

लोक सभा वाद-विवाद का हिन्दी संस्करण

ग्यारहवां सत्र
(आठवीं लोक सभा)



(अष्ट 40 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

विषय-सूची

अष्टम माता, अंक 41, प्यारहवां सत्र, 1988/1910 (सक)

अंक 18, सोमवार, 22 अगस्त, 1988/31 भाषण, 1910 (सक)

विषय	पृष्ठ संख्या
उत्तर बिहार और देश के अन्य भागों में भूकम्प के कारण हुई जन हानि पर संवेचना	... 2
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या : 345, 346, 348, 349 352, 353 और 358 से 360	... 3-22
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	
*तारांकित प्रश्न संख्या : 347, 350, 351, 354 से 357 और 361 से 364	... 22-30
अतांकित प्रश्न संख्या : 3520 से 3523, 3525 से 3687, 3689 से 3737, 3739 से 3741 और 3743 से 3753	... 30-188
समा पटल पर रचे गये पत्र	... 188-193
राज्य समा से संदेश	... 193
बिक्तिता शिक्षा को नई दिशा देने सम्बन्धी योजना (आर.प्रो.एम.ई.) के बारे में बिनाक 12-5-1988 के तारांकित प्रश्न संख्या 1062 के उत्तर में शुद्धि करने वाला बिबरन	
कुमारी सरोज झापट्टे	... 194
संविधान (आठवां संशोधन) बिश्लेषक—पुरःस्थापित	... 194
नियम 377 के अर्धीन मामले	... 195

(एक) उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासियों को मध्यप्रदेश के सीमावर्ती क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासियों

*किसी सदस्य के नाम पर अन्कित + चिन्ह इस बात का खोतक है कि उस प्रश्न को समा में उसी ने पूछा था।

की तरह अनुसूचित जातियों की सूची में सम्मिलित किये जाने की आवश्यकता

श्री भीष्म देव दुबे

...

195

(दो) राजस्थान के लाभ के लिये घगघर नदी के पानी का उपयोग करने के लिये एक पारियोजना तैयार की जाना तथा उसे कार्यान्वित किया जाना

श्री बीरबल

...

195-196

(तीन) बरौंकर, बानासोर और कटक जिलों में बाढ़ से प्रभावित लोगों के लिये उड़ीसा सरकार को वित्तीय सहायता दी जाना

श्री हरिहर सोरन

...

196

(चार) सम्बलपुर में उड़ीसा उच्च न्यायालय की एक पुश्क स्थापना पीठ स्थापित किये जाने की आवश्यकता

डा. कृपासिन्धु भोई

...

196

(पांच) विद्यासायन के विकास के लिये पर्याप्त अनुदान-राशि आवंटित की जाना

श्री मट्टम श्रीराम मूर्ति

...

196-197

(छः) मिश्र इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर को तकनीकी और आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद बनाये जाने की आवश्यकता

श्री बसुदेव आचार्य

...

197

(सात) दिल्ली में सफाई की बेहतर व्यवस्था की जाना और वर्षा के जमा पानी को निकाला जाना

श्री भरत सिंह

...

197-198

(आठ) पूरे देशों में मछ-निषेध लागू किया जाना

श्रीमती पटेल रमाबेन रामजीभाई मावण

...

198

मोटर वान विधेयक

...

198-259

विचार करने के लिए प्रस्ताव

श्री एन. टोम्बी सिंह

...

199-201

श्री झाई, रामा राव	...	201-203
श्री अताउर्रहमान	...	203-207
श्री सोमनाथ राव	...	207-208
श्री वीर सेन	...	208-212
श्री पी. कुलनदईवेलु	...	212-218
श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश	...	218-220
श्री शांताराम नायक	...	220-223
प्रो. सेफुद्दीन सोज	...	223-228
श्री वी. एन. गाडगिल	...	228-229
श्री हर्षभाई मेहता	...	229-231
श्री जो. एम. बनातवाला	...	232-236
श्री मोहम्मद अयूब खाँ	...	236-238
श्री बलवन्त सिंह रामूषालिया	...	238-239
कुमारी ममता बनर्जी	...	239-241
श्री मोहम्मद महफूज अली खाँ	...	241-243
श्री जय प्रकाश अग्रवाल	...	243-245
श्री श्रीहरि राव	...	245-248
श्री वी. एस. कृष्ण अय्यर	..	248-251
श्री राजेश पायलट	...	252-259
संडवार विचार	...	259-287
पारित करने के लिये प्रस्ताव	...	287-289
श्री राजेश पायलट	...	287-289
श्रीमती गीता मुखर्जी	...	288
प्रो. एन. जी. रंगा	---	288-289
अनुपूरक अनुदानों की मांगें (सामान्य), 1988-89	...	
श्री अमल दत्ता	...	289-291
कार्य-संरचना समिति		
58वाँ प्रतिवेदन	1...	293

लोक सभा

सोमवार, 22 अगस्त, 1988/ 31 अगस्त, 1910 (सक)

लोक सभा 11 बजे म. पू. पर सत्रावत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए।)

[हिन्दी]

श्री बी. सुलसीराम : अध्यक्ष महोदय, प्रथम काल शुरु होने से पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि जो बिहार में हो रहा है (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : हमें कुछ करना चाहिए। मुझे कुछ कहना है।

श्री सी. माधव रेड्डी : एक वक्तव्य दिया जाता है।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : इसमें मदद करने की बात सोचेंगे... वह बताएँगे जब वह वापस आ जाएँगे जब फ़ैटस आ जाए अपने पास।

[अनुवाद]

प्रो. मधु बच्छवते : यदि थोड़ी देर के लिये आप अपने स्थान पर बैठ जायें तो मैं कुछ बताऊंगा। यह ठीक है कि आप अपने स्थान पर बैठ कर ही थोक व्यक्त करेंगे वरन्तु जैसा कि सभी सदस्य सम्बंधित मंत्री से वक्तव्य देने की मांग कर रहे हैं, उसके पश्चात् हम कुछ संरचनात्मक प्रस्ताव रखना चाहेंगे। सबल उस पर सर्वसम्मत होगा।

अध्यक्ष महोदय : मेरे विचार से गृह मंत्री जी पहले से ही वहाँ मौजूद हैं। प्रधान मंत्री जी भी हैं।

(व्यवधान)

प्रो. एन. जी. रंगा : महोदय, मुझे एक छोटी सी बात कहनी है। कृपया बिपक्षी नेताओं तथा सरकार का एक सम्मेलन बुलाईए और उनसे यह सुनिश्चित करने के लिये कहिये कि जब आप

बोल रहे हों तो सभी को बैठ जाना चाहिये। यह हमारे लिये बहुत ही भ्रान्ति की बात है। घ्राप लड़के होते हैं वे लड़के हो जाते हैं और इस तरह हम लड़के हो जाते हैं। सबन में क्या होना चाहिए ? रूपया उन्हें इतनी शिष्टता बरतने के लिए तो कहिए।

अध्यक्ष महोदय : घ्राप ठीक कहते हैं।

प्रो. मधु बण्डवते : हमने उन्हें थोड़ी देर के लिये अपना स्थान ग्रहण करने का अनुरोध किया था।

अध्यक्ष महोदय : गृह मंत्री एवं प्रधान मंत्री जी दोनों ही बर्हा गये हुये हैं। उन्हें वापिस घ्रापे दीजिए। हमें कुछ तथ्य प्राप्त होने दीजिये। फिर वे बतव्य देंगे। हमें अपनी ओर से यह देखने की कोशिश करनी चाहिये कि कैसे करना है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वे घ्रायेंगे। उनके पास कुछ तथ्य होंगे। और फिर वे घ्रापको बतायेंगे या तो शाम को या फिर कल सुबह।

[हिनदी]

श्री रामचनन : बहुत से सबाल अजेंड होते हैं।

अध्यक्ष महोदय : देखकर करेंगे, जब चीज ही पास में नहीं होगी ता करेंगे क्या ?

11.01. अ. पू.

उत्तर बिहार और देश के अन्य भागों में भूकम्प के कारण हुई जन-हानि पर संवेदना

अध्यक्ष महोदय : कल उत्तर बिहार तथा देश के अन्य भागों में भूचाल के कारण हुई व्यापक जान-माल की क्षति के बारे में जानकर समा को बहुत दुःख पहुंचा है। इस विपत्ति का सामना हमारे पड़ोसी देशों, नेपाल और बंगला देश को भी करना पड़ा है। यह समा मृत व्यक्तियों के परिवारों के प्रति गहरी संवेदना व्यक्त करती है और जो लोग घायल हुये हैं उनके शीघ्र स्वास्थ्य लाभ के लिये प्रार्थना करती है।

अब समा मृतकों की याद में कुछ देर के लिये मौन लड़ी होगी।

तत्पश्चात् सबस्यगण थोड़ी देर के लिए मौन लड़ें रहे

अध्यक्ष महोदय : जैसे ही वे वापिस घ्रायेंगे हमें तथ्य प्राप्त होंगे। हम कुछ करने की कोशिश करेंगे।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

11.05.न.पू.

डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल में भ्रूषणियों की कमी

[हिन्दी]

*345. श्री राज कुमार राय : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल में मरीजों को सामान्य भ्रूषणियों की बाजार से खरीदनी पड़ती है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसका कारण सरकार के पास भ्रूषणियों की कमी है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा इन दवाइयों की व्यवस्था करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

[अनुवाद]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़ें) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) ये प्रश्न ही नहीं उठते ।

[हिन्दी]

श्री राज कुमार राय : अध्यक्ष महोदय, अस्पतालों का मामला ऐसा है कि इसका बड़ा मानवीय दृष्टिकोण होता है । एक खांसव होने के नाते अपने कर्तव्यों से कोई बच नहीं पाता है और मजबूर होकर, जब उसके सामने ऐसी चीजें आती हैं तो सदन और सरकार के समक्ष उन्हें लाकर वह प्रार्थना करता है कि सरकार उसमें अपना सही दृष्टिकोण रखेगी और सही बात सदन को बताएगी प्राथम्य है कि जब बोरा जी जैसे बड़ा मिनिस्टर हों, और मिनिस्टर आफ स्टेट कुमारी सरोज खापड़ें हों, और मैडिकल सुपरिन्टेंडेंट श्री बिहारी जैसे लोग हों, सारे ही अच्छे लोग हैं लेकिन इसके बावजूद जबाब यह आ रहा है कि वहां पर एंसेसियल दवाओं की कमी है ही नहीं । हमने अपनी प्रांकों से देखा है, छोटी-मोटी अनेकों दवाइयों की कमी रहती है जिस की वजह से हमें यह मानना पड़ा उठाना पड़ता है । मैं सवाल जबाब के चक्कर में न पड़ कर केवल इतना ही चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसमें एक रचनात्मक दृष्टिकोण अपनाते और यह देखते कि आखिर इन छोटी-मोटी दवाइयों की कमी किस वजह से रहती है । अगर आपसारे मामलेकी जांच करवाते तो अच्छा रहता । जिस प्रकार का आपने जबाब दिया है उससे समस्या का समाधान नहीं होगा । अगर आप बड़े-बड़े अधिकारियों या पार्लियामेंट के मंत्रियों की एक कमेटी बना कर पूरे मामले की जांच करवा लें तो अच्छा होगा । मेरा यह व्यक्तिगत अनुभव है कि कई अस्पतालों में इन छोटी-मोटी दवाइयों की कमी रहता है । मैं आपके सामने अभी राम मनोहर लोहिया अस्पताल का एक उदाहरण रखना चाहता हूँ । दो महीने पहले वहाँ "न्यू स्टीगमीन" दवाई जिस की कीमत मात्र 2 रुपये और 3 रुपये के बीच में है और जो बेहोशी के लिये जरूरी है, नहीं मिल पायी थी । इसी प्रकार टी-3 और टी-4 टेस्ट के लिये रीजेन्ट एक माह से नहीं है जिस की वजह से आपरेशन को रद्द करना पड़ गया । इस तरह की बीसियों जरूरी और कम कीमत की दवाइयाँ हैं जो कि समय पर

नहीं मिल पाती है। हो सकता है अभी ये दवाईयां बहुत मिल जायें लेकिन भ्रमसर देखने में यह धाया है कि दवाईयां उपलब्ध नहीं हो पाती हैं। भ्रतः मैं माननीय मंत्री महोदया जी से यह जानना चाहता हूँ कि इन दवाईयों की भ्रनउपलब्धता क्यों रहती है? क्या वह सदन के कुछ सदस्यों की कमेटी बना कर पूरे मामले की जांच करवायेंगी जो कि यह देखे कि ये दवाईयां क्यों नहीं रही हैं इसके साथ ही इसको रोकने के लिये सरकार क्या कुछ करने जा रही है?

कुमारी सरोज कल्पर्वे : भ्रभ्यस महोदय, माननीय सदस्य ने अपनी भाषनस्थलों को सदन के सामने रखा है। मैं उनकी भाषनाओं की कद्र करती हूँ। मैंने टालमटोल करने के लिये कोई व्यवस्था नहीं दिया है। मेरी इमेशा यह कोसिस रहती है कि भ्रस्पतालों में छोटी से छोटी दवा से लेकर बड़ी से बड़ी दवाईयां उपलब्ध हों। भ्रगर कभी ऐसा अनुभव धाया हो तो मैं सदन के सामने ध्रापकी माफ्त यह ध्राषवासन देना चाहूंगी कि ध्राईन्दा ऐसी बात नहीं होगी ध्राौर सदन के सामने यह बात रखने का कभी मौका नहीं मिलेगा।

श्री राज कुमार राय : माननीय मंत्री महोदया जी का बहुत-बहुत धन्यवाद। ऐसे उत्तर की उनसे ध्रापेक्षा थी। मैंने यह भी पूछा था कि क्या सदन के सदस्यों की एक कमेटी बना कर पूरे मामले की जांच करवा लेंगे जिससे यह बात सामने ध्रा सके कि पिछले दो महीनों में कौन-कौन सी छोटी-मोटी दवाईयां नहीं रही हैं। (ध्रवधान) ... भ्रभ्यस महोदय, मैं तो भ्रमन पूछ रहा हूँ। क्या सदन में सवाल पूछने में भी कोई तुराई है? (ध्रवधान)

भ्रभ्यस महोदय : उन्होंने ध्रापकी बात मान ली है ध्राौर ध्राईन्दा वह ध्र्यान रखेंगे।

श्री राज कुमार राय : बहुत-बहुत धन्यवाद।

वायुदूत के लिए विमानों की ध्ररीय

[अनुधाव]

+

*346. श्री सुरेश कुवध :

श्री ध्रमिल बसु :

क्या भाधर विमानन ध्राौर पर्यटन मंत्रो यह बताने की कुषा करेंगे कि :

(क) क्या वायुदूत के लिए विमान ध्ररीयने का कोई प्रस्ताव है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ध्रयोरा क्या है;

(ख) क्या सोधियत संघ द्वारा निर्मित विमान ध्ररीयने पर भी ध्रिधार किया जा रहा है; ध्राौर

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

भाधर विमानन ध्राौर पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिधराध श्री पाठिन) : (क) जी हां। वायुदूत यातायात में अनुमानित ध्रुष्टि की जकरतों को पूरा करने ध्राौर कुछ पुराने विमानों के बदले ध्रापने बेड़े में नये विमान शामिल करने की ध्रुष्टि से विमानों का मूल्यांकन कर रहा है।

(ख) और (ग) सोवियत संघ के मंसख एवियाक्सफोट ने लीज/खरीद के लिये जो सोवियत विमान ए. एन-28 और याक-42 देने की पेशकश की है उस पर वायुदूत अलग से विचार कर रहा है।

श्री सुरेश कुश्य : मैट्रिड में हमारे प्रधान मंत्री की उपास्थिति में स्पेन के प्रधान मंत्री ने एक सार्वजनिक घोषणा की थी कि स्पेन वायुदूत के लिये विमान देगा। परन्तु जवाब में कुछ नहीं कहा गया है। दूसरा काफी भ्रम पैदा हो गया है। मैं इस बारे में तथ्य जानना चाहता हूँ।

श्री शिखराज बी. पाटिल : कुछ समाचार-पत्रों एवं पत्रिकाओं में लेख छपे थे जिसके अनुसार स्पेन के प्रधान मंत्री ने कहा था कि भारत के प्रधान मंत्री स्पेन से विमान खरीदने के लिये तैयार हैं। अब मैं हम स्पष्ट करना चाहूंगा कि स्पेन के प्रधान मंत्री ने साक्षात्कार में यह कमी नहीं कहा था कि भारत के प्रधान मंत्री स्पेन से विमान खरीदने के लिये तैयार थे। यह एक पहलू है। दूसरा पहलू यह है कि जिस विमान का हवाला दिया गया था वह वह विमान नहीं है जिसे वायुदूत खरीदने की कोशिश कर रहा है और इस प्रकार पर भी इसमें कोई अस्पष्टता नहीं होनी चाहिये उनके द्वारा रखी गयी शर्तें भी वायुदूत की स्वीकार्य नहीं थी और इस समय वायुदूत भी इन पर विचार नहीं कर रहा है।

कतिपय व्यक्तियों के बारे में भी कहा जा रहा है, उनका नाम नहीं लिया जाना चाहिये। इन व्यक्तियों के प्रति लगाये गये सभी आरोप झुठे हैं तथा सही नहीं हैं। उनका खण्डन किया जाता है। हम आशा करते हैं कि इस तरह के समाचार प्रकाशित न हों। इस तरह के प्रकाशन कई क्षेत्रों में हमारे देशों के अच्छे संबंधों में दिक्कत पैदा करते हैं।

श्री सुरेश कुश्य : मैं केरल में यातायात में हुई वृद्धि के बारे में जानना चाहता हूँ तथा ध्ये वाले दो-तीन वर्षों में केरल को कितने स्थानों के साथ वायुदूत से जोड़ दिया जायेगा।

श्री शिखराज बी. पाटिल : महोदय, पूर्वोत्तर क्षेत्र के लोगों की मांग को पूरा करने तथा हिमालय से जुड़े उन स्थानों के लिए, जहाँ परिवहन का कोई और साधन नहीं है, वायुदूत सेवा शुरू की गई थी। हम पूर्वोत्तर क्षेत्र एवं हिमालय क्षेत्र के निवासियों की धर्म्य को पूरा कर रहे हैं। साथ ही साथ हम यह सुविधा देश के अन्य कई स्थानों पर प्रदान करने की भी कोशिश कर रहे हैं। हमारी मन्धा यह सुनिश्चित करने की है कि सभी जिले राज्य की राजधानी से जुड़े हों। परन्तु यह सभी बाह्य विमानों की उपलब्धता, धन एवं अन्य बुनियादी सुविधाओं की उचितता पर निर्भर करती है जहाँ तक धापके प्रश्न का संबंध है। (व्यवधान)

प्रो. मधु इच्छवते : यात्रियों की उपलब्धता पर भी।

श्री शिखराज बी. पाटिल : माननीय सदस्य की जानकारी के लिये बता दूँ कि यात्री काफी संख्या में उपलब्ध हैं। हमें उन्हें सुविधाएं प्रदान करनी हैं। जब वे भीजें उपलब्ध हों बावेंगी, तो माननीय सदस्य के प्रस्ताव पर विचार किया जायेगा। परन्तु यह कोई आश्वासन नहीं है और हमारे पास यह लिखकर पत्रों नहीं भेजनी चाहिये कि यह आश्वासन है और हमें इसे मानना होगा।

श्री सरध सिधे : माननीय अध्यक्ष महोदय, सब तो यह है कि जो मैं जानना चाहता था वह माननीय सदस्य श्री सुरेश कुश्य ने पूछ लिया था। मैं जानना चाहूंगा कि विभिन्न समस्त

पत्रों में जो खबर छपी है जिसमें वायुदूत के लिए विमानों की खरीद के बारे में काफी आरोप लगाये गये हैं एवं प्रधान मंत्री का नाम लिया गया है...

अध्यक्ष महोदय : इसका सण्डन किया जा चुका है। वह पहले ही इसे कर चुके हैं।

श्री बाई. एस. महाजन : मैं मंत्री महोदय के वक्तव्य का स्वागत करता हूँ कि सभी जिलों को राज्य की राजधानियों से वायुदूत द्वारा जोड़ दिया जाना चाहिये। (व्यवधान)

श्री पीयूष तिरकी : मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र के बारे में अनुपूरक प्रश्न पूछना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : यह खरीदने का प्रश्न नहीं है। मैं इस तरह के किसी भी अनुपूरक प्रश्न को पूछे जाने की अनुमति नहीं दूंगा। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : इसके लिये आप अलग से प्रश्न पूछिये। हमें इस प्रश्न के साथ मत जोड़िये।

(व्यवधान)

श्री बाई. एस. महाजन : जब मैंने मंत्री महोदय को वायुदूत सेवा प्रदान के लिए कहा तो मुझे बताया गया था कि वे विमानों की कमी की वजह से इसे नहीं कर सके। इन सुविधाओं को प्रदान करने में वे कितना समय धीर लेंगे ?

अध्यक्ष महोदय : महाजन जी ने इस बात का उत्तर दे चुका है कि जब वन उपलब्ध होगा वे यह सुविधा प्रदान करेंगे।

[हिन्दी]

जब तक बगल में पैसा नहीं, तब तक क्या करोगे जनाब ?

“घर में नहीं दाने, भ्रमा चली भुनाने।”

परिवारिकाओं अटेंडेंट को मानदेय का भुगतान

+

*348. श्री बनवारी लाल पुरोहित :

प्रो. रामकृष्ण शीरे :

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

(क) क्या देश में परिवार कल्याण कार्यक्रम के अन्तर्गत चल रहे प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र और उपकेन्द्र शत प्रतिशत केन्द्र द्वारा प्रायोजित कार्यक्रम है;

(ख) यदि हाँ, तो इन केन्द्रों में काम करने वाली अर्धकालिक परिवारिकाओं को इस कार्यक्रम के लागू किए जाने से अब तक केवल 50 रुपये प्रतिमाह की निर्धारित राशि दी जाती है;

(ग) क्या महाराष्ट्र राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार से मानदेय की राशि 50 रुपये से बढ़ाकर 80 रुपये करने का अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और अन्तिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़ें) : (क) प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों की स्थापना राज्य क्षेत्र के न्यूनतम आवश्यकता कार्यक्रम के अधीन है और उनके लिए कोई केन्द्रीय सहायता नहीं दी जाती, जबकि उपकेन्द्रों की स्थापना परिवार कल्याण कार्यक्रम के अधीन 14.1981 से एक शत प्रतिशत केन्द्रीय प्रायोजित योजना है। राज्यों को उपकेन्द्रों की स्थापना के लिए भारत सरकार की सहायता के निर्धारित पैटर्न के अनुसार उपकेन्द्र के भवन के निर्माण तथा बहुउद्देशीय पुरुष कार्यकर्ता के वेतन को छोड़कर पूरी सहायता दी जाती है।

(ख) जी, हां। वार्षिक परिवारिका को 50/- रुपये प्रतिमास का मानदेय मिलता है।

(ग) और (घ) जी, हां। महाराष्ट्र सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुआ था परन्तु विस्तीर्ण कठिनाइयों को देखते हुए उपकेन्द्रों में स्वयंसेवी कार्यकर्ताओं का मानदेय बढ़ाने के प्रस्ताव को स्वीकार करना संभव नहीं हुआ है। उपकेन्द्रों में स्वयंसेवी कार्यकर्ताओं के मानदेय को बढ़ाने से स्वास्थ्य क्षेत्र में अन्य स्वयंसेवी कार्यकर्ताओं पर इसकी प्रतिक्रिया होगी।

[हिन्दी]

श्री बनबारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, देश स्वतन्त्र है। यहाँ मंत्री महोदय कुर्सी पर बैठे हैं। अटेंडेंट लोगों का 50 रु. में कैसे गुजारा हो सकता है। भारत सरकार के एम्पलाइज को 50 रु. मिल रहे हैं, इससे ज्यादा भारत सरकार के लिए शर्म की दूसरी बात नहीं हो सकती है। जो महिलायें काम करती हैं, उनको धापा 50 रु. देते हैं। इसको बढ़ाने के लिए नहीं बोलते हैं, महाराष्ट्र सरकार ने क्या डिमांड किया है ? कोई घासमान से तारे तोड़ने की बात नहीं है। 50 रु. से 80 रुपये इसको बढ़ा दें, इनका मांग किया है। मैं पूछना चाहता हूँ, इन अटेंडेंट की इयूटीज क्या हैं, कितने घण्टे इनको काम करना जरूरी होता है, क्या-क्या इनके काम हैं और क्या-क्या इनकी जिम्मेदारियाँ हैं ?

कुमारी सरोज खापड़ें : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जो 50 रु. की बात सदन के सामने रखी है, मैं उनकी भावनाओं से सहमत हूँ। हमारी कोशिश है, विचार-विनिमय अभी तक चल रहा है। निर्णय अन्तिम नहीं हुआ है, सरकार की कोशिश चल रही है।... (ब्यवधान)...

श्री बनबारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने जवाब नहीं दिया है क्या-क्या उनकी जिम्मेदारियाँ हैं और क्या-क्या उनके काम हैं ? मुझे धापा संरक्षण चाहिए। मेरा प्रश्न था कि उनकी क्या-क्या इयूटीज हैं और उनको कितने घण्टे काम करना पड़ता है और क्या-क्या उनकी जिम्मेदारियाँ हैं... (ब्यवधान)...

[अनुवाद]

मुझे धापा है कि मंत्री जी उत्तर देंगे।

कुमारी सरोज खापड़ें : जो मुद्दा उन्होंने उठाया है उसके लिये धापा से प्रश्न पूछा जाये।

[हिन्दी]

लेकिन जो धापे प्रश्न पूछा है, मैं उसके बारे में जवाब देना है, मैं जरूर जवाब दूंगी।

... (ब्यवधान)...

