में भी मथुरा-अलवर रेलवे लाइन का नया काम 1983-84 के सप्लीमेंट्री बजट में शुरू हुआ था, आज प्रसन्नता की बात है कि लगभग तीन किलोमीटर लाइन पर मथुरा से लेकर अलवर की ओर मिट्टी बिछाने का काम किया गया है और काम तेजी से चल रहा है। यहां मैं निवेदन करना चाहूंगा कि पहले मंत्री जी ने यह आश्वासन दिया था कि अलवर में वह काम अलवर की तरफ से शुरू होगा। रेसीडेंशल क्वार्टर्स स्टाफ के लिए बन चुके हैं, लेकिन काफी काम अभी शुरू नहीं हुआ है। जमीन एक्वायर हो गई है, किसानों से जमीन ली जा चुकी है, उनको कंपसेशन देकर आखिरी फार्मेलिटी पूरी करनी है, इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि जिस तेजी से हर क्षेत्र में काम कर रहे हैं, वहां पर भी जो पुराना दिया हुआ आश्वासन है पूर्व रेलवे मंत्री जी द्वारा, उसको पूरा करें और अलवर-मथुरा जो बी० जी० लाइन है, उसको पूरा करने के लिए वहां काम शुरू करना चाहिए।

रेलवे पुलों के बारे में जहां भी रेलवे पुल टूट गए हैं, मैं पी० ए० सी० में गोहाटी गया था गत वर्ष, वहां पर ऐसे बहुत से पुलों को टूटा हुआ बतलाया गया था, उन सब को रेलवे मंत्रालय ने अपने हाथ में लिया है। इसमें भी कुछ ऐसे पुल हाथ में लिए हैं जो टूटे हुए थे और उनका नवीनीकरण करने जा रहे हैं। इससे जाहिर होता है कि रेलवे विभाग अपने काम के प्रति कितना जागरू है, कितनी सेंसेटिवनेस है।

इसके साथ ही यह निवदन करना चाहूंगा कि अलवर में रेलवे का ओवरब्रिज मंजूरशुदा है, सेंग्शन किया हुआ है, लेकिन अभी काम शुरू नहीं हुआ है। आशा है आप वहां पर जल्दी काम शुरू कराएंगे। अलवर अपने आप में राष्ट्रीय राजधानी के अंतर्गत है, नेशनल कैपिटल रीजन में है और जितने भी दिल्ली के सैटलाइट टाउन्स हैं उनको विकसित करना है, क्योंकि दिल्ली में जो आबादी बढ़ रही है, उस आबादी के घनत्व को कम करने के लिए दिल्ली के जो सैटलाइट टाउन्स हैं, उनके अन्दर ये सुविधाएं आवश्यक हैं। सबसे पहली सुविधा यातायात की है। मैं रेलवे मंत्री जी को उनके इस प्रयास के लिए धन्यवाद देता हूं और इसके लिए प्लानिंग कमीशन ने भी पहली बार रेलवे मंत्रालय की तारीफ की है और यह किया है कि पिछले 6 महीनों में प्लानिंग कमीशन ने जो 1650 करोड़ रुपया इस एनुअल प्लान के लिए रेलवे को सैंक्शन किया था उसको 2050 करोड़ रुपए तक बढ़ा दिया है, 400 करोड़ रुपए की वृद्धि की गई है। प्लानिंग कमीशन को भी अहसास हुआ है कि रेलवे मंत्रालय वास्तव में काम करता है और रेलवे मंत्रालय आज केवल कंसालिडेटेड फण्ड आफ इंडिया पर ही निर्भर नहीं है बल्कि इंटरनल रिसोर्सेस भी डेवलप करने की क्षमता रखता है। यह आज नई कूवत पैदा की है, नई उपलब्धि है और वह यह है कि जो इन्टरनल सोर्सेस डेवलप करने की प्रवृत्ति रेलवे मंत्रालय में पैदा करने जा रहे हैं, इसके लिए मंत्रालय बधाई का पात्र है और इस कदम को जितना मजबूत किया जाएगा उतनी अधिक कामयाबी मिलेगी। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आपके पास जो भी बड़े काम हैं, जैसे कि दिल्ली से अहमदाबाद लाइन को ब्राडगेज में कन्वर्ट करने का काम है, जिसके लिए वर्ष 1977-78 के बजट में कुछ रुपया इयर-मार्क किया गया था कई बार सर्वे हुआ है और यह प्रोजेक्ट बहुत जरूरी है, इस पर जल्दी काम शुरू किया जाना चाहिए। सभी राज्यों की राजधानियां बी जी लाइन से