श्री बनबारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, मुझे आपका संरक्षण चाहिए। (•••(व्यवधान)•••

[अनुवाद]

श्री. एन. जी. रंजत : अलग से प्रश्न की जरूरत क्या है ? महोदय, यह खरन प्रश्न है।

•••(व्यवधान)•••

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : इयूटीव आपको बता देंगी।

श्री बनबारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, मुझे आपका संरक्षण चाहिए। (•••(व्यवधान)•••

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : उसे सभा-पटल पर रखा जा सकता है। चबराहिये मत यह कुत्त जानकारी नहीं है।

[हिन्दी]

श्री बनबारी लाल पुरोहित : अध्यक्ष महोदय, माननीय मन्त्री महोदय का दिल बहुत उदार है, महिलाओं का प्रश्न है। महिलाओं एटेंडेंट है, उनके बारे में निर्णय लेना है। निर्णय नहीं हुआ है, तो उस पर जल्दी निर्णय लीजिये। (व्यवधान)•••

कुमारी सरोज झापडें : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जो सवाल पूछा है, यह सवाल जिस तरीके से बदन के सामने आया है, हमारे मंत्रालय के पास अनेक राज्यों से इस तरह संबंध आई है। जैसा मैंने अभी कहा है, सरकार की पूरी कोशिश है। बहुत कुछ बढ़ाने की हम कोशिश करेंगे, लेकिन डेफ़िनिट निर्णय अभी तक नहीं लिया है। कब तक यह तो मैं आपके सामने अभी नहीं कह सकूंगी लेकिन हम कोशिश करेंगे कि जितनी जल्दी हो सके उतनी जल्दी इस पर विचार किया जाये।

कुमारी ममता बनर्जी : मैं जानना चाहती हूँ कि महिला एटेंडेंट को 50 रुपये का ओनरैरियम देना कहाँ तक ठीक है। इसी हाउस से हमने मिनिमम ग्रानरैरियम एकट थीर मिनिमम बेज एकट पास किये हैं। जब हमारा कानून ऐसा है वो फिर महिलाओं को इतना कम ग्रानरैरियम क्यों दिया जा रहा है ? क्या आप उनको जल्दी से जल्दी ग्रानरैरियम बढ़ा कर देंगी ?

अध्यक्ष महोदय : इसका जवाब तो उन्होंने दे दिया है।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : यह दो कुमारियों का ऋण है।

कुमारी सरोज झापडें : मैं माननीय महिला सदस्य से सहमत हूँ। हमारी भी कुछ कम्प्लोरियाँ हैं, हमारे पास फंड्स की कमी है जिसकी वजह से हम यह नहीं कर पा रहे हैं। इसके लिए हम काफी परिश्रम करेंगे कि उन्हें सही मायनों में ग्रानरैरियम मिले।

श्री बालकवि बंराजी : माननीय माधवराव जी ने कहा कि यह दो कुमारियों का ऋण है तो बीच में राजकुमार कैसे बैठे हैं।

अध्यक्ष महोदय : वह राजकुमार से ऊपर उठ गये हैं।

[अनुवाद]

श्री बी. श्रीमनाजीश्वर राव : महोदय, यद्यपि मंत्री महोदया हम अंटाकालीन महिला कर्मचारियों के प्रति अपनी सहानुभूति दिखा रही है वह हमें स्वास्थ्य के क्षेत्र में स्वीच्छिक कर्मचारियों के मानद भत्ते को बढ़ाने की आवश्यकता के साथ जोड़ रही है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि जब यह सरकार प्रधान मंत्री की विदेश कुछ यात्राओं पर कई करों के रूप में खर्च कर सकती है तो सरकार क्यों नहीं मानद भत्ता बढ़ा सकती? (व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप क्या कर रहे हैं ऐसा ? आप बैठिए।

(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह असंगत प्रश्न है। यह एक दम असंगत है। कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया जायेगा।

अगला प्रश्न-श्री राम धन.

साख तेलों का आयात

[हिन्दी]

*349 श्री रामधन : क्या साख और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में साख तेलों की मांग को पूरा करने के लिए इनके आयात में निरंतर वृद्धि हुई है ;

(ख) क्या अंतर्राष्ट्रीय बाजार में साख तेलों के अधिक मूल्यों को ध्यान में रखते हुए सरकार का इनका कम मात्रा में आयात करने का विचार है ; और

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

[अनुवाद]

साख और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बी. एल. बंठा) (क) जी नहीं। गत तीन तेल वर्षों के दौरान साख तेलों के आयात, में निरंतर वृद्धि नहीं हुई है। इन वर्षों के दौरान किया गया आयात इस प्रकार है :—

तेल वर्ष	मात्रा
(नवम्बर-अक्टूबर)	(लाख मी. टन में)
1984-85	13.68
1985-86	11.79
1986-87	14.97

*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

(ख) श्रीर (ग) हर वर्ष आयात की जाने वाली खाद्य तेलों की मात्रा की निरन्तर समीक्षा की जाती है और ऐसा करते समय विभिन्न बातों को ध्यान में रखा जाता है, जैसे खुले बाजार में वैश्विक तेलों की उपलब्धता तथा उसके मूल्य, अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में खाद्य तेलों के मूल्य, खाद्य तेलों के आयात के लिए विदेशी मुद्रा की उपलब्धता तथा अन्य संबंधित बातें।

[हिन्दी]

श्री रामधन : अध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय ने जो उत्तर दिया है, उससे साफ जाहिर है कि 1984-85 में 15 लाख टन का आयात किया गया है और ये महसूस करते हैं कि बढ़ोतरी नहीं हो रही है। उत्तर में बताया गया है "जो नहीं," और कथन में बताया है कि बढ़ोतरी हो रही है। यह मंत्री महोदय का लिखित उत्तर है जो लिखित बयान उन्होंने दिया है।

1987-88 में 20 लाख टन खाद्य तेल आंगने की योजना है, जिस पर 1000 करोड़ रुपया खर्च किया जाएगा। 1977-78 में सार्वजनिक वितरण प्रणाली को 50000 टन खाद्य तेल उपलब्ध कराया गया था और 1987-88 में 12 लाख टन उपलब्ध कराया गया। यह सार्वजनिक प्रणाली सिर्फ शहरों तक ही सीमित है, गांवों में जंगलों में जहां पर हमारे आदिवासी भाई रहते हैं, वहां पर सार्वजनिक वितरण प्रणाली द्वारा खाद्य तेल वितरित नहीं होता। सार्वजनिक वितरण प्रणाली के नाम पर इसको काला-बाजार में बेच दिया जाता है। इसी तरह से 1986-87 में 4 लाख 80 हजार टन तथा 1987-88 में 6 लाख टन तेल इण्डस्ट्रीज को खाद्य तेल में परिवर्तित करने के लिए सबसोडाइज्ड रेट पर उपलब्ध कराया गया। इसमें 50 प्रतिशत 15000 रुपए प्रति टन के हिसाब से और 30 प्रतिशत 19000 रुपए प्रति टन के हिसाब से इण्डस्ट्रीज को दिया जाता है।

अध्यक्ष महोदय : सवाल करिए।

श्री रामधन : अध्यक्ष महोदय, मैं सवाल कर रहा हूँ, जरा इनकी पोल खोल रहा हूँ जो इन्होंने किया है। 1977-78 में 101 लाख टन का उत्पादन हुआ और 1987-88 में 105 लाख टन का उत्पादन हुआ, लेकिन इसना जो आयात हो रहा है 1000 करोड़ रुपए का, इसमें कमी करने के बजाए हर साल बढ़ोतरी हो रही है और उद्योगपतियों को फायदा पहुंचाया जा रहा है, इसको कम करने के लिए आप क्या उपाय करेंगे ?

श्री नूबर लाल बंडा : अध्यक्ष महोदय, संभवतः माननीय सदस्य ने मेरे उत्तर को ठीक से सुना नहीं है। मैंने बताया है कि 1984-85 में 13.68 लाख मी. टन का आयात हुआ था और 1985-86 में 11.79 लाख मी. टन का आयात हुआ, जो कि घटा है और फिर 1986-87 में 14.97 लाख मी. टन का। (व्यवधान)

हम इन्फोर्ट बढ़ाते जाएं, ऐसी बात नहीं है, हमारे यहां जो तेल का बाजार पैदा होता है और जो उपलब्धता है तथा जितनी लोगों को आवश्यकता है, उसको देखते हुए जितनी आवश्यकता समझी जाती है, उतना आयात किया जाता है। ऐसा नहीं है कि जरूरत हो या न हो तेल मंगाना ही है। इस बारे में आप इंटील जानना चाहते हैं तो मैं आपको बता सकता हूँ। 1984-85 में सोयाबीन तेल 3 लाख 95 हजार मी. टन था और नवंबर 1985 से अक्टूबर 1986 तक 2 लाख 2 हजार मी. टन आयात किया गया। उसी तरह से नवंबर 86-87 में तीन लाख मी. टन, आप देख रहे हैं कि आयात घटता जा रहा है। मैंने यह सिर्फ सोयाबीन का दिया है; इसी तरह पाम आयल 29 हजार टन और फिर नवंबर 85 से अक्टूबर 86 तक दो लाख 32 हजार टन, 86-87 में एक

लास 55 हजार टन और 87-88 में 17 अक्टूबर तक 94 हजार 500 टन। इसके पता चलता है कि हमने इम्पोर्ट बढ़ाया नहीं है बल्कि घटाने की कोशिश की है।

श्री रामधन : अध्यक्ष महोदय, एक हजार करोड़ का आयात करने जा रहे हैं और कहते हैं कि बढोत्तरी नहीं हो रही है। इनकी कथनी और करनी में कितना अन्तर है। मैं मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या ऐसा उपाय कर सकते हैं कि बिदेशों से प्रायः सीड्स मंगाने और देश में ही उसका तेल निकाला जाए जिससे लोगों को रोबदार भी मिल सके।

श्री डी. एल. बेठा : अध्यक्ष महोदय, इसकी छानबीन हम लोगों ने करवाई है और ऐसा करना संभव प्रतीत नहीं होता है। अपने देश में कई तरह के साध तेलों का प्रयोग होता है, कहीं पर सरसों, कहीं पर मूंगफली का तेल और कहीं पर कुछ और होता है। एक तो इस दृष्टिकोण से साध तेलों के लिए सीड्स का आयात करने में कठिनाई होगी। दूसरी बात यह है कि हम जहाजों पर तेल का आयात करते हैं, अगर सीड्स का आयात करेंगे तो जहाज भी ज्यादा चाहिए। उसका खर्चा भी ज्यादा बँटेगा और तीसरी बात यह है कि सीड्स के साथ-साथ बीमारी न भी जाए, इसके लिए क्वारेन्टाइन जांच करानी होगी तथा आवश्यक व्यवस्था भी इन सारी बातों को देखते हुए हम अभी सीड्स का आयात नहीं कर रहे हैं।

[अनुवाद]

श्री आनन्द गणपति राजू : महोदय, मैं भी वही प्रश्न पूछना चाहता था जो वह पूछ रहे हैं अर्थात् तिलहनों के बारे में। मंत्री महोदय ने कहा है कि तिलहनों का आयात कीमती तथा अधिक हो जाएगा। तिलहनों को भारत में लाकर उनका तेल निकाल कर उनकी खली का विभिन्न प्रकी की देशों को निर्यात करने में कितनी लागत आती है। जैसे हम कच्चे काजू का निर्यात कर रहे हैं ? हम उसी ढंग से क्यों नहीं कर सकते ऐसा करने में क्या कठिनाई है ?

[हिन्दी]

श्री डी. एल. बेठा : अध्यक्ष महोदय, मैंने पहले ही बताया कि एकसपट कमिटी से इसकी छानबीन कराई थी और ये सब कठिनाइयाँ बताई थी।

अध्यक्ष महोदय : इसका जबाब तो वही होगा।

[अनुवाद]

श्री ई. अय्यर रेड्डी : क्या भारत में साध तिलहनों का उत्पादन बढ़ाने के लिए कुछ विशिष्ट योजनाओं का पता लगाया गया है और उन्हें क्रियान्वित किया जा रहा है तथा क्या कुछ ऐसे विशिष्ट क्षेत्रों का पता लगाया गया है जो कि मूंगफली जैसे साध तिलहनों की पैदावार के लिए बहुत अच्छे हैं ? यदि उन्हें पर्याप्त सिंचाई की सुविधायें दी जायें तो वे दो गुनी पैदावार दे सकते हैं। क्या उन किसानों को प्रोत्साहन देने के लिए कोई योजना शुरू की गयी है जो इन साध तिलहनों का उत्पादन करते हैं ?

[हिन्दी]

श्री डी. एल. बेठा : अध्यक्ष महोदय, कृषि मंत्रालय की ओर से इस प्रकार कोशिश की जा रही है और विशेष अभियान इसके लिए चलाया जा रहा है प्रधान मंत्री जी को केन्द्र-में तत्क

घायल सीइस का अधिक उत्पादन हो सके और हम अपनी जरूरत को पूरा कर सकें, इसकी कोशिश को जा रही है।

श्रीमती प्रेमलाबाई चव्हाण : अध्यक्ष जी क्या माननीय मंत्री जी अवगत है कि इस तरीके की एक योजना हमारे यहां पहले बनी थी जिसमें सनेपलाबर सीइ रशिया से मंगवा कर हमारे लोगों के लिए उपलब्ध करवाया गया था, वह बात दूसरी है कि उस बीज की क्वालिटी अच्छी नहीं निकली, उसकी जांच हो रही है, लेकिन प्रागे के लिए मुझे उम्मीद है कि यदि हमारे महाराष्ट्र और गुजरात राज्यों को प्रॉयलसीड उपलब्ध करा दिया जाए तो तरक्की ज्यादा तेजी से हो सकेगी और बाद में बाहर से भी कम आयात करना पड़ेगा, उसकी नोबत नहीं आयेगी।

श्री डी. एल. बंठा : अध्यक्ष महोदय, इसके लिए माननीय सदस्या अलग से प्रश्न करें क्योंकि इसका सम्बन्ध एग््रीकल्चर मिनिस्ट्री से है।

चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में रिक्त पद

[अनुवाद]

*352. श्री पूर्ण चन्द्र मलिक : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में किस-किस श्रेणी में कितने पद रिक्त पड़े हैं,

(ख) ये पद कब से रिक्त पड़े हैं, और

(ग) इन पदों के न भरे जाने के क्या कारण हैं और इन्हें कब तक भरा जाएगा ?

[हिन्दी]

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री महाबोर प्रसाद) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रक्त दिया गया है।

विवरण

(क) चित्तरंजन रेल इन्जन कारखाने में रिक्त पदों की संख्या नीचे दी गयी है :—

ग्रुप "क"	...	1
ग्रुप "ख"	...	5
ग्रुप "ग"	...	1014
ग्रुप "घ"	...	275

(ख) ये रिक्तियां भिन्न-भिन्न अवधियों से पड़ी हैं।

(ग) रिक्तियां भर्ती प्रेडों एवं पदोन्नति प्रेडों, दोनों में हैं। भर्ती तथा पदोन्नति की प्रक्रियाएं बराबर चल रही हैं। इस प्रकार इस प्रयोजन के लिए कोई समय-सीमा विनिश्चित करना संभव नहीं है।

[अनुवाद]

* श्री पूर्णचन्द्र मलिक : क्या मैं मंत्री महोदय से पूछ सकता हूं कि क्या यह सच कि दूसरे देशों

से इन्जनों का आयात करने की सरकारी नीति के कारण चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स कतरे में हैं ? यदि हाँ तो, पिछले वर्ष कितने इन्जनों का आयात किया गया, आयात किये प्रत्येक इन्जन की कीमत क्या है तथा चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में उसकी कीमत क्या है ?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न रिक्त पदों के सम्बन्ध में है, इन्जनों के आयात के बारे में नहीं।

श्री मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिधिया) : प्रश्न इन्जनों के आयात के बारे में नहीं बल्कि चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में रिक्त पदों के सम्बन्ध में है लेकिन फिर भी मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि 18,000 अर्ब शक्ति के इन्जनों के लिए आदेश दिये गये हैं। उसमें से कुछ प्राप्त हो गये हैं शेष आगामी वर्ष के अन्त तक प्राप्त हो जायेंगे। इनके आयात से चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के उत्पादन तथा विस्तार पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स की उत्पादन क्षमता पहले से ही 60 इन्जन से बढ़कर 80 इन्जन हो गयी है तथा कुछ समय में 100 हो जायेगी।

श्री पूर्णचन्द्र मलिक : मैं यह जानना चाहता हूँ, कि क्या चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स के विस्तार तथा आधुनिकीकरण के लिए सरकार के पास कोई प्रस्ताव है। यदि हाँ तो इन्जनों की उपलब्धता तथा माँग के बीच अन्तर दूर करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

प्रो. मधु बच्छवते : है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न पदों के बारे में है न कि इन्जनों के बारे में।

प्रो. मधु बच्छवते : श्रीमन् क्या आपने उनका मूल प्रश्न अस्वीकार कर दिया ?... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं उनसे यही पूछ रहा हूँ। वह इन्जनों के आयात के बारे में पूछ रहे हैं जबकि प्रश्न रिक्त पदों की संख्या के सम्बन्ध में है।

प्रो. मधु बच्छवते : यदि जगह होगी तो पदों की संख्या बढ़ जायेगी।

अध्यक्ष महोदय : स्वभाविकतः परन्तु इसका तात्पर्य यह नहीं की वह मुख्य विषय से हट जायें श्री आचार्य।

श्री बसुदेव आचार्य : महोदय भर्ती पर रोक के कारण बहुत अधिक संख्या में पद रिक्त पड़े हैं। फिर भी चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स में वर्तमान श्रमिकों की सहायता से वे उत्पादन 60 इन्जन से बढ़ाकर 90 इन्जन कर सकते हैं तथा इस वर्ष का लक्ष्य 100 इन्जन रखा गया है। रिक्त पदों को भरने के लिए कर्मचारियों की यूनियन ने आंदोलन किया तथा एक समझौता हुआ कि इन्जनों का उत्पादन बढ़ाने के लिए एक हजार पदों का सृजन करके उन्हें शीघ्र भरा जायेगा। क्या मैं मंत्री महोदय से पूछ सकता हूँ कि समझौते को लागू करने, पदों को स्वीकृति देने तथा रिक्त पदों को भरने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ? मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह कब तक हो जायेगा।

श्री माधव राव सिधिया : महोदय इन्जनों के उत्पादन में प्रतिवर्ष 100 इन्जनों का निर्माण करने के लिए 1045 से अधिक पदों की मंजूरी दी गई है। जवाब में जिन 1014 पदों का जिक्र किया गया है वे इन्हीं का भाग है इन 1045 पदों को भरने की प्रक्रिया चल रही है सेवा निवृत्ति, मृत्यु, त्याग-पत्र आदि के कारण खाली होने वाले पदों को भरने पर कोई रोक नहीं है।

इन्डियन एयरलाइन्स तथा एयर इन्डिया में रक्षरक्षाव की सुविधाएं

+

* 353 श्री मुल्ता पल्सी रामचन्द्रन :

श्री बाला साहिब बिसे पाटिल :

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

(क) क्या इन्डियन एयरलाइन्स तथा एयर इन्डिया के पास अपने विमानों के समुचित रक्षरक्षा के लिए पर्याप्त सुविधाएं उपलब्ध हैं और

(ख) यदि नहीं, तो विमानों के रक्षरक्षा के सम्बन्ध में इन विमान कम्पनियों को किन समस्याओं का सामना करना पड़ता है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी, हाँ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता है।

श्री मुल्तापल्सी रामचन्द्रन : इन्डियन एयरलाइन्स तथा एयर इन्डिया में तकनीकी क्षराबियों और अधिकांश दुर्घटनायें विमान के अत्यधिक उपयोग के कारण होती हैं। बहुधा प्रयोग होने वाले बोइंग 737 के उड़ान का अधिकतम समय एक वर्ष में 2800 घंटे से लेकर 2900 घण्टे तक है हमारे सभी विमान सीमाओं से अधिक उपयोग किये जा रहे हैं। इन्डियन एयरलाइन्स के अध्यक्ष श्री राहुल बजाज ने भी स्वीकार किया है कि हमारे विमानों का अत्यधिक उपयोग हो रहा है उसे रोका जाना चाहिए।

इस वजह से मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ विमानों का अत्यधिक उपयोग रोकने के लिए मंत्रालय ने क्या कदम उठाये हैं तथा मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि विमानों के सैनिक रक्षरक्षा के लिए मंत्रालय ने क्या कदम उठाये हैं ?

श्री शिवराज बी. पाटिल : महोदय, यह सच है कि हमारे पास विमान बहुत कम हैं इसलिए हम उनका अत्यधिक उपयोग कर रहे हैं। परन्तु यह सच नहीं है कि तकनीकी क्षराबियों के कारण दुर्घटनायें हुई हैं। सभा के सदस्यों की जानकारी के लिए मैं यह बताना चाहता हूँ कि इन्डियन एयरलाइन्स की तकनीकी प्रेषण विविधता 98.51 प्रतिशत होती है। इसका अर्थ है कि 100 उड़ानों में से 98.5 उड़ानें बिना किसी उड़ानें बिना किसी क्षराबी तथा तकनीकी क्षराबियों के बिना कठिनाई के मरी गईं। केवल 1.48 प्रतिशत क्षराबियां हुई हैं। इससे यह स्पष्ट है कि इन्डियन एयरलाइन्स में जो रक्षरक्षा किया जाता है वह आशातित है और अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का है।

अब हम विमानों को लेने तथा खरीदने की कोशिश कर रहे हैं। हम कुछ विमानों के लिए समझौता पहले ही कर चुके हैं तथा विमानों को भी खरीदने की कोशिश कर रहे हैं। हम विमानों को पट्टे पर भी लेने की कोशिश कर रहे हैं, इन विमानों के आने से हमारे लिए कुछ राहत देना सम्भव होगा और हम देखेंगे कि मशीन तथा काम करने वाले लोगों पर जो दबाव है उसे कम किया जाये।

श्री मुल्तापल्ली राज्ज चन्द्रन : परन्तु दुर्घटना का क्या कारण है ? हमें स्वीकार करना चाहिए कि हाल के वर्षों में इंडियन एयरलाइन्स में दुर्घटनायें बढ़ रही हैं। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि बोइंग 737 की साल ही में हुई तीन दुर्घटनाओं की जो जांच की गई थी उसका क्या परिणाम निकला है ?

श्री सिखराज बी. पाटिल : महोदय, वे रख रखाव की कठिनाइयों के कारण नहीं हुई।

श्री विमैश गोस्वामी : मंत्री महोदय ने कहा है कि रख रखाव के बारे में हथारी-तुअना विश्व के अन्य देशों के साथ की जा सकती है। परन्तु हमारा अनुभव भलग है। मेरे विचार से प्रत्येक सदस्य इस बात से सहमत होगा कि अनेक बार हमें विमान को छोड़ना पड़ा है या तकनीकी खराबी के कारण विमान चलाया ही नहीं गया मैं कल कलकत्ता से घाना वाला था विमान में सवाच होने के बाद हमें बताया गया कि विमान में तकनीकी खराबी है। इसलिए उड़ान नहीं भरेगा इसलिए मैं जानना चाहता हूँ कि वर्तमान समय में मांग कितनी है तथा मांग और विमानों की आवश्यकता में कितना अन्तर है। मैं जानना चाहता हूँ कि इस मांग को पूरा करने के लिए इंडियन एयरलाइन्स की भावी योजना क्या है क्योंकि वर्तमान में यात्रियों के अनुपात में वृद्धि दस प्रतिशत से अधिक है।

श्री सिखराज बी. पाटिल : महोदय, सरकार की एक योजना है, इस योजना को स्पष्ट किया जा सकता है परन्तु इसमें समय लगेगा। वर्तमान में सरकार 12 विमान ले रहा है, घणाली बार इससे अधिक लेगी इस प्रकार कुल तीस विमान लेगी। इससे हम अपनी कुछ मांगों को पूरा कर सकेंगे। कुछ समय के लिए हम अपनी जरूरतों को पूरा करने के लिए विमानों को पट्टे पर ले रहे हैं। वास्तव में यात्रियों की मांग बढ़ रही है। इस जरूरत को पूरा करने के लिए घन तथा संसाधनों का भी पता लगाना पड़ेगा। इन एयर लाइन्सों से धाशा की जाती है कि वे स्वयं घन कमायें और धात्म निर्भर बनें। सरकार उनकी बजट सम्बन्धी सहायता नहीं कर रही है। सरकार उससे कह रही है कि घन कमायें और अधिक विमानों की व्यवस्था करें।

श्री. मधु दशरथते : क्या मंत्री महोदय इस सबाई से परिचित है कि अनेक बार यह घोषणा की जाती है कि यांत्रिक खराबी के कारण विमान कुछ देर से उड़ेंगे ? क्या वह भी सच है कि जब कुछ विमानों को यांत्रिक खराबी के कारण रोका जाता है तो सम्पूर्ण सर्किट में बाधा उत्पन्न हो जाती है क्योंकि हमारा सीमित सर्किट है ? मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या उन्होंने लक्ष्मण का रोचक व्यंग्य चित्र देखा है जिसमें दिखाया गया है :

“इंडियन एयरलाइन्स को यह घोषणा करते हुए खेद हो रहा है कि यांत्रिक खराबी के कारण प्लाइट संख्या 18 थोड़ा बिलम्बसे चलेगी। सभी यात्री विश्राम कक्ष में जा सकते हैं। उन्हें सुबह 8.30 बजे नाश्ता, 1 बजे दोपहर का भोजन तथा शाम 8 बजे रात्रि का भोजन दिया जाएगा।”

क्या इन यांत्रिक खराबियों के कारण वायुयान के काम न करने के बारे में यह दुःखद बात नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : किन्तु कितनी कार्यकुशलता से वे दोपहर तथा रात्रि के भोजन की घोषणा भी करते हैं।

श्री शिवराज बी. पाटिल : मैं यह कहता रहा हूँ कि हमारे पास सीमित संख्या में वायुयान हैं और यदि उड़ान से पहले किसी भी स्थान पर कहीं भी कोई थोड़ी सी भी खराबी आ जाती है। तो बाद की उड़ानों में भी विलम्ब हो जाता है। हमारी यही परेशानी है। मैं यह नहीं कहता कि जो यात्री हमारी एयरलाइन्स से यात्रा करते हैं उन्हें असुविधा नहीं होती। हमें खेद है कि उस समय उन्हें बहुत असुविधा होती है। हमें केवल तभी खुशी होगी यदि हम उन्हें वे सुविधाएँ उपलब्ध करा सकें, जो जरूरी हैं। वे सुविधाएँ उन्हें उपलब्ध कराई जानी चाहिए। हम उन्हें अपनी परेशानियाँ भी बता रहे हैं। निश्चय ही यह सभा नहीं चाहेगी कि कि मैं कार्टूनों का जिक्र करूँ। प्रो. दण्डवते कार्टूनों के अनुसार बात कर सकते हैं।

प्रो. मधु दण्डवते : यह कार्टून आप पर हैं।

श्री हनुमान मोल्साह : महोदय, वायुयानों की सुरक्षा उनकी उचित देखरेख पर निर्भर करती है, देख-रेख प्रभियंताओं को प्रत्येक विमान की उड़ान पूर्व अच्छी तरह जांच करनी पड़ती है और उसके सही होने का प्रमाण पत्र देना पड़ता है। लेकिन यह आरोप लगाया जाता है कि ये देख-रेख प्रभियंता विमानों की सही तरीके से जांच नहीं कर रहे हैं। ऐसा लगता है कि आवश्यक फार्मों को भरे बिना प्रमाणपत्रों पर हस्ताक्षर करके वे उन हस्ताक्षरित फार्मों को कार्यालय में छोड़ देते हैं। मैं आपको बिना भरे हस्ताक्षरित प्रमाणपत्र की कुछ फोटोकॉपियाँ दे सकता हूँ। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है और यदि हाँ, तो क्या इससे सुरक्षा संबंधी परेशानियाँ खड़ी नहीं होंगी। क्या मंत्री महोदय इन सबकी जांच करेंगे और सभा के समक्ष इसकी जानकारी देंगे ?

श्री शिवराज बी. पाटिल : हमारी एक प्रक्रिया है और उस प्रक्रिया का कड़ाई से पालन किया जाता है। माननीय सदस्य ने सभा में जो कुछ भी कहा है, उस बारे में हमें कुछ पता नहीं है। यदि इस और हमारा ध्यान दिया जाता है, तो निश्चय ही हम इस पर विचार कर सकते हैं।

श्री हनुमान मोल्साह : अब आपका ध्यान इस ओर दिलाया गया है।

श्रीनगर हवाई अड्डे पर संबंधियों के लिए प्रतिक्षालय की सुविधा

*358 प्रो. संकुब्दीन सोज : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीनगर हवाई अड्डे पर यात्रियों के साथ जाने वाले संबंधियों तथा मित्रों को हवाई अड्डा भवन में प्रवेश करने की अनुमति नहीं दी जाती है ;

(ख) क्या हवाई अड्डा भवन से बाहर वर्षा और धूप से इन लोगों के बचाव के लिए कोई सुविधा प्रदान नहीं की गई है ; और

(ग) यदि हाँ, तो इन लोगों को उपयुक्त सुविधा प्रदान करने के लिये सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) सुरक्षा कारणों से श्रीनगर हवाई अड्डे पर टर्मिनल भवन में आगन्तुकों के प्रवेश पर रोक लगी है।

(ख) जी, हाँ।

(ग) एक अस्थाई शेड का निर्माण किया जा रहा है। स्थाई व्यवस्था के अस्तर्गत श्रीनगर हवाई अड्डे पर टर्मिनल भवन परिसर का विस्तार किया जाएगा जिसमें एक प्रलग दर्शक गैलरी का निर्माण शामिल होगा।

प्रो. सैफुद्दीन सोज : श्रीनगर में हवाई अड्डा भवन से बाहर वर्षा और धूप से यात्रियों के संबंधियों के बचाव के लिए कोई सुविधा उपलब्ध न होने के बारे में मेरे प्रश्न का जो उत्तर मंत्री महोदय ने दिया है वह स्वीकारात्मक है। मंत्री महोदय यह मानते हैं कि इसका कोई प्रबंध नहीं किया गया है लेकिन उन्होंने सुरक्षा कारणों के भलावा ऐसा अन्य कोई कारण नहीं बताया कि यात्रियों के संबंधियों और मित्रों को हवाई अड्डे के अन्दर प्रवेश नहीं करने दिया जाएगा। वह अच्छी बात है। लेकिन हवाई अड्डा भवन से बाहर यात्रियों के संबंधियों और मित्रों, जो विशेष अवसर पर वहाँ एकत्र होते हैं के लिए प्रबंध करने होंगे। हवाई अड्डे पर यात्रियों के साथ घाने वाले संबंधियों के लिए ऐसे प्रबंध क्यों नहीं किए गए हैं ?

अध्यक्ष महोदय : (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपकी परिणामों की भाषा नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : वह पहले ही कह चुके हैं कि ऐसा किया जा रहा है। वह इसका उत्तर पहले ही दे चुके हैं। यह अस्थाई प्रबंध है और स्थायी प्रबंध भी किए जाएंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : ऐसा केवल श्रीनगर में ही नहीं है।

श्री सिधाराज श्री. पाटिल : मैंने प्रश्न का उत्तर सकारात्मक दिया है। हम यह महसूस करते हैं कि इस तरह का प्रबंध किया जाना चाहिए। हम पहले अस्थायी प्रबंध कर रहे हैं और बाद में स्थायी प्रबंध भी किए जाएंगे। लेकिन इसके लिए जमीन प्राप्त करने जैसे कुछ काम करने होंगे। योजनाएं बनाने होंगी और जब योजनाएं हमारे समक्ष रखी जाएंगी तब हम उस पर काम शुरू कर सकते हैं। लेकिन हम शीघ्र ही अस्थाई प्रबंध करने जा रहे हैं।

प्रो. सैफुद्दीन सोज : मेरा दूसरा अनुपूरक प्रश्न यह है। मंत्री महोदय ने कहा है कि अस्थाई शेड का निर्माण किया जा रहा है। मैं मंत्री महोदय को यह जानकारी देना चाहता हूँ कि श्रीनगर में कोई अस्थायी शेड नहीं बनाया जा रहा है और आप को जो जानकारी दी गई है, वह गलत है। अब आप कहते हैं कि श्रीनगर हवाई अड्डे पर टर्मिनल भवन परिसर का विस्तार करके स्थायी प्रबंध किये जाएंगे जिसमें पृथक रूप से यात्रियों के संबंधियों के लिए दर्शक गैलरी बनाया जाना भी शामिल है। यात्रियों के संबंधियों के लिए दर्शक गैलरी का निर्माण इस भवन से बाहर किया जाना चाहिए क्योंकि यदि आप भवन का विस्तार करते हैं तो वहाँ हर समय यात्रियों की भीड़ रहेगी। तीर्थ-यात्रा पर जाने वाले या विदेश जाने वाले यात्रियों के संबंधी बड़ी संख्या में उन्हें छोड़ने पारते हैं। वहाँ शौचालयों की व्यवस्था नहीं है तथा भागन्तुकों को भी बहुत परेशानी होती है, क्योंकि जब वे पारते हैं तो होटल मालिक और उन्हें लेने वाले लोग काफी संख्या में वहाँ होते हैं और कई बार उनकी संख्या इतनी अधिक होती है कि भागन्तुक उन लोगों को देख ही नहीं पाते। अतः हवाई अड्डे से बाहर एक भवन बनाया जाना चाहिए जिसे आप दर्शक-दीर्घा कह सकते हैं और वहाँ शौचालय बनाए जाने चाहिए। यह प्रबन्ध हर जगह किया जाना चाहिए इसे प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

श्री शिवराज श्री पाटिल : जनता तथा मजदूरीय-सदस्य द्वारा की गई याचके अनुसार हमने यह प्रत्येक दिया है कि वहां स्थिति एक प्रत्येकी शोध बनाया जाना चाहिए ।

जहां तक वहां स्थायी प्रबंध किए जाने का संबंध है, हमें इन सब बातों को ध्यान में रखना होगा और एक समुचित योजना बनानी होगी ।

श्री. संकुम्भजीन खेज : आप को बहुत बहुत धन्यवाद ।

श्री एस. जयपाल रेडडी : प्रश्न श्रीनगर हवाई अड्डे से संबंधित है किन्तु मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह इस तथ्य को माने कि ऐसा सभी हवाई अड्डों जिसमें दिल्ली हवाई अड्डा भी शामिल है, पर है ।

(हिन्दी)

प्रध्यक्ष महोदय : सबका जवाब दे दीजिए ।

(अनुवाद)

श्री एस. जयपाल रेडडी : सभी हवाई अड्डों के लिए ।

प्रध्यक्ष महोदय : मैं भी यही कह रहा हूं ।

श्री एस. जयपाल रेडडी : यह समस्या उन नए सुरक्षा उपायों के कारण हुई है जिन्हें अपनाने के लिए पिछले कुछ वर्षों में हम पर दबाव डाला गया है । इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि आप क्या व्यापक योजना बनाना चाहते हैं क्योंकि सभी हवाई अड्डों पर लागू करने की आवश्यकता इस समस्या का सामना करना पड़ता है ?

श्री शिवराज श्री पाटिल : महोदय, मैं मजदूरीय-सदस्य की बात से सहमत हूं । इस समस्या का सामना यात्रियों तथा उन्हें बिदा करने वाले संबंधियों की भी करना पड़ता है । हम कुछ स्थानों पर प्रस्थायी प्रबंध करने का प्रयास कर रहे हैं और बाब में स्थायी प्रबंध किए जाएंगे ।

वर्ष 1987-88 के दौरान रेल लाइनों का विद्युत्ता जाल तथा बिजलीकरण

*359. डा. ए.के. पटेल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1987-88 के दौरान रेल विभाग द्वारा जोन-वार बिजली नहीं नई रेल लाइनों की लम्बाई कितनी है, और

(ख) वर्ष 1987-88 के दौरान देश के विभिन्न जिलों में कितने किमी.मीटर रेल लाइनों का बिजलीकरण किया गया और किन-कितने पर किया गया ?

हिन्दी

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री. जगन्मोहन खन्ना) : (क) और (ख) : एक शिवराज-सभा पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

(क) 1987-88 के दौरान निम्नलिखित रेलवे जोनों में 188 कि.मी. लम्बी नयी लाइनों विद्यार्थी गयी हैं :-

रेलवे	लम्बाई (कि.मी.)
उत्तर	6
पूर्वोत्तर सीमा	30
दक्षिण मध्य	45
पश्चिम	107
जोड़ : 188	

(ख) 1987-88 के दौरान निम्नलिखित जंकों पर 681 कि. मी. लम्बी रेल लाइनों को उद्घाटित किया गया है:-

रेलवे	जंका	लम्बाई (कि.मी. में)
मध्य	बकीना-बरेठ	160
दक्षिण	रायपुरम-कीरुकुपेट	2
दक्षिण मध्य	ओरनाकल-राधगुण्डम	188
	कृष्णा-केनाल-मुम्बूर	26
दक्षिण पूर्व	कम्पा-कोरवा	38
	गुनकाडीह-ताभसगढ़िया	33
पश्चिम	बाट का बराना-विक्रमगढ़ बालोट	234
जोड़ : 681		

(घनुबाह)

डा. ए. के. पटेल : मंत्री महोदय ने यह उत्तर दिया है कि वर्ष 1987-88 के दौरान पूरे देश में 188 किलोमीटर प्रतिवित्त रेल लाइन विद्यार्थी गई। मैं सोचता हूँ कि रेल-लाइनों की लम्बाई देखते हुए, राष्ट्र को 21वीं सदी की धीरे से जाना इतना धासान नहीं होगा। भारत जैसे इतने बड़े देश में, जनता की मांग को पूरा करने के लिए रेलों का विकास तीव्रता से किया जाना चाहिए। मेरा विशेष प्रश्न मेरे राज्य गुजरात के बारे में है कि मुम्बई को जलता काफी बसें से यह मांग कर

रही है कि अहमदाबाद और दिल्ली के बीच रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाए। क्या मंत्री महोदय इस रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की योजना को प्राथमिकता देंगे ?

(हिन्दी)

श्री महावीर प्रसाद : महोदय, माननीय विद्वान सदस्य ने बड़ी चिन्ता बाहिर की है कि देश विद्याल है और यहां पर जो 188 किलोमीटर नई रेल लाइन का निर्माण हुआ है उसमें से गुजरात प्रदेश जहां से माननीय विद्वान सदस्य आते हैं, की तरफ खास ध्यान नहीं दिया गया है। मैं पहले भी कह चुका हूं और अब भी साफ तौर पर यह कहना चाहता हूं कि हम वार्षिक धन के प्रायंटन के आधार पर ही नई रेल लाइनों का निर्माण करते हैं। श्रीमन्, मैं आपकी माफत माननीय विद्वान सदस्य से यह कहना चाहता हूं कि 188 किलोमीटर जो नई रेल लाइन बनी है उसमें से 107 किलोमीटर केवल गुजरात प्रान्त में रेल लाइन बिछाई गई है। यदि वह हमारा साथ में और योजना आयोग से सकारित करें तो हमें दूसरी नई लाइन बनाने में कोई एतराज नहीं होगा।

(अनुवाद)

डा. ए. के पटेल : इस लाइन पर यातायात दिन-प्रतिदिन बढ़ रहा है। गुजरात, अहमदाबाद में पृथक जोन बनाने की मांग की गई है, इस समय पश्चिमी जोन बहुत बड़ा जोन है, और इसलिए इसे संभालना बहुत मुश्किल है। क्या मंत्री महोदय अहमदाबाद में गुजरात में एक पृथक जोन बनाने पर विचार करेंगे।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : मैं समझता हूं कि हमें इसके लिए पृथक नोटिस की आवश्यकता है।

श्री बी. शोभनाश्रीदेवर राव : विजयवाड़ा-गुंटूर-तेनाली लाइन पर विद्युतीकरण की मंजूरी करीब दो वर्ष पूर्व दी गई थी और मंत्री महोदय ने यह भी कहा है कि कृष्णा कनाल-गुंटूर सेक्शन का पहले विद्युतीकरण किया जा चुका है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं कि क्या गुंटूर-तेनाली लाइन का भी इस वर्ष विद्युतीकरण किया जा रहा है ताकि घनी आबादी वाले इस क्षेत्र में इस त्रिकोणी लाइन पर इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स चलायी जा सकें। वहाँ यातायात बहुत अधिक है। मैं मंत्री महोदय से इस बारे में जानना चाहता हूं।

श्री माधव राव सिन्धिया : क्या प्रश्न का अन्तिम भाग गुंटूर-तेनाली सेक्शन के बारे में है ?

श्री शोभनाश्रीदेवर राव : जी, हां।

श्री माधवराव सिन्धिया : गुंटूर-तेनाली सेक्शन पर विद्युतीकरण किया जा रहा है और उपलब्ध संसाधनों के अनुसार यहाँ काम हुआ है।

बिदेशों में भारतीय पर्यटक विकास निगम के होटल

*360 श्री बाई. एस. महाजन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) : क्या भारतीय पर्यटन विकास निगम का न्यूजीलैंड, पश्चिम जर्मनी, मारिखस और संयुक्त राज्य अमरीका में होटल स्थापित करने के लिए सहयोग के समझौते करने का विचार है,

(ख) : यदि हां, तो प्रस्तावित सहयोग की मुख्य बातें क्या हैं,

(ग), विदेशों में ऐसे होटलों के बनाने और प्रबंध में भारतीय पर्यटन विकास निगम का योगदान और स्थिति क्या होगी; और

(घ) : इस संबंध में अपेक्षित विदेशी मुद्रा की आवश्यकता को किस प्रकार पूरा करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

भारत पर्यटन विकास निगम ने न्यूजीलैंड में एक होटल की स्थापना करने के लिए जुलाई 1988 में एक सहयोग करार पर हस्ताक्षर किए हैं। इसके अलावा, भारत पर्यटन विकास निगम ने फ्रैंकफर्ट में एक होटल की स्थापना करने के लिए एक समझौता ज्ञापन (मेंमोरेडम अफ अण्डरस्टैंडिंग) पर भी हस्ताक्षर किए हैं जो विस्तृत व्यवहार्यता रिपोर्ट को अंतिम रूप दिए जाने पर इसकी वाणिज्यिक व्यवहार्यता पर निर्भर करेगा।

न्यूजीलैंड में स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित होटल की मुख्य बातों और उसकी प्रबंध-व्यवस्था/बाधन में भारत पर्यटन विकास निगम की भूमिका इस प्रकार है :—

- (i) वेलिंगटन (न्यूजीलैंड) में स्थापित होने वाले इस प्रस्तावित होटल में 4-स्टार श्रेणी के स्तर की सुविधाओं सहित 160 कमरे होंगे। इसकी अनुमानित लागत 30 मिलियन न्यूजीलैंड डालर (यथा लगभग 24 करोड़ रु.) है।
- (ii) भारत पर्यटन विकास निगम का इक्विटी अंशदान लगभग 29% होगा जो नगद, माल और सेवाओं के रूप में होगा। भारत पर्यटन विकास निगम व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार करने में और वित्तीय संस्थानों से ऋण प्राप्त कराने में सहायता करेगा। निर्माण की अवधि के दौरान, भारत पर्यटन विकास निगम होटल की प्रायोजन, डिजाइनिंग, निर्माण, फर्निशिंग और इक्विपिंग के लिए शुल्क के भुगतानके आधार पर तकनीकी सेवाएं प्रदान करेगा। इसके अलावा, होटल के पूरा हो जाने पर शुल्क आधार पर होटल के परिचालन के लिए प्रबंधकीय एवं विपणन सेवाएं प्रदान करेगा।

भारत पर्यटन विकास निगम का 48 लाख रुपये का इक्विटी अंशदान भारत से भेजे गए सामान और सेवाओं के रूप में होगा और यदि आवश्यकता पड़ी तो विदेशी मुद्रा में सीमित अंशदान देगा।

(द्वितीय)

अध्यक्ष महोदय : आज तो पूरा हवाई अहाज उड़ा रहे हैं। जैसे हवाई अहाज को धाराम नहीं देते हैं वैसे ही यहां मिनिस्टर को धाराम नहीं देते हैं।

(अनुवाद)

श्री बार्ड. एल. महाजन : न्यूजीलैंड में होटल बनाने के लिए भारत पर्यटन विकास निगम की करीब 8 करोड़ रुपए खर्च करने पड़ेंगे और इस राशि का एक अंश विदेशी मुद्रा के रूप में दिया जाएगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह पूंजी निवेश भारत पर्यटन विकास निगम के संसाधनों

के से किया जाएगा ; क्या भारत पर्यटन विकास निगम को विद्युत धर्म मुनाफा हुआ था ; उन्हें कितना मुनाफा हुआ और मुनाफे की कितनी राशि विदेशी मुद्रा के रूप में प्राप्त हुई।

11.59 अ. पू.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

श्री सिधराम जी पाटिल : भारत पर्यटन विकास निगम मुनाफा कमा रहा है और हम इस राशि का उपयोग होटलों का निर्माण करने में करेंगे। यदि हम अन्य देशों में होटलों का निर्माण कर रहे हैं तो हम उसके लिए समान और सेवाओं आदि भी भेज रहे हैं।

श्री श्री. एस. महाजन : लेकिन उत्तर में आपने कहा कि "इस राशि का एक बड़ा विदेशी मुद्रा के रूप में दिया जाएगा।" क्या आपके पास अपनी विदेशी मुद्रा है ?

श्री सिधराम जी. पाटिल : आपकी जानकारी के लिए मैं बता दूँ कि पर्यटन के जर्निए 1800 करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा अर्जित की जाती है।

श्री श्री. एस. महाजन : भारतीय पर्यटन विकास निगम घनाइय वर्ग की जरूरतों को पूरा करता है। श्रेणी 2 और श्रेणी 3 के कितने होटल यहां है ?

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हो गया है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

राजधानी रेलवे के नामप्यटिङनम रेलवे स्टेशन का परिवर्तन

[अनुवाद]

*347. श्री के. रामसूरत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दक्षिण रेलवे के नामप्यटिङनम रेलवे स्टेशन की इमारत में उस स्थान के सांस्कृतिक महत्व के अनुरूप उपयुक्त परिवर्तन करने और उसका चिह्नचरम, श्री बंगम, मदुर, रामेश्वरम आदि रेलवे स्टेशनों की इमारतों के समान रक्ष-रक्षा करने के लिए कोई कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : नामप्यटिङनम का सांस्कृतिक महत्व बचाने के लिए इस स्टेशन में आशोधन करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लोगों को मध्यम श्रेणी वर्ग के फ्लैटों का आवंटन

[दिल्ली]

*350. श्री राम प्यारे सुमन : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा मध्यम श्रेणी वर्ग के लिए बनाए गए फ्लैटों के आवंटन के लिए अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के बहुत कम लोगों ने आवेदन दिये हैं और पिछले तीन वर्षों के दौरान इसके लिए किया गया आरक्षण का प्रतिशत पूरा नहीं हुआ है ;

(क) क्या सरकार का इन समस्याओं के लोगों के लिए पंजीकरण फिर से शुरू करने का विचार है ;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है, और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा आगामी तीन वर्षों के अन्दर मध्यम अथवा बर्ग के कितने प्लॉट बनाये जाने का विचार है ;

सहरी विकास मंत्री (श्रीमती ज्योत्सिमा किरावई) : (क) जी, हाँ ।

(ख) और (ग) निकट भविष्य में नहीं ।

(घ) लगभग 10,000

वृद्धि क्षेत्राधिकार-बन्ध-कोटन

[अनुवाद]

*351. श्री एल. एल. जोषे :

श्री सीताराम शे. गावली

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

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 27 जून, 1988 के टाइम्स ऑफ इण्डिया में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है कि गाजियाबाद स्थित एक कंपनी की सेक्टरों की बीस में फफूद पाई गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ;

(ग) क्या सरकार ने इस बीच इस मामले की कोई जांच की है; और

(घ) यदि हाँ, तो इसका क्या निष्कर्ष निकला ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज सापठे) : (क) जी, हाँ ।

(ख) प्रश्न में उल्लिखित बोटल सेक्टरों एण्ड सोडियम बोरोग्लास इन्वेस्टमेंट प्राई. पी. की ओर इसका बंध नं. 6 बी. 039 बी था इसके निर्माण की तारीख जुलाई, 86 थी और इसके इन्वेस्टमेंट की शक्ति 58 तक थी । इसका निर्माण मैसर्स एलबर्ट डेविड लिमिटेड, बी-2, 13, सेक्टर रोड, इण्डियन एरिया, गाजियाबाद, उ. प्र. द्वारा किया गया था और यह सेक्टरों इन्वेस्टमेंट बंधी था जैसा कि समाचार में बताया गया है ।

(ग) जी, हाँ ।

(घ) बंध के बावजूद प्रीवियुस नियंत्रक (भारत), उत्तर क्षेत्र वसिष्ठाबाद के सूचित किता कि फर्म द्वारा रोके गए नियंत्रण बंधनों में किसी फंस-संबंधी रूप-रचना के होने का क्या बधा नहीं चला । इस फर्म द्वारा बंध संख्या 6-बी-039 बी की 1260 बोटले वितरित की गई और लगभग

किसी फंगस अथवा कण्ठय पटाई होने की कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई। आरोपाधीन बोटल की एकमात्र ऐसी बोटल लगती है जिसमें लाने ले जाने के समय बात जैसी बारीक तरह जाने के फंगस लग गई।

नगर भूमि (अधिकतम सीमा और विनियमन) अधिनियम लागू करना

*354. श्री. चन्द्र भानु देवी

श्री एस. एन. गुरड्यो :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य सरकारों के नगर भूमि (अधिकतम सीमा और विनियमन) अधिनियम, 1976 को लागू करने में कठिनाइयों के बारे में बताया है;

(ख) क्या उक्त अधिनियम को लागू करने में बताई गई समस्याओं को सुलझाने के लिए राज्य सरकारों से सुझाव प्राप्त हुए हैं ;

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

(घ) अधिनियम को अधिक कारगर बनाने हेतु इसकी कमियों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ;

शहरी विकास मंत्री (श्रीमती मोहसिना खिबबाई) : (क) में (ख) : राज्य सरकारों ने नगर भूमि (अधिकतम सीमा और विनियमन) अधिनियम, 1976 के कार्यान्वयन में उनके द्वारा अनुभव की जा रही कुछ कठिनाइयाँ बताई हैं और अधिनियम के कार्यान्वयन में अनुभव की जा रही विभिन्न समस्याओं को दूर करने के लिए कुछ सुझाव भी दिये हैं। ये सुझाव संदिग्धताओं को समाप्त करने, कार्यप्रणाली परिष्करण, अधिनियम के अंतर्गत अधिक खाली भूमि को अधिग्रहित करने के लिये देय राशि को बढ़ाना और राज्य सरकार को निहित करने, राज्य सरकारों को कतिपय शक्तियों का प्रत्यायोजन, कृषि भूमि पर अधिनियम को लागू करना आदि के उद्देश्य से अधिनियम में प्रयुक्त कतिपय निबन्धनों की व्याख्याओं जैसे 'परिवार', 'खाली भूमि', 'अनुषंगिक भूमि' आदि के संशोधन से मुख्य रूप से सम्बन्धित है।

2. राष्ट्रीय शहरीकरण आयोग ने इस अधिनियम में संशोधन के लिये हाल ही में कतिपय सिफारिशें की हैं। इस अधिनियम के कार्यान्वयन को तीव्र तथा अधिक प्रभावी करने के लिये इन सिफारिशों तथा विभिन्न वर्गों से प्राप्त विभिन्न सुझावों का उल्लेख करते हुए, राज्य सरकारों से अधिनियम के अभी तक कार्यान्वयन का विस्तृत गुणात्मक पुनरीक्षण करने, इसके कार्यान्वयन में उनके द्वारा अनुभव की गई समस्याओं तथा कठिनाइयों का भली प्रकार पता लगाने और अधिनियम के संशोधन के लिए प्रस्तावों सहित अपने विशिष्ट सुझाव भेजने के लिए अनुरोध किया गया है। यह आशा की जाती है कि राज्य सरकारों से प्राप्य सुझावों के आधार पर इसमें किये जाने वाले संशोधनों सहित इस अधिनियम के कार्यान्वयन में विकट समस्याओं तथा कठिनाइयों को दूर करने के लिए एक स्पष्ट सर्वसम्पति प्रकट होगा जिससे इस प्रकार की सर्वसम्पति से भारत सरकार आगे कांबंधाई कर सकेगी।