जुड़ी हुई हैं, लेकिन जयपुर हमारे राजस्थान प्रान्त की राजधानी है जो ब्राडगेज से नहीं जुड़ी हुई। इसलिए कृपया दिल्ली अहमदाबाद लाइन को एक साथ अगर नहीं ले सकते हैं तो पहले दिल्ली से जयपुर बी जी का काम शुरू किया जाए और धीरे-धीरे जैसे-जैसे अमाउन्ट हो, उसका इस्तेमाल करके इस काम को आगे बढ़ाया जाए। जयपुर जो सारी दुनिया में वर्ल्ड टूरिस्ट मैप पर है, ऐसा आकर्षक शहर है और जो विश्वकर्मा इन्डस्ट्रियल एरिया है, वह एशिया का सबसे बड़ा इन्डस्ट्रियल एरिया है, उस इन्डस्ट्रियल एरिया को आज किसी भी बी जी लाइन से नहीं जोड़ा गया है। यही कारण है राजस्थान में बिजली की कमी है और वह कमी इसलिए है कि वहां पर जयपुर तक कोई भी सुपर थर्मल पावर प्लांट नहीं लग सकता, इसलिए नहीं लग सकता कि कोयला वहां पर बी जी के माध्यम से नहीं पहुँचाया जा सकता। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि दिल्ली अहमदाबाद लाइन को ब्राडगेज में कन्वर्ट करने के लिए आने वाले बजट में प्रावधान करें और कुछ टोकन मनी रखें। यहां से रिवाड़ी, अलवर और जयपुर तक इन्सटालमेंट में काम शुरू हो सकता है। रिवाड़ी तक डबल लाईन है। अगर एक लाईन को बीच में शुरू करते हैं तो आपको असुविधा नहीं होगी। पिछले छह महीनों से हम देख रहे हैं कि आपके रेलवे के स्टाफ में बहुत बड़ा परिवर्तन आया है। उनमें एक कर्टसी है। उनके व्यवहार में कुशलता आई है और साथ ही उनके अन्दर पंक्चुएलिटी है। आज रेलवे में जितनी गाड़ियां चलती हैं उनमें पंक्चुएलिटी सबसे अधिक बरती जाती है। पहले यह कहा जाता था कि किसी को घड़ी मिलानी है तो वह रेलवे से मिलाए। मुझे उम्मीद है कि इसी तरह से आप और आपका रेल मंत्रालय काम करेगा तो वही स्थिति इस देश में आ जाएगी। रेलवे में काम करने वाले जो कर्मचारी हैं उनकी सुविधाओं, उनके बच्चों की शिक्षा, उनकी चिकित्सा की ओर आपको ध्यान देना चाहिए। उनका जो हाल्ट होता है, जहां वे ठहरते हैं, वहां भी उनके लिए कुछ सुविधाएं होनी चाहिए। आपका मंत्रालय एक कमर्शियल आधार पर चल रहा है और उसी आधार पर आमदनी हो रही है। इसलिए उनकी सुख-सुविधाओं का अवश्य ध्यान रखें और कुछ अधिक सुविधाएं दें। इन शब्दों के साथ मैं आपको, आपके मंत्रालय को और आपकी कार्य प्रणाली को धन्यवाद देता हूं और प्रशंसा करता हूं।

7.00 म० प०

[अनुवाद]

श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर (बंगलौर दक्षिण) : उपाध्यक्ष महोदय, हम पिछले 3½ घंटे से जो चर्चा कर रहे हैं, वह बेकार नहीं जानी चाहिए। अब जबकि सातवीं योजना को अन्तिम रूप दे दिया गया है, हमें संदेह है कि रेल मंत्री वित्त के मामले में ज्यादा कुछ कर पायेंगे। हम कई सुझाव दे रहे हैं। पिछले एक वर्ष से मैंने रेल मंत्री से काफी पत्राचार किया है। प्रत्येक पत्र में यह उत्तर दिया गया है कि स्रोतों की कमी के कारण आपके सुझाव से सहमत होना सम्भव नहीं है। ऐसा नहीं होना चाहिए।

आज सुबह ही हम सबने एक स्वर से यह मांग रखी थी कि शिक्षा के लिए योजना में अधिक राशि रखी जानी चाहिए। इसी प्रकार, सारी सभा इस बात से सहमत है कि योजना को

पुन: तैयार किया जाना चाहिए और इसमें रेलवे के लिए पर्याप्त धनराशि रखी जानी चाहिए अन्यथा रेलवे असहाय हो जायेगा।

मेरे राज्य के कई अन्य सदस्यों ने कर्नाटक के बारे में कहा है, अतः, मैं भाषण नहीं दूंगा, बल्कि कुछ सुझाव ही दूंगा।

रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में सभा में आश्वासन दिया है कि प्राथमिकता चालू परियोजनाओं को दी जायेगी। परन्तु जहां तक कर्नाटक का संबंध है, उसके लिए योजनाओं का क्या होगा ? एक मांग तो बंगलौर-मैसूर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में है। नौ वर्ष पूर्व यह कार्य आरम्भ हुआ था, लेकिन हम नहीं जानते कि यह कब समाप्त होगा क्योंकि अभी तक 25 प्रतिशत कार्य भी पूरा नहीं हुआ है। हांलांकि रेलवे प्रशासन ने कर्नाटक राज्य में रेलवे के विकास के लिए 1985-86 के लिए 20 करोड़ रु० की मांग की थी लेकिन मात्र 4.63 करोड़ रु० ही आबंटित किये गये, जबकि 1984-85 में 61 करोड़ रुपये आबंटित किये गये थे। बंगलौर-मैसूर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए 1984-85 में 2 करोड़ रु० आबंटित किये गये थे, जबकि इस वर्ष 50 लाख रु० ही रखे गये हैं।

एक अन्य बात मैं जोलारपेट-बंगलौर लाइन के विद्युतीकरण के बारे में कहना चाहता हूं। छठी योजना में जब इसे योजना आयोग ने मंजूरी दी थी और इस सभा ने अपनी सहमति दी थी तो रेल मंत्रालय को इस योजना को बंद करने का कोई अधिकार नहीं है। मैंने 'हिन्दू' दैनिक समाचार पत्र में एक लेख पढ़ा था, जिसमें लिखा था कि रेलवे बोर्ड में मैकेनिकल इंजीनियरों की एक लॉबी है जो रेल लाइनों के विद्युतीकरण के विरुद्ध है। रेलवे बोर्ड में कोई इलैक्ट्रिकल इन्जीनियर नहीं है। यह एक गम्भीर मामला है। माननीय मंत्री को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

मैं केवल दो या तीन बातें और कहना चाहता हूं। अब, मैं आपका ध्यान कोकंण रेलवे की ओर दिलाना चाहता हूं।

प्रो० पी० जे० कुरियन : श्रीमान्, इसके लिए हम भी आपका समर्थन करते हैं।

श्री वी० एस० कृष्ण अय्यर : यह कोई राजनैतिक मांग नहीं है, सभी ऐसा चाहते हैं। कोकंण रेलवे के लिए पर्याप्त राशि दी जानी चाहिए। माननीय मंत्री जी, आप युवा व साहसी हैं। प्रत्येक, आपकी प्रशंसा कर रहा है। मैं भी आपकी प्रशंसा करता हूं। हमारे लिए कुछ कीजिए व हमें निराश न कीजिए।

कृपया पश्चिम तटीय रेलवे के लिए भी पर्याप्त धनराशि रखी जाय। अब मैं लाइनों के बदले जाने के बारे में कहूंगा, क्योंकि यह महत्वपूर्ण है। आपको मिरज-बंगलौर लाइन को बड़ी लाइन मे बदलने के लिए राशि आबंटित करनी चाहिए। चालू परियोजना, चित्रदुर्गा-रायदुर्गा नई लाइन के काम के लिए अधिक राशि रखी जानी चाहिए। इसी प्रकार हासपेट-हुगली लाइन को भी बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए।

अब मैं पिछले दो-तीन दशकों से लम्बित पड़े कुछ नए मार्गों का जिक्र करना चाहता हूं। हुबली-करवार लाइन जोकि कर्नाटक के उत्तरी जिलों के विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण है,

चामराजनगर-सहयमंगलम-मेट्टूपलायम लाइन और कोट्टूर-हरिहर लाइन पर शीघ्र कार्य आरम्भ किया जाना चाहिए। सेलम-बंगलौर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के कार्य को भी शीघ्र किया जाना चाहिए। उपाध्यक्ष महोदय आप की भी इसमें दिलचस्पी है।

उपाध्यक्ष महोदय : पांडीचेरी-बंगलौर लाइन का भी जिक्र कीजिए।

श्री बी० एस कृष्ण अय्यर : अब मैं बंगलौर नगर के लिए रेपिड ट्रांसिट प्रणाली परियोजना का जिक्र करना चाहता हूं। बंगलौर नगर तेजी से बढ़ रहा है। हमारे मित्र श्री जाफर शरीफ ने मेहरबानी करके इस योजना को बनाया था। इसे मंजूर करवाने के लिए, अब वह रेलमंत्री नहीं हैं। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि हमारे बंगलौर शहर की इस महत्वपूर्ण परियोजना को मंजूरी दी जाए। इसके अलावा, श्रीमन्, बंगलौर और दिल्ली के बीच प्रतिदिन गाड़ी चलाई जानी चाहिए।

अंत में, चिकबल्लापुरा-बांगरूपेट्टा छोटी लाइन को नहीं छोड़ा जाना चाहिए। इसे बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा कल 11 बजे, म० पू०, तक के लिए स्थगित होती है।

7.07 म० प०

तत्पश्चात, लोक सभा शुक्रवार 13 दिसम्बर, 1986 / 22 अग्रहायण, 1907 (शक) के ग्यारह बजे म० पू० तक के लिए स्थगित हुई।

मुद्रक— श्री दुर्गा प्रिंटिंग प्रेस, दिल्ली—6