हंजे के टीके

*355. श्री प्रकाश बी. पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में दिल्ली में हंजा फैलने के बाद प्रयोग किए गए हंजे के ऐसे टीकों, जो प्रभावहीन पाए गए के बारे में कोई विस्तृत जांच प्रारम्भ की गई थी, यदि हां, तो जांच के क्या परिणाम निकले;

(ख) इन टीकों की सप्लाई किसने की थी और इन्हें खरीदने के लिए क्या प्रक्रिया अपनाई गई थी;

(ग) क्या इस प्रकार खरीदे गए टीके निर्धारित मानकों के अनुकूल थे ; और

(घ) क्या बस्क प्रीवषियों को खरीदे जाने के बाद, प्रयोगशाला में उनकी स्वतन्त्र जांच की जाती है ताकि इनके तत्वों और उपयोगिता का पता लग सके और यदि हां, तो क्या ऐसा इस मामले में भी किया गया था ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़ें) : (क) से (घ) वर्तमान हंजे के प्रकोप के दौरान दिल्ली में उपलब्ध तथा उपयोग की गई हंजा वैक्सीन सुरक्षित तथा प्रभावकारी है। दूसरे महत्वपूर्ण नियंत्रण उपायों के एक सहायक के रूप में हंजे के टीके की भूमिका की स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय के एक विशेषज्ञ दल ने भी जनवरी 1988 में ही सिफारिश की है। इसलिए प्रयोग की गई हंजा वैक्सीन की जांच करवाने का प्रश्न नहीं उठता।

केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान, कसौली जो केन्द्रीय सरकार की संस्था है, दिल्ली को हंजा वैक्सीन सप्लाई करने वाली प्रमुख संस्था थी। किंग इन्स्टीट्यूट ऑफ प्रीवेंटिव मेडिसिन, गिन्डी, मद्रास और इन्स्टीट्यूट ऑफ प्रीवेंटिव मेडिसिन, हैदराबाद जो दोनों ही राज्य सरकार की संस्थाएँ हैं, ने भी हंजे की टेक्सीन सप्लाई की थी। वैक्सीन को सप्लाई मांग-पत्र भेजने वाले सम्बन्धित प्राधिकारियों को निर्माता संस्थानों की अनुमोदित दरों पर भुगतान के आधार पर की गई थी।

इस मामले में निर्माता संस्थानों ने जो सरकारी संगठन हैं, स्वयं यह सुनिश्चित किया कि तैयार की गई वैक्सीन घोषण और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 और उसके अधीन बने नियमों के अनुसार सभी मानकों और गुणवत्ता नियंत्रण के अन्दर हो।

सिगरेट की बिक्री पर प्रतिबन्ध

*356. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 18 वर्ष से कम आयु के व्यक्तियों द्वारा सिगरेट खरीदने पर प्रतिबन्ध लगाने और खुली सिगरेटों की बिक्री पर रोक लगाने तथा रेलवे स्टेशनों, बस स्टॉपों, अस्पतालों, कालेजों तथा सिनेमा घरों में धूम्रपान पर पूर्ण प्रतिबन्ध लगाने संबंधी कोई प्रस्ताव सरकार के विचारधीन है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का इस सम्बन्ध में राज्य सरकारों की राय जानने का भी विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (ग) सरकार तम्बाकू के उपयोग के कारण होने वाली रुग्णता तथा मौतों को रोकने तथा कम करने के उद्देश्य से देश में तम्बाकू के उपयोग के विरुद्ध एक व्यापक कार्यक्रम शुरू करने पर विचार कर रही है। तम्बाकू-रोधी उपायों का मुख्य जोर युवजनों को धारंभ से ही धूम्रपान करने से रोकना और धूम्रपान करने वाले सभी व्यक्तियों को धूम्रपान बन्द करने के लिए प्रोत्साहित करना है। तम्बाकू रोधी उपायों में निम्नलिखित उपाय शामिल हैं :—

- (1) सिगरेट के पैकेटों/विज्ञापनों/होर्डिंगों पर वर्तमान सांविधिक चेतावनी कि "सिगरेट पीना स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है" का विस्तार करने का प्रस्ताव है ताकि उसमें अन्य प्रभावकारी नारे शामिल किए जा सकें।
- (2) इस चेतावनी को तम्बाकू वाले अन्य उत्पादों जैसे चबाने वाले तम्बाकू, तम्बाकू युक्त पान मसाला/गुटका, तम्बाकू युक्त टुथ पाउडरों/पेस्टों पर भी लिखने का प्रस्ताव है तथा इस चेतावनी को अंग्रेजी तथा हिन्दी में अथवा बिक्री स्थान की क्षेत्रीय भाषा में मुद्रित करने का प्रस्ताव है।
- (3) सिगरेटों, बीड़ियों, तम्बाकू वाले पान मसालों तथा तम्बाकू वाले अन्य उत्पादों के विज्ञापनों पर प्रतिबन्ध लगाने का प्रस्ताव है।
- (4) मनोरंजन के सार्वजनिक स्थानों पर और परिवहन में धूम्रपान निषेध संबंधी वर्तमान नियमों/विनियमों को सख्ती से लागू किया जाएगा और उन्हें सरकारी कार्यालयों, शिक्षण संस्थाओं, सरकारी सम्मेलनों/बैंठकों, रेलवे स्टेशनों तथा विमान पत्तनों जैसे अन्य क्षेत्रों पर भी लागू किया जाएगा।

वर्तमान कानून अर्थात् "सिगरेट (उत्पादन, प्रदाय तथा वितरण विनियमन) अधिनियम, 1975" में सिगरेट पैकेटों और सिगरेट संबंधी विज्ञापनों में विनिर्दिष्ट चेतावनी देने की व्यवस्था है। चूंकि बीड़ी, सिगार आदि जैसे अन्य तम्बाकू उत्पादों का विनियमन राज्य सरकारों के अधिकार क्षेत्र में आता है, इसलिए स्वस्थ और परिवार कल्याण की केन्द्रीय परिषद की फरवरी, 1988 में हुई पहली बैठक में यह सिफारिश की गई कि राज्य सरकारें तम्बाकू-रोधी उपायों के बारे में एक पैकेज अग्रपाने के बारे में राज्य विधान मण्डल में एक संकल्प पारित कराएँ ताकि संसद इस विषय पर एक कानून बना सके इस संबंध में राज्य सरकारों से अनुरोध किया गया है :

बंधुषा मजबूर

*357. श्री एच. बी. पाटिल :

श्रीमती किशोरी सिंह :

क्या श्वस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस समय देश में बंधुषा मजबूरों के बारे में कोई सर्वेक्षण किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य बार ब्योरा क्या है और उनकी मुक्ति तथा पुनर्वास के संबंध में कितनी सफलता मिली है;

(ग) क्या 20 सूत्री कार्यक्रम में बंधुभा मजदूर प्रथा समाप्त करने संबंधी कानूनों के पूर्ण कार्यान्वयन और बंधुभा मजदूरों के पुनर्वास संबंधी कार्यक्रमों में स्वयंसेवी संगठनों का सहयोग प्राप्त करने पर जोर दिया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में निर्धारित किए गए लक्ष्यों को अब तक कहां तक प्राप्त किया गया है ?

अम मन्त्री (श्री बिन्देश्वरी पुणे) : (क) और (ख) हांलाकि देश में बंधुभा श्रमिकों के बारे में हाल ही में कोई राष्ट्रीय स्तर का सर्वेक्षण नहीं किया गया है, लेकिन राज्य सरकारें सतत प्रक्रिया के रूप में समय-समय पर बंधुभा श्रमिकों का पता लगा रही हैं।

(ग) और (घ) जी, हां। बीस सूत्री कार्यक्रम का उद्देश्य बंधुभा श्रमिकों के पुनर्वास हेतु स्वैच्छिक एजेंसियों को शामिल करना भी है। तदनुसार, बंधुभा श्रमिका का पता लगाने और उनके पुनर्वास के लिए स्वैच्छिक एजेंसियों को शामिल करने की नई योजना 30 अक्टूबर, 1987 को सरकार द्वारा शुरू की गई थी। स्वैच्छिक एजेंसियों द्वारा बंधुभा श्रमिकों के पुनर्वास और राज्य एजेंसियों द्वारा बंधुभा श्रमिकों का पता लगाने हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं। तथापि, पता लगाए गए तथा मुक्त कराए गए बंधुभा श्रमिकों के पुनर्वास हेतु वार्षिक लक्ष्य राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्वयन के लिए निर्धारित किए जाते हैं।

“टेटनस टाक्सायड” का टीका

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

(क) क्या ‘टेटनस टाक्सायड’ और काली खांसी के टीके व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम का अंग हैं और यदि हां, तो वर्ष 1990 तक इस सम्बन्ध में क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं और इस पर व्यय की जाने वाली धनराशि और होने वाले लाभ का ब्योरा क्या है;

(ख) क्या इन टीकों की प्रभावकारिता की जांच करने के लिए कोई प्रयोगशाला-प्रध्याय किए गए हैं, यदि हां, तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ग) क्या देश में पहली बार टीके लगाना प्रारम्भ किए जाने के समय से अनुसंधान और विकास एकाई द्वारा इस संबंध में कोई महत्वपूर्ण सुधार किए गए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है; और

(घ) यह विश्व में किसी अन्य देश में उपलब्ध टीकों की तुलना में देश में निर्मित टीके किसी भी प्रकार कम नहीं हैं और यदि हां तो इस मूल्यांकन का आधार क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (घ) जी, हां। लक्ष्यों, लागत और निहित लाभों तथा अनुसंधान प्रयत्नों के आंकड़े सभा पटल पर रखे गए विवरण में दिए गए हैं।

बिबरण

वर्ष 1988-89 और 1989-90 के दौरान टी. टी. और डी. पी. टी. बैक्सीनों की लागत और दी जाने वाली खुराकों की संख्या नीचे दी गई है :

वर्ष	खुराक (लाखों में)	अनुमानित लागत (रुपये लाखों में)
डी. पी. टी. 1988-89	180.45	108.00
1989-90	192.79	115.67
टी. टी. 1988-89	254.02	50.80
1989-90	252.91	50.58

टेटनस ट्राइसाइड में हाल के वर्षों में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है। यह एक उत्कृष्ट एन्टीजन है जिसमें कम विषालता और उच्च प्रभावकारिता है। इसलिए टेटनस ट्राइसाइड में सुधार लाने के लिए बड़े पैमाने पर अनुसंधान और विकास कार्य नहीं किए जा रहे हैं। पटुंसिस बैक्सीन यदि ठीक तरह से दी जाए तो काफी प्रभावकारी है। मोजूदा पटुंसिस बैक्सीन में विषाक्तता पर विकसित देशों में चिन्ता व्यक्त की गई है। सम्पूर्ण कोशिका बैक्सीन में निहित कुप्रभावों में कमी लाने के लिए एक एकेल्यूलर पटुंसिस बैक्सीन विकसित की गई है और इस पर जापान और यूनाइटेड किंगडम जैसे विकसित देशों में परीक्षण किया जा रहा है। देश में बनाई जा रही बैक्सीनों अन्तरराष्ट्रीय स्तर की हैं। केन्द्रीय अनुसंधान संस्थान कसौली (हि. प्र.) द्वारा राष्ट्रीय स्तर पर गुणवत्ता नियंत्रण सुनिश्चित किया जाता है। बैक्सीन का गुणवत्ता नियंत्रण इन्डियन फार्माकोपिया, 1985 में निर्धारित मानक के अनुसार किया जाता है जिसके मानक विश्व स्वास्थ्य संगठन की अपेक्षा के अनुसार हमारी स्थितियों के अनुकूल हैं।

भुगगी भोंपड़ियों में रहने वाले लोगों का पुनर्वास

[हिन्दी]

*362. श्री बलवंत सिंह रामूबालिया :

श्री तेजा सिंह बर्वा :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या दिल्ली में लाखों लोग कई वर्षों से गंदी बस्तियों/भुगगी भोंपड़ियों में रहे हैं और दयनीय जीवन व्यतीत कर रहे हैं;

(ख) क्या दिल्ली प्रशासन ने पुनर्वास कालोनियों का निर्माण का इन लोगों के पुनर्वास की व्यवस्था की थी;

(ग) क्या कुछ समय से पुनर्वास योजना समाप्त कर दी गई है और लोगों को गंदगी और अस्वास्थ्यकर परिस्थितियों में रहने के लिए छोड़ दिया गया है;

(ब) यदि हां, तो पुनर्वास योजना समाप्त करने के क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में सरकार की भावी योजना क्या है और इन लोगों के पुनर्वास पर कितनी धन राशि व्यय होगी;

साहरी विकास मंत्री (श्रीमती मोहलिना किशोर) : (क) इस समय 14 लाख व्यक्ति लगभग 652 झुग्गी समूहों में रह रहे हैं जो पूरे नगर में फैले हैं और इनमें नागरिक सेवाओं और सुविधाओं की कमी है।

(ख) जी, हां।

(ग) से (ङ) यह अनुभव किया गया कि मलिनबस्ती समस्या पर उन्मूलन तथा पुनः स्थापना के माध्यम से काबू पाने के लिये उपलब्ध किये जा सकने वाले संसाधन अपर्याप्त थे और झुग्गी समूहों को इस प्रकार हटाने तथा पुनर्वास से मलिन बस्ती निवासियों के सामने कठिनाई उत्पन्न होती है और घटिया होने पर भी आवास भण्डार की अपेक्षित बरबादी भी होती है। इसलिए, मलिन बस्तियों के उन्मूलन तथा पुनर्स्थापन के बजाय उसी स्थान पर उनके पर्यावरणीय सुधार पर बल दिया गया है। साहरी मलिन बस्तियों के पर्यावरणीय सुधार की राष्ट्रीय स्तर की योजना के अन्तर्गत साहरी मलिन बस्तियों में 300/- रुपये प्रति व्यक्ति की दर पर आधाराभूत सुविधाएं मुहैया की जाती हैं। दिल्ली में झुग्गी-झोंपड़ियों को हटाने की योजना छटी योजना की समाप्ति पर ही समाप्त कर दी गई थी और झुग्गी बस्तियों के पर्यावरणीय सुधार की योजनाओं के अन्तर्गत वेच बल आवृत्ति, गन्धे पानी की निकासी, परिधीय पथ प्रकाश और भुगतान पर उपयोग किये जाने वाले समुदायिक शौचालय व स्नानागारों जैसी आधाराभूत सुविधाएं मुहैया की जाती हैं।

चन्द्रपुर के लिये वायुदूत सेवा

*363. श्री बिलास मुत्तैमवार : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का चन्द्रपुर (महाराष्ट्र) में वायुदूत सेवा आरंभ करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो कब तक ; और

(ग) इस संबंध में देरी के क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) से (ग) विमान क्षमता के उपलब्ध होने, आधाराभूत सुविधाओं के विकास और परिचालनों के आर्थिक रूप से साध्य होने पर, वायुदूत की महाराष्ट्र राज्य में चन्द्रपुर को हवाई सेवा से जोड़ने की योजना है।

डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल में कार्यरत अनुसूचित जातियों/ अनुसूचित जन जातियों के चिकित्सा विवेक

[अनुवाद]

*364. श्री गंगाराम : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल के विभिन्न विभागों में कार्यरत चिकित्सा विशेषज्ञों की कुल संख्या कितनी है;

(ख) उनमें से कितने विशेषज्ञ अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों से संबंधित हैं ;

(ग) दिसम्बर, 1987 के दौरान डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल में कितने चिकित्सा विशेषज्ञ नियुक्त किये गये और उनमें अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विशेषज्ञों की संख्या कितनी थी;

(घ) दिसम्बर, 1987 से अब तक डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल से अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के चिकित्सा विशेषज्ञों की पृथक संख्या सहित कितने चिकित्सा विशेषज्ञों का स्थानांतरण किया गया है;

(ङ) क्या अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विशेषज्ञों को, विशेष रूप से आर्थो-पैडिक सर्जनों को अपने अपने यूनिट/सर्जरी का स्वतन्त्र प्रभाव नहीं दिया जा रहा है ; और

(च) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में क्या उपचारात्मक उपाय किए जा रहे हैं अथवा करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज झापट) : (क) तैनात ।

(ख) एक

(ग) दिसम्बर, 1987 के दौरान डा. राममनोहर लोहिया अस्पताल में कोई विशेषज्ञ तैनात नहीं किया गया था ।

(घ) दो । अनुसूचित अग्रत तथा अनुसूचित जनजाति का एक-एक ।

(ङ) और (च) विकलांग अल्प चिकित्सा सहित विभिन्न विभागों की यूनिटों का किसी अधिकारी को स्वतन्त्र प्रभार उसकी क्षमता, परिपक्वता और योग्यता के आधार पर दिया जाता है ।

सफाई न होने और स्वच्छ पेय जल की कमी के कारण बच्चों की मौत

3520. श्रीमती बिना शोब गोस्वामी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में सराब सफाई और अस्वच्छ पेय जल के कारण प्रत्येक वर्ष पांच वर्ष की आयु से कम के लगभग 15 लाख बच्चे मर जाते हैं ?

(ख) क्या सफाई स्थिति में सुधार लाने और स्वच्छ पेय जल उपलब्ध कराने के लिए कोई योजनाएँ हैं;

(ग) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ; और

(घ) इस संबंध में अब तक क्या कदम उठाये गये हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (शुभारी सरोज व्यापक) : (क) इस मंत्रालय को राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों से ऐसी कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है जिसमें देश में प्रत्येक वर्ष गन्दगी और असुरक्षित पीने के पानी के कारण 5 वर्ष की आयु से कम 15 लाख बच्चे मर जाते हैं। वैसे, अतिसार रोग बच्चों में बीमारी और मृत का एक मुख्य कारण है।

(ख) से (घ) तीव्र अतिसार रोगों से होने वाली मृत की कम करने के लिए भारत सरकार ने सातवीं पंचवर्षीय योजना में धो. धार. टी. कार्यक्रम चलाया है जिसका सम्पूर्ण देश में चलाने के लिए विस्तार किया जा रहा है। और देश में जीवन रक्षक घोल समेत आवश्यक औषधों को प्राथमिक स्वास्थ्य परिवर्धन डिपार्टमेंट सेवाओं को उपलब्ध कराया जा रहा है।

शहरों में जन स्वास्थ्य में सुधार करने के लिए राज्य संघ राज्य क्षेत्र की सरकारों द्वारा जल-प्राप्ति और स्वच्छता संबंधी योजनाओं का कार्यान्वयन किया जा रहा है। शहरी विकास मंत्रालय प्रशिक्षित जन शक्ति का विकास तकनीकी सहायता, प्रबंध सूचना प्रणाली सूक्ष्म कम्प्यूटरों, अनुसंधान और विकास-कार्यकलापों तथा अन्तर्राष्ट्रीय सहयोग और सहायता के जरिये राज्य सरकारों के प्रयासों में सहायता दे रहा है।

भारत सरकार ने सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक समस्याग्रस्त गांवों को पीने का सुरक्षित पानी प्रदान करने के लिए एक नेशनल ड्रिन्किंग वाटर मिशन की स्थापना की है। ग्रामीण क्षेत्रों में स्वच्छता संबंधी सुविधाओं का सुधार करने की आवश्यकता को देखते हुए ग्रामीण स्वच्छ शौचालयों के निर्माण के लिए एक केन्द्रीय प्रायोजित ग्रामीण स्वच्छता कार्यक्रम 1986 में चलाया गया। इस कार्यक्रम का उद्देश्य प्रत्येक घर के लिए शौचालयों के निर्माण करके राज्य/संघ क्षेत्रों के प्रयासों में मदद देना है।

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर स्थित स्टाल

3521. श्री. मोती लाल सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली रेलवे-स्टेशन पर भोज-भाड़ को कम करने तथा स्टालों को हटाने और/या कम करने की भारत पर्यटन विकास की योजना को कार्यान्वित कर लिया गया है, और

(ख) इस योजना के अन्तर्गत कुल कितने स्टाल हटाए गए हैं और/अथवा कम किये गये हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री. माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) जी हां,। प्लेटफार्म से कोई स्टाल हटाया नहीं गया है किन्तु कुछ स्टालों का आकार कम किया गया है और कुछ स्टालों का स्थान बदला गया है।

गेहूं की बरीद

3522. श्री. शांति चारीवाल :

श्री. बालासाहिब चिंचे पाटिल :

क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम इसे बर्ष कम वसूली मूल्यहोने के कारण मंडियों से पर्याप्त मात्रा में गेहूँ नहीं खरीद सका ;

(ख) क्या किसान अपना गेहूँ भारतीय खाद्य निगम को बेचने के बजाय खुले बाजार में ऊँचे दामों पर बेच रहे हैं ;

(ग) यदि हाँ, तो क्या यह तथ्य सरकार की जानकारी में लाया गया है कि भारतीय खाद्य निगम और अन्य अधिकारी मंडियों के व्यापारियों को तंग कर रहे हैं ; और

(घ) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा इस बारे में क्या कदम उठाये गए हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) केन्द्रीय पूल के लिए स्वेच्छिक मूल्य समर्थन परिचालनों के अधीन गेहूँ की वसूली की जाती है और वसूली के लिए कोई मात्रात्मक सीमा निर्धारित नहीं की जाती है ।

(ख) किसान अपनी उपज मंडियों में बच्चुनी एजेंसियों अथवा प्राइवेट व्यापारियों को बेचने के लिए स्वतंत्र हैं ।

(ग) ऐसी कोई रिपोर्टें प्राप्त नहीं हुई हैं ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

रेपसीड तेल का आयात और वितरण

3523. श्री सोमनाथ षटर्जी : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1988 में रेपसीड तेल को कितनी मात्रा में आयात किया गया; और

(ख) इस अवधि के दौरान आयातित तेल का राज्यवार कितना आवंटन किया गया और वास्तव में कितनी मात्रा वितरित की गई ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) जनवरी से जुलाई, 1988 तक कच्चे रेपसीड तेल का लगभग 1, 95, 688 मी. टन मात्रा का आयात किया जा चुका है । इसके अतिरिक्त, इसी अवधि के दौरान दो सरकारों के बीच हुए विभिन्न सहायता कार्यक्रमों के तहत, परिष्कृत रेपसीड तेल की भी 20, 000 मी. टन मात्रा का आयात किया गया है ।

(ख) एक विवरण संलग्न है, जिसमें इस अवधि के दौरान राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को आवंटित तथा उनके द्वारा उठाई गई रेपसीड तेल की मात्रा दिखाई गई है ।

बिबरण

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सार्वजनिक बितरण प्रणाली के तहत वर्ष 1988 (जुलाई, तक) के दौरान आवंटित तथा उनके द्वारा उठाई गई रेपसीड तेल की मात्रा

क्र. सं. राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	आवंटन (मी. टन में)	उठाई गई मात्रा (मी. टन में)
1. झरुणाचल प्रदेश	395	62
2. असम	1950	1417
3. बिहार	1100	20
4. दिल्ली	3650	2811
5. हिमाचल प्रदेश	2450	1871
6. जम्मू व कश्मीर	5760	4135
7. मल्लपुर	2820	3620
8. मेघालय	1900	2080
9. मिजोरम	1770	2225
10. नागालैण्ड	2830	3063
11. सिक्किम	525	326
12. त्रिपुरा	570	919
13. पश्चिम बंगाल	54700	75524
14. उत्तर प्रदेश	1595	1617
15. राजस्थान	2000	59
16. उड़ीसा	3100	—
योग :	87115	99749

राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ में घोटालों की भरमार" शीर्षक से समाचार

3525. श्री सी.जंगा रेड्डी : क्या खाद्य और नागरिक वृत्ति मंत्री यह बताने की कृपा करगे कि :

(क) : क्या सरकार का ध्यान 16 मार्च, 1988 के नवभारत टाइम्स में राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ में घोटालों की भरमार" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है जिससे लेखा परीक्षा रिपोर्ट 1984-85 द्वारा बताई गई राष्ट्रीय सहकारी उपभोक्ता संघ अनियमितताओं का उल्लेख किया गया है।

(ख) : यदि हां तो, सरकार द्वारा सम्बन्धित अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है, और

(ग) : लेखा परीक्षकों द्वारा बताया गई कमियों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

शाह और नागरिक पुति मंत्रालय में उप मंत्री श्री डी. एल. बंठा : (क) : जी हां ।

(ख) और (ग) पूर्व प्रबन्धकों द्वारा की गई अनेक अनियमितताओं को ध्यान में रखते हुए सरकार द्वारा राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ के निदेशक मंडल को अधिकृत कर दिया गया था और उसके प्रशासन को चुस्त बनाने की दृष्टि से सचिव को 16.10-1987 से उसके प्रशासक के रूप में नियुक्त किया गया था । दिसम्बर, 1987 के आरम्भ में एक नये प्रबन्ध निदेशक की नियुक्ति की गई । भी मार्च 1988 में पूर्णकालिक सतर्कता अधिकारी की भी नियुक्ति की गई ।

अपनी ओर से राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ, अपनी पटना शाखा द्वारा की गई खरीदवारी के बारे में वर्ष 1984-85 की लेखा परीक्षा रिपोर्ट में बताई गई अनियमितताओं की जांच कर रहा है ।

केंद्रीय जांच ब्यूरो, राष्ट्रीय वस्त्र निगम द्वारा राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ की कलकत्ता शाखा के जरिये, पश्चिम बंगाल राज्य सहकारी समिति को गैर कंट्रोल के षपड़े की सप्लाई से सम्बन्धित अनियमितताओं की जांच कर रहा है और शाखा के एक सहायक प्रबन्धक को निलम्बित कर दिया गया है ।

राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ द्वारा अपने कार्य को सुधारने के लिए कई उपाय किए हैं, जैसे प्राइवेट पार्टियों को वित्त निभाव (एकीभोडेधान) की प्रणाली को समाप्त करना, प्रबन्ध सूचना प्रणाली को सुव्यवस्थित करना, स्थापना/प्रशासकीय खर्चों में कमी करना, आदि ।

राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ के कार्य को सुधारने के लिए उपाय सुझाने हेतु विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त की गई थी, जिसने हाल ही में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है ।

पश्चिम बंगाल के रेलवे स्टेशनों का विकास

3526. श्री सत्यनोपाल मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल में 1988-89 के दौरान किन-किन रेलवे स्टेशनों के विकास का प्रस्ताव है और

(ख) इन स्टेशनों में किए जा रहे निर्माण कार्यों का व्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव लिखिया) : (क) और (ख) पश्चिम में इन स्टेशनों के नामों को दर्शाने वाला एक विवरण संलग्न है जहां 1988-89 के दौरान प्रमुख सुधार आरम्भ किये जाने के प्रस्ताव हैं ।

विषय		
क्रम. सं.	स्टेशन का नाम	किये गये सुधार की प्रगति
1	सियालह	सियालह स्टेशन क्षेत्र में यातायात परिचालन का प्रस्तावित सुधार प्रेशर फिल्टर की स्थापना शीतक संयंत्र की व्यवस्था।
2	बेलडांगा	स्टेशन इमारत के ढाँचे में परिवर्तन।
3	हबडा	सेंट्रल टाइप जल शीतक संयंत्र की व्यवस्था, सुपथ को चौड़ा करना, छत्ते हुए पानी की सप्लाई में वृद्धि, जल शीतकों की व्यवस्था।
4	ग्युफरबका	विश्राम कक्ष की व्यवस्था।
5	मालदा टाउन	विश्राम कक्ष, दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय का विस्तार।
6	माधवपुर धीर पियाली	स्टेशनों पर बिजली लगाना।
7	दसकल ग्राम धीर धम्बल ग्राम	स्टेशनों पर बिजली लगाना।
8	नगरनबी	स्टेशन पर बिजली लगाना।
9	बडंभान	जलपान गृह, रसोई/घर, स्नैक बार का प्राधुनिकीकरण।
10	बेलूर	स्टेशन इमारत के ढाँचे में परिवर्तन।
11	दुर्गापुर	प्रतीक्षालय, मोसाइक बेंचों, वातानुकूल विश्रामालय धीर एक डाररिटरी की व्यवस्था, रोशनी की उन्नत व्यवस्था सहित परिचालन क्षेत्र का सुधार, जलपान गृह, रसोई घर स्नैक बार का प्राधुनिकीकरण।
12	रानीगंज	22 बोगियों को खड़ा करने के लिए प्लेटफार्म का विस्तार।
13	प्लासी	प्लेटफार्म को ऊँचा करना।
14	जियागंज	प्लेटफार्म को ऊँचा करना।
15	झाना जंक्शन	ऊपरी पैदल पुल का विस्तार।
16	यात्री ग्राम	ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था।
17	तालित	ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था।
18	बासरसाहू	प्लेटफार्म को ऊँचा करना।
19	गंगाटिकुड़ी	प्लेटफार्म को ऊँचा करना।

क्रम सं.	स्टेशन का नाम	किये गये सुधार की प्रवृत्ति
20	प्रान्तिक	प्लेटफार्म को ऊंचा करना ।
21	अन्डाल	22 बोगियों को लड़ा करने के लिए अथ और डाउन प्लेटफार्मों का विस्तार ।
22	रूपनारायणपुर	22 बोगियों को लड़ा करने के लिए अथ और डाउन प्लेटफार्मों का विस्तार ।
23	पाटुती	प्लेटफार्म को ऊंचा करना ।
24	दत्तपुक्कुर	ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था ।
25	मुशिदाबाद	प्लेटफार्म को ऊंचा करना ।
26	बर्हईपुर	ऊपरी पैदल पुल का विस्तार ।
27	टाकी रोड	प्लेटफार्म को ऊंचा करना ।
38	हसनाबाद	प्लेटफार्म को ऊंचा करना ।
29	कृष्णापुर	प्लेटफार्म को ऊंचा करना ।
30	धुपगुड़ी	भारक्षण और टिकट कलक्टर कार्यालय, अलग बुकिंग कार्यालय, पार्सल कार्यालय की व्यवस्था, मौजूदा दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय का विस्तार और लाउडस्पीकर प्रणाली की व्यवस्था ।
31	न्यू असीपुर झार	जलपान गृह की व्यवस्था और दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय का विस्तार ।
32	न्यू कूच बिहार	विश्रामकक्ष की व्यवस्था ।
33	फाल्गुआटा	पार्सल गोदाम,भारक्षण और टिकट कलक्टर कार्यालय, अलग टिकट बुकिंग कार्यालय की व्यवस्था, दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय का विस्तार और लाउडस्पीकर प्रणाली की व्यवस्था ।
35	न्यू गितलबह	दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय की व्यवस्था ।
35	पिलासहाट	रेलवे स्टेशन पर बिजली लगाना ।
36	पुन्डीबाड़ी	रेलवे स्टेशन पर बिजली लगाना ।
37	खड़गपुर	नयी स्टेशन एजेन्सी इमारत, प्लेटफार्म पर छत गाड़ी सूचना पट्ट ।
38	कुलगछिया	पहुंच मार्ग का निर्माण, प्लेटफार्म पर छत ।
39	मछकुण्डा	दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय का विस्तार ।

क्रम सं.	स्टेशन का नाम	किये गये सुधार की प्रकृति
40	रामकनाली	दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय का विस्तार ।
41	घाट्रा	प्लेटफार्म नं 2 पर घुलाई योग्य एग्रेन और प्लेटफार्म पर छत ।
42	पुलिया	नया बुकिंग कार्यालय और मालगोदाम सुविधाओं का विस्तार ।
43	पतराते	रेलवे स्टेशन पर बिजली लगाना ।
44	बेलियाटोर	रेलवे स्टेशन पर बिजली लगाना ।
45	कुमरस	रेलवे स्टेशन पर बिजली लगाना ।
46	इन्दास	रेलवे स्टेशन पर बिजली लगाना ।
47	खिरई	हाल्ट स्टेशन का मेड़ बढ़ाकर पलम स्टेशन करना ।

राम मनोहर लोहिया अस्पताल के डाक्टरों का बेतन रोकना

3527. श्री बनबारी लाल बंडा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राम मनोहर लोहिया अस्पताल के कुछ डाक्टरों/विशेषज्ञों का बेतन रोकना गया था और बाद में उसका भगतान किया गया;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी कारण क्या हैं; और

(ग) बेतन कब दिया गया और बेतन किस प्राप्ति पर रोकना था ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरीज क्षापर्डे) : (क) से (ग) श्री. डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल के तीन डाक्टरों की तनखाह रोक ली गई थी जिसमें से दो डाक्टरों की तनखाह अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत न करने के कारण क्रमशः सितम्बर, और अक्टूबर, 1987 तथा मार्च से मई, 1988 तक रोक ली गई थी। बाद में उनके द्वारा दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने पर क्रमशः 13.11.1987 और 19.6.1988 को तनखाह दे दी गई थी। तीसरे डाक्टर की अगस्त, 1987 की तनखाह रोक ली गई थी क्योंकि डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल से केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना को स्थानांतरण होने पर उसने स्थानांतरण के स्थान पर ड्यूटी के लिए रिपोर्ट नहीं किया था। तदनन्तर तनखाह 31.8.1987 की दे दी गई थी।

तम्बाकू उत्पादों को बचाने के हानिकारक प्रभाव

3528. डा. श्री. एन. शैलेश : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैंसर रोगियों के अनुसंधान कर्तव्यों का यह मत है कि तम्बाकू-उत्पादों को खाने

और चबाने से, जो युवकों में लोकप्रिय होता जा रहा है, उपभोक्ताओं को सिगरेट से अधिक क्षतरनाक निकोटीन का उपयोग करना पड़ता है;

(ख) क्या ये उत्पाद भी इस सांविधिक चेतावनी "सिगरेट पीना स्वास्थ्य के लिये हानिकारक है" के अन्तर्गत आते हैं; और यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार इन्हें इस सांविधिक चेतावनी के दायरे के अन्तर्गत लाने का है; और

(ग) समाज के पूर्णरूपेण स्वास्थ्य और कल्याण के हित में सरकार का विचार इन हानिकारक उत्पादों के इस्तेमाल पर रोक लगाने के लिये क्या कदम उठाने का है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) जी, हाँ। तम्बाकू को जब चबाया जाता है, तो उससे मुँह का तथा पाचन प्रणाली के ऊपरी भाग का कैंसर हो सकता है और मुँह में कैंसर से भिन्न कई अन्य परिस्थितियों पैदा हो सकती हैं तथा तम्बाकू को जब नसवार के रूप में सूँघा जाता है तो उससे नाक का कैंसर हो सकता है।

(ख) और (ग) सरकार तम्बाकू वाले सभी उत्पादों के विरुद्ध एक बृहद कार्ययोजना बनाने पर विचार कर रही है। तम्बाकू वाले उत्पादों के उपयोग को रोकने के लिए प्रस्तावित सांविधिक उपायों में निम्नलिखित उपाय शामिल हैं :—

1. तम्बाकू वाले अन्य उत्पादों, जैसे चबाने वाला, तम्बाकू, पाइप तम्बाकू, बीडियों, तम्बाकू वाले पान मसालों/गुटका तम्बाकू वाले टुप पाउडरों/पिस्ट आदि पर भी यह सांविधिक चेतावनी लिखी जाए।
2. सभी तरह के तम्बाकू उत्पादों पर वर्तमान सांविधिक चेतावनी "धूम्रपान स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है" के अलावा अन्य प्रभावशाली नारों का प्रयोग करना।
3. सिगरेट के प्रत्येक पैकेट/डिब्बे पर तथा तम्बाकू उत्पादों वाले सभी विज्ञापनों पर सर्वविधित क्षतरे का निशान "क्रास्ट बोन तथा स्कल" छापना।
4. सिगरेटों, बीडियों, तम्बाकू वाले पान मसालों तथा तम्बाकू वाले अन्य सभी उत्पादों के विज्ञापनों पर रोक लगाना।

इन्डियन एयरलाइन्स के उड़ानों में निर्धारित संख्या से अधिक यात्रियों को ले जाना

3529. श्री अशोक शंकर राव खन्ना :

श्री कमला प्रसाद सिंह :

क्या नागर विमान और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इन्डियन एयरलाइन्स की उन उड़ानों का ब्यौरा क्या है जिनमें गत छः महीनों के दौरान निर्धारित संख्या से अधिक यात्री ले जाए गए हैं और उसके क्या कारण हैं;

(ख) क्या डबोलिम से बम्बई की इन्डियन एयरलाइन्स की उड़ान आई. सी. 164 में 3 मई, 1988 को निर्धारित संख्या से अधिक यात्री ले जाए गए थे; और

(ग) यदि हां, तो निर्धारित संख्या से अधिक यात्रियों को ले जाना बन्द करने के लिये तथा यात्रियों को अधिक सुविधायें पहुंचाने के लिये उठाये गये कदमों का ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. वाडिल) : (क) पिछले छः मास के दौरान 18 जून, 1988 को इन्डियन एयरलाइन्स को केवल एक उड़ान आई. सी-489 में निगम के स्टाफ को गलती से अधिक यात्री भरे गए थे।

(ख) जी, नहीं। वास्तव में 23-5-88 और न कि 3-5-88 को उड़ान संख्या आई. सी-164 में एक 4 वर्ष के बच्चे की जगह, जिसे उनके माता-पिता की गोदी में बिठा दिया गया था, स्टाफ पास कर यात्रा कर रही एक महिला यात्री को सीट दी गई थी। चूंकि बच्चा छोटा था और सीट बेल्ट उसे मां-बाप की गोदी पर बांधने के लिये पर्याप्त थी, अतः किसी भी सुरक्षा नियम का उल्लंघन नहीं किया गया।

(ग) जब कभी भी इन्डियन एयरलाइन्स की उड़ानों पर अतिरिक्त यात्रियों को ले जाने का कोई मामला वैमानिक प्राधिकारियों के ध्यान में आता है तो उसकी जांच की जाती है और जांच-निष्कर्षों के आधार पर उपयुक्त कार्रवाई की जाती है ताकि ऐसी घटनाएं दुबारा न हों। इन्डियन एयरलाइन्स द्वारा नियमों के अधीन उन कर्मचारियों के खिलाफ भी कार्रवाई की जाती है जो अपने कार्य-निष्पादन में लापरवाही करते हैं।

रेलवे की भूमि पर संबंध कब्जा

3530. श्री गुरुपद कामत : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बात का कोई आकलन किया गया है कि इस समय रेलवे की कितनी भूमि संबंध कब्जे में है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) देश में विभिन्न स्थानों पर प्रतिक्रमणों का पता लगाने के लिए समय-समय पर आकलन किया जाता है।

(ख) (1) प्रतिक्रमणों को हटाने के लिए सरकारी स्थान (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम के अन्तर्गत कड़ी कार्रवाई।

(2) निर्माणाधीन क्षेत्रों के समीप भूमि के लिए कांटेदार तार/बांउड़ी दीवार की व्यवस्था, जैसी आवश्यकता हो।

(3) खाली भूमि पर वृक्षारोपण।

(4) नये प्रतिक्रमणों को हटाने के लिए समय रहते कार्रवाई।

सुपर की बख्शार शाखाएं

3531. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या साध और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का चालू वर्ष में नई दिल्ली में सुपर बाजार की और साक्षात् सोलने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी नई साक्षात् सोली गई हैं तथा किस-किस स्थान पर सोली गई हैं ?

साक्ष और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) जी हां। सुपर बाजार का अवधि एक वर्ष के दौरान और साक्षात् स्थापित करने का प्रस्ताव है।

(ख) 1 जुलाई, 1988 से आरम्भ चालू सहकारी वर्ष में अभी तक कोई नई साक्षात् सोली नहीं गई है।

रेल गाड़ियों में बिना लाइसेंस वाले फेरी वाले बिन्दुस

3532. श्री विजय एल. वाटिल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों तथा कर्नाटक एक्सप्रेस, तमिलनाडु एक्सप्रेस और अन्य महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों में बिना लाइसेंस वाले फेरी वाले बिन्दुसों और निष्कारियों की उपस्थिति से यात्रियों को परेशानी होती है, और

(ख) यदि हां, तो लम्बी दूरी की इन रेलगाड़ियों में ऐसे लोगों के प्रवेश को रोकने के लिये क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हां।

(ख) इस समस्या पर काबू पाने के लिए क्षेत्रीय रेलों इस संबंध में अभियान चलाती हैं। 1.10.1987 से 31.3.1988 तक की अवधि के दौरान मध्य, दक्षिण, दक्षिण मध्य और उत्तर रेलवे पर 7443 और 6177 अभियान चलाये गये थे जिनमें क्रमशः 718। अनधिकृत फेरी वाले और 1404 निष्कारी पकड़े गये थे तथा उन पर मुकदमा चलाया गया था।

इन्डियन एयरलाइन्स/वायुदूत उड़ानों का विलम्बित होना/रद्द किया जाना

3533. श्री. नारायण चन्ध परासर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1987 के दौरान और चालू वित्त वर्ष में आज तक इन्डियन-एयरलाइन्स/वायुदूत सेवा की कितनी उड़ानों को (I) मौसम-स्थिति (II) विमानों की कमी अथवा उन्हें अन्यत्र भेजे जाने सहित तकनीकी खामियां के कारण विलम्बित किया गया अथवा रद्द किया गया; और

(ख) उड़ानों के इस प्रकार के अत्यधिक विलम्ब/रद्द किए जाने की घटनाओं को न होने देने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ताकि यात्रियों को अनुविधा न हो ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री. वाटिल) : (क) इन्डियन एयरलाइन्स और वायुदूत की जिन उड़ानों में विलम्ब हुआ है या जो रद्द की गई हैं उनके बारे में इस प्रकार है :—

कारण	इन्डियन एयरलाइन्स (1987-88 के दौरान और जुलाई, 1988 तक)	वायुदूत (1987-88 के दौरान और 20 अगस्त, 1988 तक)
कुल उड़ानें	1 50,025	13,000
मीसम के कारण विलम्ब/रद्द किया जाना	754	174
विमानों की कमी तथा मार्ग-परिवर्तन सहित	330	319
अन्य तकनीकी कारणों से विलम्ब/रद्द किया जाना		

(ख) प्रतिकूल मौसम के कारण उड़ानों में विलम्ब/रद्द किये जाने के मामले इन्डियन एयरलाइन्स/वायुदूत के नियंत्रण के बाहर हैं। इन्डियन एयरलाइन्स/वायुदूत दोनों अपने विमान-बेड़े में वृद्धि कर रहे हैं जिसके बाद उनके लिए तकनीकी कारण से विलम्ब होने/रद्द करने के मामलों से बचा जा सकता है या उन्हें कम किया जा सकता है।

राष्ट्रीय ग्रामीण श्रम आयोग

3534. श्री परसराम नारदाव : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय ग्रामीण श्रम आयोग ने ग्रामीण श्रमिकों के सम्पूर्ण विकास के लिए राज्यों के स्वयंसेवी संगठनों तथा विशेषज्ञों से अपने विचार मांगे हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इस पर स्वयंसेवी संगठनों ने क्या प्रतिक्रिया व्यक्त की ?

श्रम मंत्री (श्री विन्देश्वरी बुधे) : (क) और (ख) जी, हाँ। आयोग द्वारा परिचालित प्रस्तावली में कार्य दस्तावेजों, ग्रामीण श्रमिकों के संगठन, मजदूरी, रोजगार सृजन, सामाजिक सुरक्षा, श्रमिकों के प्रवास, भूमि सुधारों, बंधुघना श्रम तथा महिलाओं तथा बालकों की समस्याओं जैसे ग्रामीण श्रमिकों के विभिन्न पहलुओं से संबंधित विचार मांगे गए हैं। उपर्युक्त सामान्य प्रस्तावली के अलावा, ग्रामीण श्रमिकों को दी गई न्यूनतम मजदूरी से संबंधित समस्याओं तथा सुझावों के बारे में स्वैच्छिक संगठनों के विचार जानने के लिए एक और प्रस्तावली भी जारी की गई है। इन प्रस्तावलियों के उत्तर आयोग के कार्यालय में पहुंचने शुरू हो गए हैं।

गेहूं और चावल का खुदरा मूल्य

3535. श्री अजीत कुमार साहा : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1984 से 1988 की अवधि में क्षेत्र-वार और वर्ष-वार, गेहूं और चावल के अलग-अलग खुदरा मूल्यों का ब्योरा क्या है; और

(ख) उक्त अवधि के दौरान, वर्ष-वार और क्षेत्र-वार सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से सप्लाई किए गए गेहूं और चावल के मूल्यों का ब्योरा क्या है ?

साध्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बेंडा) : (क) और (ख) राज्य सरकारों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरित करने के लिए एक-समान केन्द्रीय निर्गम मूल्य स्थापना जारी किए जाते हैं। 1984 से 1988 तक पहली जनवरी को स्थिति के अनुसार गेहूं और चावल (साधारण) के केन्द्रीय निर्गम मूल्य निम्नानुसार थे :—

(रुपये प्रति क्विंटल)

पहली जनवरी को स्थिति के अनुसार	गेहूं	चावल (साधारण)
1984	172.00	188.00
1985	172.00	208.00
1986	172.00	217.00
1987	190.00	239.00
1988	195.00	239.00

गेहूं और चावल के सुदृग मूल्य राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेशों के प्रशासनों द्वारा स्वयं निर्धारित किये जाते हैं जोकि मूल्य निर्धारित करते समय सामान्यतया केन्द्रीय निर्गम मूल्य, अपनी स्वयं की वितरण लागत और सबसिडी, यदि कोई हो, को ध्यान में रखते हैं।

एयर इन्डिया में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारी

3536. श्री वीरूथ तिरुकी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इन्डिया में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की श्रेणीवार कुल संख्या और प्रतिशतता क्या है;

(ख) एयर इन्डिया कर्मचारियों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के विधेसों में नियुक्त कर्मचारियों की श्रेणी-वार कुल संख्या और प्रतिशतता क्या है;

(ग) एयर इन्डिया के अनुसूचित जातियों अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारी सेल में कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) एयर इन्डिया के अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों के कर्मचारियों के लिए विभिन्न कल्याण कार्यक्रमों का ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) 1.7.1988 को एयर इन्डिया के कर्मचारियों की कुल संख्या 16,195 थी। कर्मचारियों में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों का प्रतिनिधित्व श्रेणी-वार इस प्रकार है :—

	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति
श्रेणी "क"	10.26%	2.96%
श्रेणी "ख"	17.15%	5.48%
श्रेणी "ग"	18.56%	7.65%
श्रेणी "घ"	36.29%	5.68%

(अपंग सफाई वाले कर्मचारियों सहित)

(ख) 1.7.1988 को विदेश में तैनात भारतीयों की संख्या 247 थी। उपर्युक्त 247 कर्मचारियों में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति का प्रतिनिधित्व इस प्रकार है :—

	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति
श्रेणी "क"	6.59%	1.65%
श्रेणी "ख"	शून्य	शून्य

(ग) एयर इन्डिया में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की संख्या को बढ़ाने के प्रश्न की निरन्तर पुनरोक्षा की जा रही है।

(घ) एयर इन्डिया अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों को निम्नलिखित सुविधाएँ देती हैं :—

- (1) मकान खरीदने के लिए ब्याज की दर पर वित्तीय सहायता;
- (2) आवासीय मकानों के आवंटन में प्राथमिकता देना;
- (3) ऐसे कर्मचारियों को जिनके पास अपेक्षित क्षमता है उन्हें रोजगार पूर्व प्रशिक्षण देना;
- (4) गैर-कार्यपालक अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों के लाभ के लिए पूरी तरह से स्वयं विकास विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम करना।

भुवनेश्वर से रायपुर तक हेलीकाप्टर सेवा

3537. श्री चिन्तामणि खेना : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने भुवनेश्वर से रायपुर तक बरास्ता आरसुगबा, हेलीकाप्टर सेवा शुरू करने की जोरदार मांग की है;

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और यह सेवा कब आरंभ की जाएगी; और

(ग) देश के उन स्थानों की संख्या और रुटों के नाम क्या हैं जहाँ अब तक हेलीकाप्टर सेवा शुरू की जा चुकी है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) : जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता है।

(ग) पवन हंस जम्मू-कटरा सम्प्रीछ्त के बीच सेवा प्रचालित कर रहा है। इसके अतिरिक्त, इसने राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र के प्रशासनों को पट्टे पर हेलिकाप्टर उपलब्ध कराये हैं जो संलग्न विवरण में दिये गए मार्गों पर सेवाएं प्रचालित करते हैं।

विवरण

वर्तमान उड़ाने-अवगमन निकोबार द्वीप समूह (संघ शासित प्रशासन को पट्टे पर बिए गए हेलिकाप्टर)

संकेत	आवृत्ति/सप्ताह
पोर्ट ब्लेयर-मायाबन्दर-डिगलीपुर	3
डिगलीपुर-मायाबन्दर-पोर्ट ब्लेयर	3
पोर्ट ब्लेयर-हेवलाक-रंगट	1
रंगट-हेवलाक-पोर्ट ब्लेयर	1
पोर्ट ब्लेयर-हटवे-पोर्ट ब्लेयर	5
हट वे-कार निकोबार-हट वे	3
कार निकोबार-चौवरा-कार निकोबार	1/महीना
पोर्ट ब्लेयर-रंगट-पोर्ट ब्लेयर	3
पोर्ट ब्लेयर-कार निकोबार-कमरोटा	} 1
कम्पबेल-वे-कमरोटा-कार-निकाबार-पोर्ट ब्लेयर	
रंगट-डिगलीपुर-रंगट	1

वर्तमान उड़ाने-लक्षद्वीप-(संघ शासित प्रशासन को पट्टे पर बिए गए हेलिकाप्टर)

संकेत	आवृत्ति/प्रति सप्ताह उड़ानें
कवारत्ती-कीचीन-कवारत्ती	1
कवारत्ती-धमीनी-कडमट-धमीनी कवारत्ती	2
कवारत्ती-धमीनी-कवारत्ती	1
कवारत्ती-धन्वरोथ-कवारत्ती	2
कवारत्ती-कालपेनी-कवारत्ती	2

सेक्टर	प्रावृत्ति प्रति सप्ताह उड़ाने
कवारली-बंगाराम-कवारली	1
कोचीन-अन्य रोथ-कोचीन	1
कवारली-किलटोन-चेटलाट-बितरा-चेटलाट-कवारली	1
कवारली-मनीकीय-कलपैनी-कोचीन कलपैनी-मिनिकीय-कवारली	1

वर्तमान उड़ानें - नागालैंड (राज्य सरकार को पट्टे पर दिए गये हेलिकाप्टर)

सेक्टर	प्रावृत्ति/सप्ताह
कोहिमा-मोकोकचुंग-कोहिमा	4
मोकोकचुंग-ट्यूसेन-मोकोकचुंग	2
मोकोकचुंग-मोन-मोकोकचुंग	2
कोहिमा-फेक-जूनहोबूटो-फेक-कोहिमा	2
कोहिमा-वोखा-कोहिमा	भावश्यकता के आधार पर

जम्मू-कटरा-सांझीछत

जम्मू-सांझीछत-कटरा-जम्मू	14
कटरा-सांझीछत-कटरा	42

जम्मू और काश्मीर (राज्य सरकार को पट्टे पर दिए गए हेलिकाप्टर)

जम्मू और काश्मीर राज्य सरकार हेलिकाप्टरों का प्रयोग पर्यटक चार्टरों के लिए कर रही

है।

वर्तमान उड़ानें-मेघालय (राज्य सरकार को पट्टे पर दिए गए हेलिकाप्टर)

सेक्टर	प्रावृत्ति/सप्ताह
गुवाहटी-शिलांग	13
शिलांग-गुवाहटी	13
गुवाहटी-तूरा	3
तूरा-गुवाहटी	3

वर्तमान उड़ानें-सिक्किम (राज्य सरकार को पट्टे पर दिए गए हेलिकाप्टर)

सेक्टर	प्रावृत्ति/सप्ताह
गंगटोक-बागडोगरा	7
बागडोगरा-गंगटोक	7

नोट :- जब कभी भी प्राकृतिक अथवा अन्य कारणों से सड़क बन्द हो जाती है तो राज्य सरकार के विवेक पर उड़ानों की आवृत्तियों को बढ़ाया जाता है।

हवाई अड्डे पर पुराने पड़-गए उपकरणों का बचला करना

3538. श्री अमर सिंह राठवा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न हवाई अड्डों में इस्तेमाल होने वाले अनेक उपकरण पुराने पड़ गए हैं और उनका इस्तेमाल नहीं किया जा रहा है;

(ख) क्या सरकार ने ऐसे हवाई अड्डों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार, हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण करने संबंधी योजना के अंतर्गत उन उपकरणों को नवीनतम उपकरणों से बदलने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इस योजना को कब तक कार्यान्वित किया जाएगा ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) हवाई अड्डों पर प्रयोग किए जा रहे उपकरण अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) की विशिष्टियों के अनुरूप हैं और इनका नियमित परिचालन किया जा रहा है।

(ख) से (घ) पुराने उपकरणों के स्थान पर आधुनिक उपकरण लगाना एक लगातार प्रक्रिया है और संसाधनों के उपलब्ध होने पर ऐसा क्रमिक रूप से कार्यान्वित किया जाता है। इस समय विचाराधीन/निष्पादित प्रस्ताव निम्नलिखित से संबंधित हैं :

- (1) हवाई अड्डों पर हवाई यातायात नियंत्रण प्रणालियों का आधुनिकीकरण;
- (2) उपकरण अवतरण प्रणाली की स्थापना;
- (3) रात्रि अवतरण सुविधाओं में सुधार;
- (4) दिक्कालन और संचार साधनों में सुधार तथा उनका संवर्धन;
- (5) अग्निशमन उपकरणों का संवर्धन।

तमिलनाडु में भारत पर्यटन विकास निगम के होटल

3539. श्री सी. के. कुप्पुस्वामी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तमिलनाडु में भारत पर्यटन विकास निगम के कितने होटल हैं;

(ख) क्या तमिलनाडु में कुछ और होटलों के निर्माण का विचार है; और

(ग) भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों को विदेशी मुद्रा के माध्यम से कुल कितना राजस्व प्राप्त हुआ है ?

भागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिबराज बी. पाटिल) : (क) भारत पर्यटन विकास निगम तमिलनाडु में मामल्लापुरम स्थित टेम्पल बे अशोक बोथ रिसार्ट तथा मदुरै स्थित होटल मदुरै अशोक नामक दो होटलों का परिचालन कर रहा है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) 1987-88 के दौरान भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों की अनन्तिम विदेशी मुद्रा घाय 732.47 लाख रुपये है जिसमें से 9.73 लाख रुपये तमिलनाडु स्थित होटलों के हैं।

सफदरजंग अस्पताल में बहिरंग रोगी विभाग (डॉ. पी. डी.) ब्लॉकों का निर्माण

3540 श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली स्थित सफदरजंग अस्पताल में एक सुसंहृत कम्प्यूट नया बहिरंग रोगी विभाग ब्लॉक तथा नर्सिंग होम के निर्माण में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) निर्माण में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) और (ख) सफदरजंग अस्पताल के केन्द्रीय बहिरंग रोगी विभाग चरन-तीन के निर्माण के लिए आवश्यक प्रशासनिक स्वीकृति/व्यय मंजूरी 11.8.1988 को जारी कर दी गई है। फिलहाल सफदरजंग अस्पताल में उपपर्याप्त गृह के निर्माण का प्रश्न नहीं उठता क्योंकि ऐसे किसी प्रस्ताव को मंजूरी नहीं दी गई है।

बंगलौर-त्रिचेन्द्रम एक्सप्रेस के दुर्घटनाग्रस्त होने से रेल विभाग को हुई क्षति

3541. श्री के. मोहनबास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेल विभाग को दिनांक 8 जुलाई, 1988 को हुई रेल दुर्घटना में बचाव कार्यों, मुद्दावजे पर हुए व्यय और सम्पत्ति के नुससान सहित कुल क्षति होने का अनुमान है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबबराव सिन्धिया) : '6 डायन बेंगलूर-तिरुवन्तपुरम एक्सप्रेस की दुर्घटना के कारण रेल सम्पत्ति की हुई क्षति की लागत के साथ-साथ बचाव और राहत कार्यों पर बिये गये खर्च का अनुमान लगभग 2.20 करोड़ रुपये लगाया गया है।

तथापि, इसमें दुर्घटना क्षतिपूर्ति की रकम शामिल नहीं है क्योंकि यह ऐसा मामला है जो इस प्रयोजन के लिए नियुक्त किये गये तदर्थ दावा प्रायुक्त द्वारा निपटाया जाना है।

बाढ़ से नुकसान

3542. श्रीधरी राम प्रकाश : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष रेल विभाग को बाढ़ के कारण रेल गाड़ियों को रद्द करने तथा सम्पत्ति के क्षतिग्रस्त होने से भारी नुकसान हुआ है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी बीरार क्या है और उक्त स्थिति से निपटने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिवा) : (क) और (ख) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

शताब्दी एक्सप्रेस में यात्रा करने वाले व्यक्तियों की संख्या

3543. श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 20 जुलाई 1988 को 'टाइम्स ऑफ इण्डिया' में 'शताब्दी एक्सप्रेस दि प्रॉब्लम्स' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त समस्या का ब्यौरा क्या है और उसके समाधान के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई; और

(ग) इस रेलगाड़ी की यात्री क्षमता कितनी है और इस गाड़ी से औसतन कितने यात्री यात्रा करते हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिवा) : (क) जी हां।

(ख) कोई समस्या नहीं है। इस गाड़ी को मूलतः इसके वर्तमान मार्ग पर चलाने की योजना बनाई गयी है। 15.8.1988 से ताज एक्सप्रेस को नयी दिल्ली से चलाना शुरू कर दिया गया है।

(ग) क्षमता लगभग 460 यात्रियों की है। पहली अगस्त से 15 अगस्त तक गाड़ी में कुछ किये गये यात्रियों की संख्या अक्षर 356 और डाउन दिशा में 350 थी।

स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान, चण्डीगढ़ के कार्य में सुधार के लिए गठित समिति की रिपोर्ट

3544 श्री कृष्ण सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्नातकोत्तर आयुर्विज्ञान शिक्षा और अनुसंधान संस्थान चण्डीगढ़ के अठरात्र शोध विज्ञान विभाग की कार्यप्रणाली की गहराई से जांच करने के लिए गठित एक सदस्य समिति ने अपनी रिपोर्ट इस बीच प्रस्तुत कर दी है; और

(ख) यदि हां, तो जांच का ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो रिपोर्ट पेश करने में विलम्ब किए जाने के क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी मरौफ खान) : (क) चार सदस्यों वाली इस समिति ने अभी अपनी रिपोर्ट नहीं दी है।

(ख) समिति को उनके सामने आए साक्ष्यों की सम्बन्धी सुनवाई करनी पड़ी थी तथा इसके साथ-साथ उनके सामने प्रस्तुत किए गए साक्ष्य का मूल्यांकन करने के लिए उसने अनेक बैठकें की थीं। यह साक्ष्य बहुत लम्बा है और इसमें अनेक कानूनी मुद्दे शामिल हैं जिनका समिति की रिपोर्ट को अन्तिम रूप देने से पहले सावधानी पूर्वक मूल्यांकन किया जाना है। तथापि, यह आशा की जाती है कि यह रिपोर्ट शीघ्र ही सरकार को प्रस्तुत कर दी जाएगी।

औद्योगिक विवाद अधिनियम 1947 के अन्तर्गत क्षेत्रीय अथवा आयुक्त, अहमदाबाद-के कार्यालय में प्राप्त आवेदन-पत्र

3545. श्री ज्ञान्ति लाल पटेल : क्या अथवा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जुलाई, 1987 से जून, 1988 की अवधि के दौरान औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के अन्तर्गत क्षेत्रीय अथवा आयुक्त कार्यालय, अहमदाबाद में कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे ;

(ख) जनवरी, 1986 से जून, 1987 की अवधि के दौरान इस कार्यालय में ऐसे कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे ; और

(ग) उपरोक्त अवधियों के दौरान औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के अन्तर्गत अथवा न्यायालय और औद्योगिक न्यायाधिकरण के लिए पृथक-पृथक रूप से कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे ?

अथवा मंत्री (श्री विश्वेश्वरी बुधू) : (क) से (ग) : सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

हवाई अड्डों पर विमानों के आने जाने के बारे में क्षेत्रीय भाषाओं में सूचनाएं दिया जाना

3546. श्री मतिराल हंसवा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स/एयर इण्डिया द्वारा देश में सभी हवाई अड्डों पर विमानों के आने जाने के बारे में अंग्रेजी और हिन्दी भाषा के अतिरिक्त क्षेत्रीय भाषाओं में भी सूचनाएं दी जाती हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ;

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

(घ) विमानों के आने-जाने के बारे में क्षेत्रीय भाषाओं में सूचनाएं दिये जाने के लिए क्या कदम उठाए जायेंगे जिससे वे लोग भी सूचनाएं समझ जाएं जो अंग्रेजी और हिन्दी भाषा नहीं जानते हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) से (घ) जबकि दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास पर स्थल उद्घोषणाएं, भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा की जाती हैं। अन्य सभी अन्तर्देशीय हवाई अड्डों पर जहाँ एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स प्रचालन करती हैं ऐसी स्थल उद्घोषणाएं संबंधित एयरलाइन द्वारा अंग्रेजी, हिन्दी और उस राज्य की स्थानीय भाषा में की जाती हैं जहाँ यह एयरपोर्ट स्थित होता है, यद्यपि कि वहाँ उस स्थानीय भाषा में प्रवीण स्टाफ उपलब्ध हो। बहुत ही कम-मीकों पर ऐसा होता है जबकि किसी विशेष स्थानीय भाषा को बोलने में प्रवीण स्टाफ के उपलब्ध न होने से ऐसी उद्घोषणाएं हिन्दी और अंग्रेजी के अलावा स्थानीय भाषा में करना संभव नहीं हो पाता है।

हिन्दी

जनकपुरी, नई दिल्ली में मध्य आय वर्ग के फ्लैटों का आबंधन

3547. श्री राजकरन सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी, 1988 में दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा जनकपुरी, नई दिल्ली के बी. डी. ब्लॉक में मध्यम आय वर्ग के 128 फ्लैटों चार मंजिलों के आवंटन के लिए ड्रा निकाला गया था;

(ख) यदि हां, तो सभी आपाधिकृततायें पूरी हो जाने के बाद भी राज की तारीख तक आबंधितियों को इन फ्लैटों को वास्तविक रूप से सुपुर्द न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इन फ्लैटों का कब्जा कब तक इन आबंधितियों को दिए जाने की संभावना है;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) जी, नहीं। बी.डी. ब्लॉक जनकपुरी में मध्यम आय वर्ग के 128 फ्लैटों का ड्रा 30.10.1987 को हुआ था।

(ख) इसके निम्नलिखित कारण हैं :—

(I) दिल्ली नगर निगम द्वारा जल आपूर्ति योजना अनुमोदित नहीं की गई है।

(II) दिल्ली बिद्युत प्रदाय संस्थान ने अपना सब-स्टेशन निर्मित नहीं किया है तथा अपना कार्य पूरा नहीं किया है।

(ग) दिसम्बर, 1988 तक, यदि दिल्ली बिद्युत प्रदाय संस्थान बिजली और दिल्ली नगर निगम पानी उपलब्ध करा दे।

उराली कंचन स्टेशन पर रेलगाड़ियों का रुकना

[अनुवाद]

3548. श्री बी. एन. गाडगिल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पुरो जिले के उराली कंचन और उसके पास-पास के क्षेत्रों के निवासियों से घम्यावेदन प्राप्त हुए हैं कि मन्माड बम्बई पैसेंजर ट्रेन को रद्द किये जाने से श्रमिक वर्ग के दैनिक यात्रियों को बड़ी असुविधा हुई है, और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार 31 डाऊन और 32 अप हैदराबाद बम्बई, 129 डाऊन और 130 अप उदयन एक्सप्रेस और 11 डाऊन और 12 अप मद्रास एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को उराली कंचन रेलवे स्टेशन पर रोकने का है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भावबराब सिन्धिया) : (क) जी हां,।

(ख) मई, 1988 से उराली स्टेशन पर 31/32 हैदराबाद-बम्बई एक्सप्रेस के ठहराव की व्यवस्था कर दी गयी है। तथापि, 129/130 उदयन एक्सप्रेस और 11/12 मद्रास-दादरा एक्सप्रेस के ठहराव की व्यवस्था करना इस समय व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

डाक्टरों हिदायत के बिना औषधियों की बिक्री

3549. श्री सुरसीवर माने : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बाजार में डाक्टरों हिदायत के बिना कोई औषधियाँ बेची जा रही हैं;

(ख) क्या यह प्रचलन प्रेस में औषधि विज्ञापनों पर नियंत्रण न होने के कारण जारी है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस प्रचलन को रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज झापें) : (क) औषध और प्रसाधन सामग्री नियम, 1945 की अनुसूची "एच" और अनुसूची "एक्स" में सूचीबद्ध औषधियों की बिक्री केवल किसी खुदरा रसायन द्वारा किसी "ग्रहक व्यक्ति" को निजी देल-रेल में तथा किसी पंजीकृत चिकित्सक के नुस्खे पर ही की जानी होती है। सभी अन्य औषधों पंजीकृत चिकित्सक के नुस्खे के बगैर बेची जा सकती हैं।

(ख) और (ग) औषधों के विज्ञापनों पर औषध और चमत्कारिक उपाचार (प्राक्षेणीय विज्ञापन) अधिनियम के अन्तर्गत नियंत्रण रखा जाता है। इस अधिनियम के अन्तर्गत कोई भी व्यक्ति किसी भी औषध की उक्त अधिनियम की अनुसूची में सूचीबद्ध 55 रोगों के उपचार के लिए विज्ञापित नहीं कर सकता।

यू. पी. समाज कोऑपरेटिव हाउस बिल्डिंग सोसायटी के सदस्यों को भूमि आवंटन

3550. श्री विष्णु मोदी :

श्री रामाशय प्रसाद सिंह :

श्री बी. तुलसीराम :

क्या आहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यू. पी. समाज कोऑपरेटिव हाउस बिल्डिंग सोसायटी लिमिटेड, दिल्ली के कुल कितने सदस्य हैं;

(ख) उक्त सोसायटी के कितने सदस्यों को प्लॉट आवंटित किये जा चुके हैं और कितनों को अभी आवंटित नहीं किये गये;

(ग) क्या गत दस वर्षों के दौरान इस सोसायटी ने कोई नये सदस्य बनाये हैं; और हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) रजिस्ट्रार आफ कोऑपरेटिव सोसायटी नई दिल्ली ने किसी सदस्य की सदस्यता रद्द भी की है; और

(ङ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) समिति के कुल सदस्यों की संख्या 453 है, जिनमें से 408 को प्लॉट आवंटित कर दिये गये हैं।

(ग) समिति ने 41 नये सदस्य बनाये हैं। 21 सदस्यों का नामांकन अवसृष्ट सूची में रिक्तियों के स्थान पर किया गया है। शेष 20 प्रतीक्षा सूची में थे। प्रतीक्षा सूची में 20 सदस्यों में से एक सदस्य ने स्वस्थता छोड़ दी है और भुगतान में दोषी होने के कारण समिति ने 11 सदस्यों की सदस्यता समाप्त कर दी है।

(घ) और (ङ) सहकारी समितियों के पंजीयक ने दो सदस्यतायें निरस्त कर दी थीं क्योंकि एक सदस्य की अपने पति के नाम पर सम्पत्ति थी और नामांकन के समय दूसरे को नाबालिक पाया गया था।

पश्चिमपुरी नई दिल्ली में स्कूल भवन का निर्माण

3551. श्री धर्मपाल सिंह जलिक : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमपुरी, नई दिल्ली के 4-बी क्षेत्र में दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा स्कूल भवन का निर्माण किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो सम्बन्धित प्राधिकरण को यह भवन कब तक सौंप दिए जाने की संभावना है;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) इस भवन को सम्बन्धित प्राधिकारी को नहीं सौंपा गया है, क्योंकि दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान ने बिजली का कनेक्शन नहीं दिया है। इस मामले की दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान के साथ उठाया गया है तथा आवश्यक धरोहर राशि भी जमा करा दी गई है। यह सम्भावना है कि दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान तीन महीनों के भीतर बिजली कनेक्शन उपलब्ध करा देगा।

निर्माण आवास और पूर्ति मंत्रालय की सहकारी गृह निर्माण समिति को भूमि आवंटन

3552. श्री कमल नाथ : क्या शहरी विकास मंत्री निर्माण, आवास और पूर्ति मंत्रालय की सहकारी गृह निर्माण समिति को भूमि आवंटन के बारे में 7 दिसम्बर, 1987 के अंतरांकित प्रश्न संख्या 4494 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि 1986 में समिति को सामुदायिक केन्द्र के लिए आवंटित 6.72 एकड़ की पूरी भूमि का कब्जा दिल्ली विकास प्राधिकरण ने अभी तक नहीं किया है; और

(ख) समिति द्वारा वार्षिक जमीन का भाड़ा जमा कराने और इस भूमि की औपचारिक लोज निष्पादित किए जाने के बावजूद मामले में इतनी असाधारण विलम्ब के क्या कारण हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) और (ख) सामुदायिक केन्द्र/हाल के लिये प्लॉट का वास्तविक क्षेत्रफल 0.722 एकड़ है। सम्पूर्ण क्षेत्र का कब्जा दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा समिति को 11.8.88 को दिया गया था।

सरकारी क्वार्टरों में सुविधाएं

3553 श्री राम श्रेष्ठ खिरहर : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली में पंडारा रोड, लक्ष्मीबाई नगर और सरोजिनी नगर स्थित टाइप-घार श्रेणी में सरकारी क्वार्टरों में मूलभूत सुविधाएं समान रूप से प्रदान नहीं की गई हैं;

(ख) क्या पंडारा रोड के सभी क्वार्टरों की रसोई में सिक लगने हुए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार लक्ष्मीबाई नगर और सरोजिनी नगर के सभी क्वार्टरों की रसोई में सिक लगाने का विचार है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) सम्बंधित समय में लागू मानकों के अनुसार, ये क्वार्टर्स विभिन्न अवधियों में निमित्त किए गए थे।

(ख) नहीं।

(ग) और (घ) असंरचनात्मक प्रकृति के परिवर्तनों तथा परिवर्धनों के अभिज्ञान का प्रश्न, जो प्रत्येक श्रेणी के सरकारी आवास में किया जाना है, वह विचाराधीन है।

भारत-पाक यात्रा मानदण्डों में छूट

3554. श्री राधाकांत डिगाल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को, भारत और पाकिस्तान के बीच पर्यटन को बढ़ाने हेतु भारत-पाक यात्रा मानदण्डों में छूट देने संबंधी कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं; और

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

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवशंकर श्री. पांडेय) : (क) और (ख) हाल ही में भारतीय यात्रा परिचालक संघ के साहौर में आयोजित वार्षिक सम्मेलन में सुझाव दिये गये थे कि भारत और पाकिस्तान के बीच यात्रा करने के लिये जो मानदण्ड अभी भारत-पाक पर्यटन प्रोटोकॉल द्वारा शासित होते हैं उनमें छूट दी जाए। तथापि, इन सिफारिशों पर एक औपचारिक निर्णय लेने में अभी कुछ समय है।

बेस्टलेण्ड हेलीकाप्टरों की खरीद

3555, श्री एच. एन. पटेल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने बेस्टलेण्ड हेलीकाप्टर कब खरीदे थे;

(ख) कितने हेलीकाप्टर खरीदे गये और किस दर से खरीदे गये;

(ग) इस अवधि के दौरान इन हेलीकाप्टरों ने कितने घंटे उड़ान भरी;

(घ) क्या यह सब है कि इन हेलीकाप्टरों ने संतोषजनक ढंग से कार्य नहीं किया है और अनेक दुर्घटनाएँ हुई हैं;

(ङ) इन हेलीकाप्टरों ने कितनी बार संतोषजनक ढंग से कार्य किया;

(च) इन हेलीकाप्टरों का और उपयोग करने के लिये सरकार की क्या योजना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) और (ख) मैसर्स पवन हंस लिमिटेड ने यू. के. की मैसर्स वेस्टलैंड हेलीकाप्टर के माप 15-3-1986 को 650 लाख पौंड की पंकेज लागत पर 21 वेस्टलैंड हेलीकाप्टर और संबंधित कुल-पुर्ज तथा भू-सहायक उपस्कर की खरीद से संबंधित एक करार पर हस्ताक्षर किए।

(ग) हेलीकाप्टरों के वेस्टलैंड बेड़े ने अभी तक लगभग 12000 घंटों की उड़ान भर ली है।

(घ) जी, नहीं। अभी तक एक ही दुर्घटना हुई है जिसमें वेस्टलैंड हेलीकाप्टर अन्तर्भ्रंशत था।

(ङ) सितम्बर, 1986 से इन्जन खराब होने के 55 मामले हुए हैं जिसके परिणामस्वरूप 38 इन्जनों को बदला गया है।

(च) तेल क्षेत्र की परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करने, अग्रगम्य क्षेत्रों को जोड़ने और पर्यटक चार्टर आदि के परिचालन के लिए पवन हंस लिमिटेड को इन हेलीकाप्टरों के निरन्तर उपयोग करने की योजना है।

पेयजल सप्लाई संबंधी विद्युत बैंक की अध्ययन रिपोर्टें

3556. श्री एस. बी. सिवनाल :

श्री एस. एम. गुरव्ही :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या विद्युत की जनसंख्या के एक तिहाई भाग को अभी तक स्वच्छ पेयजल नहीं मिलता है;

(ख) क्या उन देशों में भारत भी है, जहाँ बड़ी संख्या में लोगों को स्वच्छ पेयजल उपलब्ध नहीं है;

(ग) क्या विद्युत बैंक द्वारा किये गये अध्ययन में इस तथ्य का उल्लेख किया गया है;

(घ) क्या इस संबंध में अध्ययन रिपोर्टें में कुछ उपायों का सुझाव दिया गया है; यदि हाँ, तो तरसंबंधी स्वीरा क्या है; और

(क) सरकार ने उन सुझावों की जांच की है तथा यदि हां, तो उन उपायों को कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (क) विद्युत बैंक द्वारा किये गये ऐसे किसी अध्ययन की जानकारी इस मंत्रालय को नहीं है क्योंकि यह अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्रों से प्राप्त सूचना के आधार पर 79 प्रतिशत से अधिक शहरी जनसंख्या तथा 73 प्रतिशत ग्रामीण जनसंख्या को स्वच्छ पेय जल पूर्ण सुविधाओं उपलब्ध कराई गई हैं। चूंकि जन पूर्ण राज्य का विषय है, इसलिये संसोधनों की उपलब्धता की शर्त पर शेष जनसंख्या को इन सुविधाओं से लाभान्वित करने के लिये राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा आवश्यक उपाय किये जा रहे हैं।

इन्डियन एयरलाइन्स के लिये विमान प्राप्त करने में देरी होना

3557. श्री गौरी लंकर राजहंस :

श्रीमती माधुरी सिंह :

श्री एच. बी. पाटिल :

श्री मोहन भाई पटेल :

श्री गुजरास कामत :

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

(क) क्या सरकार की स्वीकृति में विलम्ब के कारण इन्डियन एयरलाइन्स अपनी धान्तरिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये पट्टे पर, पर्याप्त संख्या में विमान प्राप्त करने में असमर्थ रही है जैसा कि 10 जून, 1988 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार का क्या सुधारात्मक कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) से (ग) समाचार सरकार के ध्यान में आया है। इन्डियन एयरलाइन्स ने सरकार की अनुमति से, मार्च, 1986 में मैसर्स एयरबस इंडस्ट्री के साथ 19 एयरबस ए-320 विमानों की खरीद के लिये एक करार किया था। इन्डियन एयरलाइन्स को 19 विमानों की सुपुदेगी अप्रैल, 1989 और मार्च, 1990 के बीच की जाएगी। इन्डियन एयरलाइन्स ने विमानों की लाज के लिए भी सरकार से अनुमति मांगी है। चूंकि विमानों के लीज पर भारी विदेशी मुद्रा खर्च होगा इसलिए लीज की कार्याविधियों को देखने के लिए एक समिति गठित की गई थी। समिति की रिपोर्ट और इसकी जांच की प्राप्ति के बाद 5 विमानों की लीज के लिए 15 जनवरी, 1988 को इन्डियन एयरलाइन्स को सरकार की मंजूरी दी गई थी। सरकारी मंजूरी देने में कोई परिहार्य विलम्ब नहीं हुआ है।

इयूफिन हेलीकाप्टरों का आयात

3558. श्री संयब शाहुबुकीन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1987-88 के दौरान अति विशिष्ट लोगों के लिये ड्यूफिन हेलीकाप्टरों का प्रायात किया गया था;

(ख) यदि हाँ, तो कितने घंटे प्रति हेलीकाप्टर का मूल्य क्या था;

(ग) क्या ये हेलीकाप्टर अति विशिष्ट लोगों के उपयोग के लिये अनुपयुक्त पाये गये और यह निर्णय किया गया कि इन्हें पवन हंस लिमिटेड के वाणिज्यिक बेड़े का हिस्सा बना दिया जाये;

(घ) पवन हंस लिमिटेड के पास वाणिज्यिक उपयोग के लिये इस समय कितने हेलीकाप्टर उपलब्ध हैं; और

(ङ) क्या वर्तमान बेड़े का वाणिज्यिक दृष्टि से पूर्णतया उपयोग किया जा रहा है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) जी, हाँ।

(ख) 6 डाफिन एच. ए. 365 एन. हेलीकाप्टरों, उससे संबंधित फाल्सू पुर्जों और उपकरणों की प्रो-रेटा लागत 121.64 एक.एफ. मिलियन थी (जो उस समय 18.24 करोड़ रुपये के बराबर थी)।

(ग) जी, नहीं।

(घ) पवन हंस के पास इस समय वाणिज्यिक प्रयोग के लिए 40 हेलीकाप्टर हैं।

(ङ) जी, नहीं।

निदेशक मंडल के सदस्य

3559. श्री विजय कुमार यादव : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में इन्डियन एयरलाइन्स और एयर इन्डिया के निदेशक मंडलों का पुनर्गठन किया गया है;

(ख) क्या यह सच है कि देश में दो प्रमुख होटल ग्रुपों के प्रतिनिधियों को, जिनके इन दो एयरलाइनों के साथ घनिष्ठ व्यावसायिक संबंध है, निदेशक मण्डल का सदस्य बनाया गया है; और

(ग) यदि हाँ, तो इन सदस्यों का व्यौरा क्या है और इस पर सरकार को क्या प्रतिक्रिया है?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग) एयर इन्डिया और इन्डियन एयरलाइन्स के नये निदेशक मंडलों में देश के दो प्रमुख होटल समूह, अर्थात्, "दिलीप" और "प्रोब्रियस होटल-ग्रुप" के एक-एक निदेशक हैं। इन दोनों समूहों से इन्डियन एयरलाइन्स और एयर इन्डिया कुछ भोजन की व्यवस्था करते हैं और

एयरलाइनों के कार्मिकों द्वारा इनके होटलों का उपयोग भी किया जाता है। उनके इस प्रकार शामिल किये जाने से निदेशकों के कार्य-निष्पादन पर किसी प्रकार का प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ता है।

अस्पताल को मिलावटी नाइट्स आनसाइड गैस की सप्लाई

[हिन्दी]

3560. डा. चन्द्र शेखर त्रिपाठी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली को हाल ही में मिलावटी नाइट्स आनसाइड गैस सप्लाई की गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस बीच इस मामले की जांच का काम पूरा हो चुका है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस जांच के निष्कर्ष क्या हैं और इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (ग) जी, हाँ, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान को 8.4.1988 को सप्लाई की गई नाइट्स आनसाइड गैस में अशुद्धताएँ होने की शंका थी। इस मामले की अस्पताल के प्रशासन द्वारा जांच की गई थी और नाइट्स आनसाइड की सभी आपूर्तियाँ रासायनिक विश्लेषण के लिए सील कर दी गई थी। नाइट्स आनसाइड की सप्लाई व क्लिपक स्रोत से करने की व्यवस्था की गई थी। इस आशय की एक रिपोर्ट जांच के लिए अधीन नियंत्रक को की गई थी।

भारतीय उत्प्रवासी

3561. श्री अक्षय हसन : क्या अन्न मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय उत्प्रवासियों की प्रति वर्ष लगभग संख्या कितनी है ?

अन्न मन्त्री (श्री विन्देशचरी हुबे) : भारतीय उत्प्रवासियों की प्रति वर्ष की संख्या से संबंधित आंकड़े नहीं रखे जा रहे हैं। तथापि, पिछले पांच वर्षों के दौरान उत्प्रवास अधिनियम, 1983 के अंतर्गत उत्प्रवास अनुमति प्राप्त करने वाले व्यक्तियों की संख्या नीचे दी गई है :—

वर्ष	व्यक्तियों की संख्या (लाखों में)
1983	2.25
1984	2.06
1985	1.63
1986	1.14
1987	1.25

खाद्य तेल के संबंध में दोहरी मूल्य नीति

[अनुवाद]

3562. श्री के. रामचन्द्र रेड्डी : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समाज के सम्पन्न वर्ग के पच्चीस प्रतिशत लोगों में खाद्य तेल की अत्याधिक खपत होती है और शेष पचहत्तर प्रतिशत लोगों में जो कि निर्धन हैं, बहुत कम खपत होती है ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार का सम्पन्न वर्ग में खाद्य तेल की अत्यधिक खपत को देखते हुए खाद्य तेल की खपत का संतुलन बनाए रखने की भाषा से दोहरी मूल्य नीति की योजना तैयार करने का विचार है ; और

(ग) यदि हां, तो दोहरी मूल्य नीति का ध्येय क्या है और कब तथा निर्धन लोगों के बीच खाद्य तेल की खपत में किस प्रकार संतुलन रखा जा सकेगा ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री श्री. एल. बंडा) : कुल मिलाकर और विशेषकर धाबादी के कमजोर वर्गों में प्रति व्यक्ति खपत उनकी आवश्यकता की तुलना में काफी कम है। तथापि, समग्र खपत, विशेषकर कमजोर वर्गों के मामले में, बढ़ रही है और प्राथमिक सोमो के गरीबी के रेखा को पार करने से वृद्धि की दर में और तेजी आने की संभावना है।

(ख) और (ग) इस समय दोहरे मूल्य-निर्धारण का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है। तथापि, आयातित खाद्य तेल सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जरिए वितरित किए जा रहे हैं, जिनके खुदरा मूल्य अभी तक खुले बाजार में देशी तेलों के मूल्यों की तुलना में कम स्तर पर रखे गए हैं।

केरल में मेडिकल कालेजों की स्थापना

3563. श्री. पी. जे. कुरियन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार की ओर से राज्य में और अधिक मेडिकल कालेज स्थापित करने संबंधी कोई अनुरोध प्राप्त हुआ ; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) और (ख) केरल सरकार की ओर से राज्य में और अधिक मेडिकल कालेज खोलने के बारे में भारत सरकार को कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि यह बताया जाता है कि देश में ग्रहता प्राप्त डाक्टरों की पर्याप्त संख्या में उपलब्धता को देखते हुए भारत सरकार नीति के तौर पर देश में और अधिक मेडिकल कालेज खोलने के पक्ष में नहीं है।

फसलोत्तर प्रौद्योगिकी में खाद्य तेल की क्षति

3564. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फसलोत्तर प्रौद्योगिकियों से तिलहनों से तेल निकालने में काफी खाद्य तेल की क्षति होती है, यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस क्षति को कम करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

साक्ष और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) तिलहनों से निष्कषित खली में लगभग 9 प्रतिशत तेल हाता है, जिसकी पूरा मात्रा और निष्कषण के लिए नहीं भेजी जाती है।

(ख) तिलहनों के भंडारण के लिए साइलो प्रणाली में सुधार किया जा रहा है और तिलहनों का भंडारण अपेक्षित तापमान तथा नमी में किया जा रहा है। तेल निकालने के लिए इस्तेमाल की जाने वाली घानियों तथा एक्सपेलरों में भी सुधार किया जा रहा है।

बिलायक निष्कषित तेल के परिष्ोधन के वास्ते तथा बनस्पति तैयार करने में इसके प्रयोग हेतु उत्पाद शुरू में फूट वां जा रही है, ताकि अधिक मात्रा में खली निष्कषण के लिए प्राप्त हो सके।

माडन फूड इण्डस्ट्रीज (इण्डिया) लिमिटेड को घाटा/लाभ

3565. प्रो. के. बी. चामस : क्या साक्ष और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) माडन फूड इण्डस्ट्रीज (इण्डिया) लिमिटेड को गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष कितना लाभ अथवा घाटा हुआ ;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कौन-कौन से एककों को लाभ हुआ;

(ग) घाटा कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) क्या माडन फूड इण्डस्ट्रीज (ई.) लिमिटेड के केरल एकक का विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है, यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

साक्ष और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) माडन फूड इण्डस्ट्रीज (इण्डिया) लिमिटेड ने पिछले तीन वर्षों के दौरान निम्नलिखित लाभ कमाया है :—

वर्ष	(लाभ रुपये में)
1985-86	153.14
1986-87	175.20
1987-88	98.17 (अनन्तम)

चालू वर्ष अर्थात् 1988-89 के वित्तीय परिणाम वर्ष की समाप्ति के बाद ही उपलब्ध होंगे।

(ख) बंगलौर, बम्बई, बण्डीगढ़, कोचीन, दिल्ली, इन्दौर और मद्रास में स्थित बेकरी यूनिटों और जयपुर के एक्सट्रूडर फूड यूनिट ने 1985-86 से 1987-88 तक के तीन वर्षों के दौरान

लाभ कमाया था। 1986-87 और 1987-88 के वर्षों के दौरान जबपुर के बेकारी यूनिट और 1986-87 के दौरान फरीदाबाद के बेवरेज यूनिट ने लाभ कमाया था।

(ग) कम्पनी घाटे में चल रहे यूनिटों के मामले में यदा-कदा अपेक्षित विशिष्ट उपचारी उपाय करती है।

(घ) केरल में कम्पनी के बेकारी यूनिट की क्षमता का विस्तार करने के बारे में इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

रेलवे द्वारा राष्ट्रीय परिवहन नीति का कार्यान्वयन

3566. श्री मन्नेश्वर तांती : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलमार्ग तथा सड़क मार्ग से माल की टुलाई के संबंध में रेलवे द्वारा राष्ट्रीय परिवहन नीति के कार्यान्वयन का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या रेलवे का विचार वर्ष 1988-89 के दौरान अपनी नीति के कार्यान्वयन में कोई परिवर्तन करने का है; और

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

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिधिया) : (ख) विभिन्न विभागों के लिए माल परिवहन के लक्ष्य योजना आयोग द्वारा राष्ट्रीय स्तर पर निर्धारित किये जाते हैं। रेलों के लिए निर्धारित किये गये लक्ष्य तथा उनके द्वारा वास्तविक रूप में की गयी टुलाई नीचे दी गयी है :—

	(मिलियन टन में)	
	लक्ष्य	वास्तविक
1985-86	277.0	266.4
1986-87	294.0	307.3
1987-88	316.0	320.1

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

संसाधित खाद्य पदार्थों के निर्माण की तारीखों की जांच करने के लिए केन्द्रीय एजेंसी

3567. श्री बी. एस. कृष्ण प्रसन्न : क्या खाद्य और नागरिक बजट मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खाद्य पदार्थों के पैकेटों, डिब्बों तथा मुरब्बे की बोगलों की निर्माण की तारीखों तथा उपयोग के लिए निर्धारित समय अवधि की जांच करने के लिए कोई केन्द्रीय एजेंसी है; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार का संसाधित खाद्य पदार्थों के निर्माण की तारीख की जांच करने के लिए एक केन्द्रीय एजेंसी स्थापित करने का विचार है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा : (क) धोर (ख) फल उत्पाद आदेश, 1955 के तहत आने वाले संसाधित फल धोर सन्तु उतपादां के पकेटों, टीनों और बोतलों में इंगित निर्माण की तारीखों/बैच नम्बरों का जांच करने के लिए एक केन्द्रीय अभिकरण है। तथापि, अन्य खाद्य पकेटा के मामला में जांच राज्यों और सब राज्य क्षेत्रों के खाद्य/स्वास्थ्य प्राधिकारियों द्वारा खाद्य अपाभक्षण निवारण अधिनियम के तहत की जाती है।

नेत्र विकार और अन्धापन

3568. श्री पी. आर. एल. बेंकबैटेशन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान के लोगों में विटामिन 'ए' की कमी के मामलों में असाधारण वृद्धि हुई है;

(ख) क्या इस विषय पर डेजर्ट मेडिसिन रिसर्च सेंटर अथवा किसी अन्य केन्द्रीय एजेंसी ने कोई अध्ययन कार्य किया है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने 'नेत्र विकार' अन्धेपन के निदान के लिए एक प्रौद्योगिकी मिशन की स्थापना की है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खाबड़ें) (क) जी, नहीं। तथापि, राजस्थान सरकार द्वारा भेजी गई रिपोर्ट के अनुसार पश्चिम राजस्थान में, जहाँ अक्षर सूखा पड़ने के परिणामस्वरूप पीषण की कमी के कारण रोग के विरुद्ध प्रतिरोधक शक्ति कम हो गई है, रतौषी के कुछ मामले हुए थे।

(ख) भारतीय ऋषुविज्ञान अनुसंधान परिषद के डेजर्ट मेडिसिन रिसर्च सेंटर ने राजस्थान के कुछ जिलों में पीषणिक सर्वेक्षण किया था ब्योरा संलग्न विवरण-1 और विवरण-2 में दिया गया है।

(ग) जी, नहीं।

विवरण-1

विटामिन 'ए' की कमी वाले रोगों की व्याप्ता का औसत प्रतिशत

	जोधपुर	जालोर	नागौर	सिबकर	जंसलमेर	बाइमेर
रतौषी						
5 वर्ष से कम	10.85	6.70	1.65	0.00	9.95	51.95
5 वर्ष से 15 वर्ष	5.30	6.55	1.00	0.35	14.25	32.20
15 वर्ष से 45 वर्ष	12.15	8.60	1.35	0.60	11.90	52.10

बिबरण 2

क्रम संख्या	जिलों के नाम	तहसीलों की कुल संख्या	प्रभावित तहसीलों की संख्या	गांवों की कुल संख्या	प्रभावित जिले		योग
					50-74%	75-100%	
1.	झजमेर	6	6	1010	93	954	977
2.	झलवर	10	10	1951	254	1660	1914
3.	बांसवाड़ा	5	5	1455	168	1263	1441
4.	बाड़मेर	6	6	938	—	934	934
5.	भरतपुर	9	9	1472	1	1410	1411
6.	भीलवाड़ा	11	11	1654	224	1192	1616
7.	बीकानेर	4	4	696	31	594	625
8.	बूंदी	4	4	854	205	547	752
9.	चित्तौड़गढ़	12	12	2399	1430	892	2322
10.	झूँझ	7	7	976	197	767	964
11.	घोलपुर	4	4	584	10	560	530
12.	झूँगरपुर	4	4	856	1	849	850
13.	गंगानगर	16	9	4545	120	428	548
14.	जयपुर	17	17	3176	636	2413	3049
15.	जैसलमेर	2	2	575	—	569	569
16.	जालौर	5	5	677	8	665	673
17.	जालंधर	6	6	1606	978	179	1157
18.	झुनझुन	5	5	771	2	758	760
19.	बोधपुर	6	6	810	42	749	791
20.	कोटा	12	9	2148	465	334	799
21.	नागौर	8	8	1378	116	1252	1368
22.	पाली	7	7	942	4	915	919
23.	सवाई माधोपुर	11	11	1730	505	1143	1648
24.	सीकर	6	6	800	76	814	890
25.	सिरोही	5	5	468	57	391	448
26.	टोंक	6	6	1089	47	1034	1081
27.	उदयपुर	17	17	3232	453	2741	3194
योग		211	201	38901	6043	26227	32270

हेलीकाप्टर का दुर्घटना प्रस्त होना

[हिन्दी]

3569. श्री काली प्रसाद पाण्डेय :

प्रो. राम कृष्ण मोरे :

श्री मोहम्मद महफूज खली खां :

श्री कृष्ण सिंह

क्या नागर बिमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) "पवन हंस" के हाल में दुर्घटनाप्रस्त होने के क्या कारण हैं;

(ख) इस दुर्घटना में कितने व्यक्ति मारे गये;

(ग) इस दुर्घटना में मारे गये व्यक्तियों के नजदीका रिश्तेदारों को अब तक कितनी वन-राशि का मुआवजा दिया जा चुका है; और

(घ) क्या सरकार ने इस दुर्घटना के संबंध में कोई जांच कराई है, और यदि हाँ, तो उसके क्या निष्कर्ष निकले और इन निष्कर्षों के आधार पर कार्यवाही कब तक की जायेगी ?

नागर बिमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) (क) मांकी छत में हुई दुर्घटना के कारण का पता लगाने हेतु जांच का आदेश दिया गया है।

(ख) दुर्घटना में सात व्यक्तियों की मृत्यु हुई।

(ग) अभी तक किसी क्षति पूर्ति की प्रदायगी नहीं की गई है।

(घ) इस दुर्घटना के जांच के आदेश दे दिये गए हैं। जांच रिपोर्ट के प्राप्त होने के बाद कार्रवाई की जायेगी।

तमिलनाडु में पेय जल की कमी

[अनुवाद]

3570. श्री लक्ष्मण घामस : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल के महीनों में मद्रास, मदुरै, कोयम्बतूर और त्रिचा में पेय जल-सप्लाई की भारी कमी रही है;

(ख) गत तीन महीनों के दौरान इन नगरों में पेय-जल की कितनी मांग थी और वहाँ कितना पेय-जल सप्लाई किया गया; और

(ग) तमिलनाडु में पेय-जल की आवश्यकता को पूरा करने के लिये सरकार द्वारा तत्काल क्या कदम उठये गये और उनका क्या प्रभाव पड़ा;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) जलपूर्ति राज्य का विषय है, तमिलनाडु सरकार से सामग्री मंगाई गई है और इसे सभा पटल पर रख दिया जायेगा।

घायातित खाद्यान्नों को लाने से जाने के लिए परिवहन सम्बन्धी नीति

3571. श्रीमती बसवराजेश्वरी : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके तथा रेलवे मंत्रालय के प्रतिनिधियों की एक समिति ने घायातित खाद्यान्नों को लाने तथा ले जाने के बारे में एक व्यापक परिवहन संबंधी नीति तैयार की है;

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

(ग) इससे घायातित खाद्यान्नों को उचित समय के भीतर लाने से जाने में कितनी सहायता मिली है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) यद्यपि और-चारिक रूप से कोई समिति गठित नहीं की गई है, लेकिन रेल मंत्रालय, जल-भूतल परिवहन मंत्रालय और भारतीय खाद्य निगम के परामर्श से घायातित खाद्यान्नों की दुलाई करने के प्रबन्धों को अंतिम रूप दिया गया था।

(ख) बन्दरगाहों की घाट और हैण्डलिंग क्षमता, अवस्थापना सुविधाओं, उन क्षेत्रों में, जो भीतरी क्षेत्रों में पड़ते हैं, और अन्य कमी वाले क्षेत्रों में खाद्यान्नों की आवश्यकताओं, रेल क्षमता आदि की दृष्टि में विभिन्न बन्दरगाहों पर खाद्यान्नों के आयात की योजनाएं बनाई गई हैं।

(ग) जुलाई, 1988 के दौरान मद्रास, विशालपत्तनम, तूडीकोरिन, काकीनाडा और कुड्डालोर बन्दरगाहों पर 69,202 मीटरी टन घायातित गेहूं उतारा गया। मानकीकरण के पश्चात, परिहार्य विलम्ब के बिना 59,042 मीटरी टन गेहूं का संचलन किया गया।

पम्ना नेशनल पार्क में बवंडरों का आना

[हिन्दी]

3572 श्रीमती विद्यावती जलुबेदी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में पर्यटकों के लिये पम्ना नेशनल पार्क खोला गया था; और

(ख) यदि हाँ, तो इस पार्क में, प्रति वर्ष, भ्रमण के लिये कितने पर्यटक जाते हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री : (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी हाँ।

(ख) राज्य सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार, प्रति वर्ष लगभग 400 पर्यटक इस पार्क की यात्रा करते हैं।

संका और बबरपुर के बीच अंतर्लोक रेलवे लाइन

[अनुवाद]

3573. श्री सुब्रह्मण्य दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मिजोरम, मणिपुर, और त्रिपुरा में रेलवे लाइनों के विस्तार संबंधी कार्य में क्या प्रगति हुई है;

(ख) क्या उत्तर सीमा रेलवे का अधिक भोड़ बाला और पुराना सुपडिंग-बदरपुर सेक्शन इस विस्तार से उत्पन्न अतिरिक्त यातायात, पंचगाम, स्थित हिन्दुस्तान पेपर कारपोरेशन लिमिटेड की आवश्यकताओं तथा बारक घाटी में तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग की खोज गतिविधियों को बहन कर पायेगा; और

(ग) क्या सरकार का विचार अतिरिक्त यातायात आवश्यकताओं को पूरा करने तथा बाढ़ और झू-स्वल्पनों के कारण यातायात गतिविधियों में बाधा पड़ने की पुनरावृत्ति से बचने के लिए कंका से बदरपुर के बीच एक बैकल्पिक रेलवे लाइन का निर्माण करने का है।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भास्करराव सिन्धिया) : (क) मिजोरम, मणिपुर और त्रिपुरा में जून, 1988 तक रेल लाइनों के निर्माण की प्रगति नीचे दी गयी है :-

रेलवे लाइन	प्रतिशत प्रगति
लाला बाजार-मैररवी (असम/मिजोरम)	66.5
सिलचर-बिरीबास (असम/मणिपुर)	59.5
धर्मनगर-कुमार घाट (त्रिपुरा)	82.7

(ख) लमडिंग बदरपुर खण्ड पर यातायात में वृद्धि से निपटने के लिए लाइन क्षमता कार्य शुरू किया गया है। मिर्ज़ेडिसा और डिटोकचोरा स्टेशनों के बीच संवेदनशील खण्ड पर अतिरिक्त लाइन बिछाने के लिए हाल ही में एक सर्वेक्षण भी किया गया है। अभी तक इसके निर्माण के बारे में विनिश्चय नहीं किया गया है।

(ग) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

40 सीट वाले विमानों की खरीद

3574. श्री अजय विश्वास : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का 40 सीट वाले कुछ विमान खरीदने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो क्या वह इस संबंध में पांच प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय विमान निर्माताओं के प्रस्तावों पर विचार कर रहे हैं; और

(ग) तत्संबंधी ध्येय क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिबराज बी. पाटिल) : (क) से (ग) वायुदूत का कुछ 40 सीटों वाले विमान लेने का विचार है जिससे आगामी वर्षों में यातायात में अनुमानित वृद्धि की जबरत को पूरा किया जा सके। अपेक्षित अतिरिक्त विमान क्षमता का

अंकलन करने और लिए जाने वाले विमानों की किस्म और संख्या के बारे में सिफारिशें करने के लिए वयुक्त द्वारा गठित मूल्यांकन समिति ने विमानों की सूची को यू. के., फ्रांस, नीदरलैंड और कनाडा में निर्मित विमानों तक सीमित कर दिया है।

राष्ट्रीय कुष्ठरोग उन्मूलन कार्यक्रम के लिए धनराशि का आवंटन

3575. श्री राम बहादुर सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985-86 से वर्ष 1987-88 तक की अवधि के दौरान राष्ट्रीय कुष्ठरोग उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों को राज्यवार तथा वर्ष-वार कितनी धनराशि आवंटित की गई;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार को कार्यक्रम के कार्यान्वयन में धीमी प्रगति ब्रह्मा इसे कार्यान्वित न करने के बारे में कोई शिकायत प्राप्त हुई है;

(ग) यदि हाँ, तो क्या इन शिकायतों की जांच की गई है; और

(घ) तत्संबंधी परिणामों का क्या ध्यौरा है और इस संबंध में क्या सुधारत्मक कदम उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) अपेक्षित सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) इस संबंध में कोई विशिष्ट शिकायत नहीं मिली है। तथापि राज्य सरकारों द्वारा भेजी गई मासिक विवरणियों से यह पता चला है कि बिहार और पश्चिम बंगाल जैसे कुछ राज्यों में बहु औषध उपचार के कार्यान्वयन की प्रगति धीमी रही है।

(ग) और (घ) ये प्रश्न ही नहीं उठते।

विवरण

1985-86 से 1987-88 के दौरान राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को दिए गए धन के आवंटन

(साक रुपये में)

अनुदान के रूप में मुग्तान की गई केन्द्रीय सहायता

क्रम संख्या क्षेत्र का नाम	1985-86				1987-88				
	नकद	सामग्री	योग	नकद	सामग्री	योग	नकद	सामग्री	योग
1. आंध्र प्रदेश	180.44	80.00	260.44	211.00	80.00	291.00	220.00	70.00	290.00
2. अरुणाचल प्रदेश	2.50	0.40	2.00	4.00	0.50	4.50	7.50	0.50	8.00
3. असम	19.00	5.00	24.00	18.00	5.00	23.00	20.00	5.00	25.00
4. बिहार	17.00	38.00	55.00	30.00	38.00	68.00	60.00	30.00	90.00
5. नांदा	0.76	0.32	1.08	0.87	0.50	1.37	1.00	0.50	1.50
6. गुजरात	33.00	21.31	59.31	35.00	25.00	60.00	38.00	20.00	58.00
7. हरियाणा	2.00	0.30	2.30	1.50	1.00	2.50	1.00	1.00	2.00
8. हिमाचल प्रदेश	3.50	0.75	4.25	4.00	1.00	5.00	6.50	1.00	7.50
9. जम्मू व कश्मीर	2.00	1.00	3.00	1.20	0.50	1.79	1.13	0.50	1.63

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10.	कनटिक	48.00	30.00	70.00	70.09	30.00	100.00	78.00	25.00	95.00
11.	केरल	17.55	3.00	25.25	28.00	10.00	30.00	25.00	10.00	55.00
12.	मध्य प्रदेश	79.72	18.00	97.72	40.00	10.00	50.00	68.64	10.00	78.64
13.	महाराष्ट्र	82.00	45.00	127.00	50.00	50.00	100.00	35.00	30.00	65.00
14.	मणिपुर	10.09	0.50	10.59	2.50	0.45	3.00	7.58	0.50	7.88
15.	मेघालय	1.50	0.50	2.00	1.26	1.09	2.26	3.00	1.00	4.00
16.	मिजोरम	0.44	0.45	0.19	2.00	1.00	3.00	5.00	1.00	6.00
17.	नागालैंड	4.26	1.00	5.26	8.00	1.00	9.00	5.00	1.00	6.00
18.	उड़ीसा	47.00	35.00	82.00	30.00	25.00	55.00	82.50	20.00	102.50
19.	पंजाब	2.50	0.80	3.30	4.00	0.50	4.50	10.00	0.50	10.50
20.	राजस्थान	27.00	6.00	33.00	18.00	5.00	23.00	25.00	5.00	30.00
21.	सिक्किम	9.16	0.20	9.36	16.63	0.50	17.13	16.00	1.00	17.00
22.	तमिलनाडु	56.00	70.00	128.00	86.00	65.00	151.00	97.90	60.00	157.50
23.	त्रिपुरा	11.00	1.50	12.50	9.00	1.00	10.00	7.05	1.00	8.05
24.	उत्तर प्रदेश	68.00	55.00	123.00	67.50	40.00	107.00	139.55	42.50	182.05

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
25.	पश्चिम बंगाल	30.00	45.00	75.00	40.00	30.00	70.00	65.00	25.00	90.00
26-	अण्डमान और									
	निकोबार द्वीप समूह	7.90	0.32	8.22	1.00	0.50	1.50	8.00	0.50	8.50
27.	बण्डेलोर	—	0.15	0.15	0.83	0.50	1.33	—	0.50	0.50
28.	दादर और नागर									
	हवेली	—	0.01	0.01	—	0.50	—	0.50	0.50	0.50
29.	दिल्ली	2.73	0.45	3.18	0.50	0.50	0.50	1.00	0.50	0.50
30.	समझौते	0.13	0.12	0.25	0.15	3.00	3.15	—	3.00	3.00
31.	पाण्डिचेरी	0.25	2.50	2.76	0.24	8.00	8.24	0.25	8.00	8.25
	जोड़	764.14	467.58	1231.72	773.18	435.00	1208.19	1045.00	375.00	1420.00
	केन्द्रीय क्षेत्र			158.28			319.82			342.00
	महा योग			1390.00			1528.00			1762.00

सत्ताब्दी एक्सप्रेस

3576. श्री महेन्द्र सिंह :

श्री के. एन. प्रवाल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस उपमहाद्वीप की सबसे तेज गति की रेलगाड़ी "शताब्दी एक्सप्रेस" की नई दिल्ली और झांसी के बीच वाणिज्यिक सेवा, 10 जुलाई, 1988 से शुरू हुई है,

(ख) यदि हां, तो इस रेल-सेवा की मुख्य विशेषताएं क्या हैं,

(ग) क्या अन्य कई क्षेत्रों में भी ऐसी सेवा प्रारम्भ करने का विचार है, और

यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) जी हां ।

(ख) गाड़ी की अधिकतम रफ्तार 140 कि. मी. प्रति घंटा है । गाड़ी गलियारेदार है तथा इसमें कुर्सी-यान लगाये गये हैं । यह पूर्णतः वातानुकूल है जो इस रफ्तार के लिए जरूरी है ताकि अन्दर आने वाली अधिक धूल से बचा जा सके ।

(ग) और (घ) प्राप्त अनुभव के आधार पर विनिश्चय किया जायेगा ।

दिल्ली में मानव उपभोग के अनुपयुक्त पेय जल

3577. श्री धार. एम. मोये : क्या सहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या दिल्ली के विभिन्न भागों से हैण्डपम्पों और ट्यूबवैल्स से प्राप्त पानी के नमूने की जांच के परिणामों से यह पता लगा है कि उक्त पानी मानव उपभोग के अनुपयुक्त है ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है और सरकार ने इस दिशा में क्या कदम उठाए हैं ?

सहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) और (ख) राष्ट्रीय पर्यावरणीय इन्जीनियरी अनुसंधान संस्थान ने उथले हैण्डपम्पों से पानी के 73 नमूने एकत्र किये और जांच से पता चला कि उनमें से 32 में पानी मानव के पीने योग्य नहीं था । जमुना-वार क्षेत्र में प्रभावित कालोनियों में लगाये गये उथले हैण्ड-पम्पों से पानी के 50 नमूनों से पता चला कि पानी दुषित था और मानव के पीने योग्य नहीं था । दिल्ली में 300 से अधिक नलकूप हैं । उनमें से 60 से और कुछ गहरे हैण्ड-पम्पों से पानी के नमूने लिये गये थे । परिणाम सन्तोष-जनक थे और पानी पीने योग्य था, सिवाय इसके कि पुनर्वास कालोनियों में लगाये गये नलकूपों से लिये गये पानी के कुछ नमूनों में अवशिष्ट क्लोरीन की कमी पायी गयी । इन मामलों में क्लोरीन की मात्रा बढ़ाकर तत्काल परिशोधन किया गया । पुनर्वास कालोनी में लगाये गये दो नलकूपों से, एक हिम्मतपुरी और दूसरा मयूर बिहार में, क्लोरिनेशन के बावजूद भी जीवाणु विज्ञानी सकारात्मक परिणाम निकले और इसलिये इन दोनों नलकूपों को बन्द कर दिया गया है । जहाँ कहीं भी दिल्ली विकास प्राधिकरण ने नलकूपों के माध्यम से पेयजल मुहैया किया/बढ़ाया है वहाँ विशिष्टियों/मानदण्डों के अनुसार पानी के नमूनों का परीक्षण किया जा रहा है । दिल्ली जलप्रदाय तथा मलव्ययन संस्थान

वेयजल की व्यवस्था करने के लिये प्रमुख रूप से उत्तरदायी हैं और वह हुआ तथा आन्वशोध से प्रभावित सभी क्षेत्रों में व्यापित कर रहा है।

गुजरात में लोकल ट्रेनों का तेज रफ्तार वाली गाड़ियों में बदला जाना

3578. श्री रणधीर सिंह गायकवाड़ :

श्री रामजी भाई भाबणिक :

क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेलवे पर गुजरात में कुछ लोकल ट्रेनों को तेज रफ्तार वाली गाड़ियों में बदल दिया गया है, जो छोटे स्टेशनों पर नहीं रुकती हैं;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ग) क्या इन परिवर्तनों के कारण छोटे स्टेशनों से गाड़ी पकड़ने वाले दैनिक यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है; और

(घ) यदि हाँ, तो उनके बदले में की जा रही वैकल्पिक व्यवस्था का ब्योरा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबणाराव सिधिया) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठते।

राष्ट्रीय पर्यटन बोर्ड का गठन

3579. श्री जगन्नाथ पटनायक : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय पर्यटन समिति ने भारतीय पर्यटन सेवाओं के अलग संवर्ग के रूप में एक राष्ट्रीय पर्यटन बोर्ड के गठन का सुझाव दिया है;

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

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

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सिखराज बी. पाटिल) : (क) और (ख) पर्यटन संबंधी राष्ट्रीय समिति ने, अन्य बातों के साथ-साथ, एक राष्ट्रीय पर्यटन बोर्ड का सृजन करने और भारतीय पर्यटन सेवा का एक अलग फंडर बनाने की सिफारिश की है। पर्यटन बोर्ड जिसे रेलवे बोर्ड के अनुषंग स्थापित किया जाना है, निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा :

—पर्यटन नीति तैयार करना और अनुसंधान एवं विश्लेषण कार्य करना।

—अन्तर्राष्ट्रीय और स्वदेशी पर्यटन पर्यावरण की समीक्षा करना और परिप्रेक्ष्य एवं व्यापक योजनाएँ तैयार करना।

—संसाधनों के दृष्टिकोण की समीक्षा करना और पर्यटन के लिए वास्तविक, वित्तीय एवं मानव संसाधनों का बेहतर उपयोग, सृजन और एकत्रीकरण करने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत करना।

- अन्तर्राष्ट्रीय एवं स्वदेशी मार्किटों, उत्पाद एवं प्राथमिक-संरचनात्मक विकास, और इसी प्रकार के अन्य कार्यात्मक क्षेत्रों के लिए सृजनात्मक नीति का प्रस्ताव करना।
- उचित स्टाफ, प्रणाली एवं नेतृत्व के माध्यम से राष्ट्रीय एवं राज्य पर्यटन बोर्डों पर संगठनात्मक प्रभाव को सुनिश्चित करना।
- पर्यटन नीतियों, परियोजनाओं और स्कीमों के कार्यान्वयन की क्षमता को मानीटोर करना।
- पर्यटन-विकास के लिए राज्य सरकारों की सहायता करना और उनसे समन्वय रखना।
- पर्यटकों के लिए आवश्यक पर्यटन संबंधी सभी संगत भाँकड़ों और सूचनाओं को एकत्र करने, सुरक्षित रखने और प्रसार करने के लिए पूर्णतया कम्प्यूटरीकृत राष्ट्रीय पर्यटन सूचना केन्द्र की स्थापना करना।
- पर्यटन सेवा के संवर्ग से कामियों को एक राष्ट्रीय कार्यकलाप के रूप में पर्यटन का निर्वाह करने का महान ज्ञान एवं अनुभव दिलाने का लाभ मिलेगा।

(ग) पर्यटन संबंधी राष्ट्रीय समिति द्वारा की गई इन सिफारिशों पर अभी कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है।

बम्बई तथा विजयवाड़ा के बीच एक्सप्रेस गाड़ी चलाना

3580. श्री बी. शोभनाश्रीश्वर राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निरन्तर बढ़ रहे यात्री यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बम्बई तथा विजयवाड़ा के बीच एक प्रेस गाड़ी चलाने की मांग की जा रही है;

(ख) यदि हाँ, तो यह एक्सप्रेस गाड़ी कब तक चलाए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी हाँ।

(ख) और (ग) परिचालनिक और संसाधनों की कठिनाई के कारण फिनहाल व्यावहारिक नहीं है।

राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण के संस्थान के संकाय शोध अधिकारियों को शामिल न करना

3581. श्री मानक रेड्डी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली स्थित राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान में कार्यरत शोध अधिकारियों को संस्थान के संकाय में शामिल नहीं किया जाता है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस संबंध में देश के अन्य राष्ट्रीय संस्थानों में क्या स्थिति है; और

भापर बिमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिबराज बी. पाटिल) : (क) से (ग) होटल उद्योग में निवेश करने के इच्छुक अनिवासी भारतीय प्रवर्तक कंपनियों के माध्यम से ही इनकी इक्विटी में एक निर्धारित सीमा तक निवेश कर सकते हैं। उल्लेख सूचना के आधार पर अनिवासी भारतीयों ने भारत में 23 होटल परियोजनाओं में निवेश किया है। 36.96 करोड़ रुपये की राशि निवेश करने के लिए अनुमति दी गई जिसमें से 103.54 लाख रुपये गैर-प्रत्यावर्तन आधार पर हैं। इसके विपरीत, अभी तक 20.11 करोड़ रुपये निवेश किए गए हैं जिसमें से 56.17 लाख रुपये गैर-प्रत्यावर्तन आधार पर हैं :—

(घ)	राज्य का नाम	होटलों की संख्या
	महाराष्ट्र	7
	दिल्ली	7
	तमिलनाडु	3
	गुजरात	2
	झारख प्रदेस	2
	कर्नाटक	1
	गोवा	1

कर्मचारी भविष्य निधि अंशदान क्या न करना

[हिन्दी]

3590. श्रीमती मनोरमा सिंह :

श्री सरकराज अहमद :

श्री बिलास सुले मवार :

क्या अन्न मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों के दौरान भविष्य निधि अंशदान का भुगतान न करने वाले गैर सरकारी तथा सरकारी क्षेत्र के औद्योगिक एंकों का व्यौरा क्या है;

(ख) अंशदान समय पर भुगतान न करने के क्या कारण हैं;

(ग) कर्मचारी भविष्य निधि की कुल कितनी राशि बकाया है; और

(घ) औद्योगिक एंकों द्वारा अंशदान तथा बकाया राशि का समय पर भुगतान सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

अन्न मंत्री (श्री बिन्देश्वरी बुधे) : (क) वर्ष 1986-87 के दौरान, गैर सरकारी क्षेत्र के 9079 तथा सार्वजनिक क्षेत्र के 570 प्रतिष्ठानों और वर्ष 1987-88 के दौरान गैर सरकारी क्षेत्र के 10129 तथा सार्वजनिक क्षेत्र के 301 प्रतिष्ठानों ने भविष्य निधि अंशदान की भ्रदायगी नहीं की थी।

(ख) सामाजिक कल्याण प्रतिष्ठान भविष्य निधि की बकाया राशि की अदायगी न करने का मुख्य कारण औद्योगिक कल्याण या वित्तीय कठिनाई का बहाना करते हैं।

(ग) 31.12.87 को बकाया राशि निम्नानुसार थी :—

	सन्धे करोड़ों में
छूट प्राप्त प्रतिष्ठान	104.13
छूट प्राप्त प्रतिष्ठान	74.34

(घ) बकाया राशि की वसूली के लिए कर्मचारी भविष्य निधि अधिकारी निम्नलिखित कदम उठा रहे हैं :—

- (1) कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम की धारा 8 के अधीन वसूली प्रमाण पत्र जारी करना।
- (2) कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम की धारा 14 के अधीन अभियोजन मामले दायर करना।
- (3) कर्मचारियों की मजदूरी से काटे गए अन्वयदान की अदायगी न करने के मामले में भारतीय दण्ड संहिता की धारा 406/489 के अधीन शिकायतें दर्ज करना।
- (4) कर्मचारी भविष्य निधि अधिनियम की धारा 14 ख के अधीन हर्जाने लगाना।

औरंगाबाद विमान पत्तन का विकास

[अनुवाद]

3591. श्री आर. एन. यादव : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी पर्यटकों की बढ़ती संख्या को देखते हुए औरंगाबाद विमानपत्तन का विकास करने संबंधी कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) क्या औरंगाबाद में रात में विमान उतारने की सुविधा संबंधी निर्माण कार्य में प्रगति हुई है; और

(घ) यह पत्तन रात्रि सेवाओं के लिए कब तक बन कर तैयार जाएगा ?

नाथर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) :

(क) औरंगाबाद एयरपोर्ट के विकास की योजना रात्रि अवतरण सुविधाएं प्रदान करने की दृष्टि से की गई है जिसमें निम्नलिखित शामिल होंगे :—

- (1) उष्ण घनत्व धावनपथ प्रकाश,
- (2) टैंकरीपथ प्रकाश,

- (3) सूक्ष्म पट्ट पत्र संसूचक प्रणाली-2 सेट
 (4) एप्रन पलड प्रकाश व्यवस्था ।
 (5) वैकल्पिक पावर सप्लाई ।
 (6) साधारण पट्ट प्रकाश प्रणाली-2 सेट ।
 (ग) धीर (घ) अब तक हुई प्रगति निम्न प्रकार है :—

योजना स्वीकृति :	2.1.1988
अनुमोदित ले-आउट योजना :	2.3.1988
अकाउंट किताब गया कार्य :	21.3.1988
उपरोक्त मद (1) से (5) के लिए पूरा करने की अनुश्लिप्त तारीख :	21.12.1988

मद सं. (4) (साधारण पट्ट प्रकाश प्रणाली) के संबंध में, कुछ प्रतिरिक्त भूमि की आवश्यकता है । भूमि प्राप्त होने धीर राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण को मिलने के बाद इस कार्य की सक्रिय तारीख का पता चल सकेगा ।

विमानन क्षेत्र की बाध्यताएं

3592. श्री बी. श्रीनिवास ब्रह्मचर :

श्रीमन्मोक्षदा चौधरी :

श्री एम. बी. चन्द्रशेखर शर्मा :

क्या नागर विमानन धीर पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पर्यटन संबंधी राष्ट्रीय समिति ने विचार व्यक्त किया है कि देश में पर्यटन के विकास में विमानन क्षेत्र में बाध्यताएं मुख्य रूप से जिम्मेदार हैं;

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

(ग) सरकार का देश में पर्यटन उद्योग को बढ़ावा देने के लिए धीर क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन धीर पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी, हां । पर्यटन संबंधी राष्ट्रीय समिति ने अपनी रिपोर्ट में वायु क्षमता में कमी का एक ऐसी बाध्यता के रूप में उल्लेख किया है जो देश में पर्यटन के विकास को प्रभावित करती है ।

(ख) धीर (ग) इसकी क्षमता में वृद्धि करने की दृष्टि से, एयर इन्डिया ने दो 747-300 के कोम्बी हवाई जहाज की अक्टूबर/नवम्बर 1988 में डिलीवरी करने के लिए आदेश दिया है ।

इन्डियन एयरलाइन्स ने भी 19 ए-320 की एयरबस एयरक्राफ्ट की 1989-90 में डिलीवरी

करने के लिए आदेश दिया है। इन्हें पांच बी-737 के एयरक्राफ्ट पट्टे पर लेने की अनुमति भी प्रदान की गई है।

देश के लिए पर्यटन को बढ़ावा देने के वास्ते, सरकार ने चाटर नीति को अधिक उदार बनाया है।

देश के लिए पर्यटन को बढ़ावा देने के वास्ते, सरकार ने चाटर नीति को अधिक उदार बनाया है।

गुरुसहायगंज में बीड़ी कामगारों के लिए अस्पताल

3593. श्री सुशील आलम खाँ : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बीड़ी कामगारों के लिए अस्पतालों का निर्माण करने के लिए गुरुसहायगंज में जमीन का अधिग्रहण किया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या पिछले दो वर्षों से यह भूमि बेकार पड़ी हुई है; और

(ग) यदि हाँ, तो बिना और विलम्ब के सरकार इस अस्पताल के निर्माण के लिए क्या कदम उठा रही है ?

अम मंत्री (श्री विन्देशचरी बुधे) : (क) 4.61 एकड़ भूमि का कब्जा ले लिया गया है।

(ख) और (ग) अस्पताल स्थापित करने के प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

अचल सम्पत्ति संबंधी कानून

3594. श्री राम स्वरूप राम : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या सरकार का विचार शहरी क्षेत्रों में लोगों की भूमि, भवन तथा अन्य अचल सम्पत्ति के आकार की सीमा निर्धारित करने के लिये कानून बनाने का है; और

(ख) यदि हाँ, तो यह कानून कब तक बनाया जायेगा;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) शहरी भूमि (अधिकतम सोमा तथा विनियमन) अधिनियम, 1976 शहरी समूह में खाली भूमि पर अधिकतम सीमा लगाता है। शहरी क्षेत्रों में लोगों के भवनों तथा अन्य अचल सम्पत्ति के आकार की सीमा करने हेतु कोई अन्य कानून लागू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

पर्यटन में गैर-सरकारी पाटियों द्वारा निवेश

3595. श्री जी. एस. बसबराजू :

श्रीमती बसबराजेरवरी :

श्रीमती ऊषा चौधरी :

श्री भद्रेश्वर तातो :

श्री श्रीकांत बल नरसिंहराज बाबियर :

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

(घ) अन्य राष्ट्रीय संस्थानों की तरह राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान द्वारा प्रक्रिया का पालन न किए जाने के क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) जी, नहीं।

(ख) राष्ट्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण संस्थान, नई दिल्ली ने संस्थान के शिक्षक वर्ग के लिए विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतनमान अपनाए हैं। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के अन्तर्गत शिक्षक वर्ग में लेक्चरर, रीडर और प्रोफेसर शामिल हैं। तथापि, संस्थान में जब भी लेक्चरर के पद उपलब्ध होते हैं, इन पदों के लिए अनुसंधान अधिकारी भी उम्मीदवार हो सकते हैं, अगर वे अन्यथा पात्र हों।

(ग) उपलब्ध सूचना के अनुसार प्रखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में भी अनुसंधान अधिकारी शिक्षक वर्ग में शामिल नहीं किए जाते हैं।

(घ) भाग "ख" में स्पष्ट की गई स्थिति को देखते हुए यह प्रश्न नहीं उठता।

बम्बई शहरी परिवहन परियोजना के लिए विश्व बैंक की सहायता

3582. श्री एस. जी. घोषप : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार बम्बई शहरी परिवहन परियोजना चरण-II को विश्व बैंक से ऋण दिलवाने पर विचार कर रही थी;

(ख) परियोजना रिपोर्ट का क्या स्थिति है ;

(ग) इस बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) (क) से (ग) महाराष्ट्र सरकार अपने पास उपलब्ध पूरक निधियों तथा बम्बई शहरी परिवहन परियोजना-फेस-II के कार्य क्षेत्र तथा प्राथमिकता का पुनर्विलोकन कर रही है और इसके साथ ही विश्व बैंक की सहायता के लिए अन्य शहरी विकास परियोजनाओं पर भी उनके द्वारा विचार किया जा रहा है। इसी बीच विश्व बैंक का एक शिष्टमण्डल ने भी बम्बई की परिवहन प्राथमिकताओं का मूल्यांकन करने के लिए बम्बई का दौरा किया है।

रेल पटरियों का आयात

3583. श्री सोमनाथ राय :

श्री सनत कुमार मंडल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कितनी विदेशी मुद्रा की रेल पटरियों का आयात किया गया और निर्यातक देशों के नाम क्या हैं ; और

(ख) रेल पटरियों की वार्षिक मांग कितनी है और देश में भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड के संयंत्रों में कितनी रेल पटरियों का उत्पादन होता है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबूराव सिन्हा) : (क) विगत तीन वर्षों के दौरान क्रमशः आयातित विदेशी मुद्रा में पटरियों की कीमत और निर्यातक देशों के नाम इस प्रकार हैं :—

वर्ष	मूल्य (अरबों रुपये में)	निर्यातक देशों के नाम
1985-86	34.85	युगोस्लाविया, यू. के., दक्षिण कोरिया फ्रांस
1986-87	88.54	युगोस्लाविया, जापान यू. के., फ्रांस, कनाडा
1987-88	83.07	पश्चिम, जर्मनी दक्षिण कोरिया, यू. के. फ्रांस, आस्ट्रिया, कनाडा।

(ख) पटरियों की वार्षिक आवश्यकता और भारतीय स्व्पात प्राधिकरण लिमिटेड के मिलाई स्व्पात संयंत्र द्वारा की गई सप्लाई इस प्रकार है :—

वर्ष	आवश्यकता	की गयी सप्लाई (लाख टनों में)
1985-86	4.15	3.25
1986-87	4.30	2.37
1987-88	5.75	3.10

उपभोक्ता वर्ष

3584. श्री कानूव शर्मा : क्या रेल और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का वर्ष 1989 को उपभोक्ता वर्ष के रूप में घोषित करने का विचार है ; और

(ख) यदि हाँ, तो उपयुक्त वर्ष के लिए क्या कार्यक्रम बनाने पर विचार किया गया है ?

स्वास्थ्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) और (ख) सरकार का वर्ष 1989 को उपभोक्ता वर्ष के रूप में घोषित करने का प्रस्ताव नहीं है।

उडीसा में रेलवे पुल

3575. श्री निरंजन मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा स्थित रेलवे पुलों का निबन्धित रूप से यह सुनिश्चित करने के लिए निरीक्षण किया जाता है कि ये अच्छी स्थिति में हैं,

(ख) यदि हां, तो इन पुलों का पिछली बार कब निरीक्षण किया गया था,

(ग) कितने मामलों में यह पाया गया है कि इन्हें अधिक संरक्षण दिया जाना चाहिए तथा तत्सम्बन्धी बयौरा क्या है, और

(घ) इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाषकराव सिधिया) : (क) जी हां ।

(ख) 15 अक्टूबर और 31 दिसम्बर, 1987 के बीच ।

(ग) और (घ) इसमें से कोई भी पुल ऐसा नहीं पाया गया जिसके लिए अधिक संरक्षण अपेक्षित था । तथापि, जो भी मरम्मत और अनुरक्षण सम्बंधी कार्य आवश्यक समझा गया था उसे कार्यक्रमबद्ध आधार पर निष्पादित किया जा रहा है ।

साड़ी देशों में भारतीय मजदूर

3586. श्री टी. बशीर : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि 'साड़ी' देशों अर्थात् संयुक्त अरब अमीरात, ईरान, बहरीन में भारतीय मजदूरों के साथ ठेके की शर्तों का उल्लंघन करके अत्यन्त बेद-भावपूर्ण और अपमानजनक व्यवहार किया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने मजदूरों को संरक्षण प्रदान करने के लिए क्या कार्यवाही की है अथवा करने का विचार है ?

अम मंत्री (श्री विन्देश्वरी बुधे) : (क) और (ख) भारतीय मजदूरों के साथ अत्यन्त बेदभावपूर्ण तथा अपमानजनक व्यवहार नहीं किया जाता है, यद्यपि उन देशों में स्थित भारतीय दूतावासों में कर्मचारियों ने ठेके विरोध की शर्तों का उल्लंघन करने के बारे में व्यक्तिगत मामले दर्ज कराए हैं । दूतावास स्थानीय प्राधिकरणों की सहायता से इन शिकायतों का विदेशी नियोजकों के साथ सौहार्दपूर्ण हल निकालते हैं । यदि मामले का निपटान सम्भव नहीं है, तो इसे स्थानीय अम न्यायालय को निर्दिष्ट कर दिया जाता है ।

कालीकट हवाई अड्डे की हवाई पट्टी

3587. श्री बन्कम पुरुषोत्तमन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कालीकट से अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानें प्रारंभ करने का कोई विचार है;

(ख) क्या कालीकट हवाई अड्डे की हवाई पट्टी का विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबन्धी बयौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) और (ख) जो, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

शहद द्वारा जलन, शाय्याकरण और अस्सर का उपचार

3588. श्री प्रतापराज जी. नौसले : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नाइजीरिया के सर्जनों ने जलन, शाय्याकरण और कई प्रकार के अस्सरों का उपचार शहद से करने में काफी सफलता पाई है;

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

(ग) क्या सरकार का इसकी प्रभाविकता के बारे में कोई अध्ययन करने का विचार है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खार्वे) : (क) और (ख) सरकार ने जुलाई, 1988 में ब्रिटिश मेडिकल सर्जरी पत्रिका में प्रकाशित एक रिपोर्ट को देखा है जो नाइजीरिया के शल्य चिकित्सकों द्वारा जलन और शाय्याकरण (बेडसीर) के कुछ रोगियों का शहद से सफलतापूर्वक उपचार करने के बारे में है।

(ग) और (घ) भारतीय चिकित्सा पद्धतियों में शहद का उपयोग किया जाया है और यह चाव ठीक करने में गुणकारी होने के लिए प्रसिद्ध है।

अनिवासी भारतीयों द्वारा होटलों की स्थापना

3589. डा. कृपा सिधु मोई : क्या नागर विमान और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ अनिवासी भारतीयों ने देश में होटलों की स्थापना के लिए अपनी उत्सुकता व्यक्त की है;

(ख) यदि हां, तो उन अनिवासी भारतीयों के नाम क्या हैं ;

(ग) क्या उन्होंने इस संबंध में सरकार को प्रस्ताव भेजे हैं ; यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(घ) उन राज्यों के नाम क्या हैं, जहां अनिवासी भारतीयों ने होटल स्थापित करने का प्रस्ताव किया है ?

(क) क्या पर्यटन को बढ़ावा देने के लिये केन्द्रीय सरकार ने गैर-सरकारी पार्टियों को पर्यटन में और अधिक निवेश करने हेतु आकर्षित करने का निश्चय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या कोई औपचारिक योजना तैयार की गई है और अतिरिक्त प्रोत्साहन/रियायतें देने की पेशकश की गई है;

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

(घ) इस संबंध में गैर-सरकारी क्षेत्र की क्या प्रतिक्रिया है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) देश में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए गैर-सरकारी क्षेत्र हमेशा से ही एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा कर रहा है। तथापि, गैर-सरकारी क्षेत्र से अधिक निवेश को आकर्षित करने के लिए, सरकार ने गैर-सरकारी पार्टियों को अतिरिक्त प्रोत्साहन देने के लिए स्कीमों तैयार की हैं।

(ख) और (ग)

(1) 1,2 और 3 स्टार होटलों के लिए ऋण पर ब्याज हमदाव 3% तक बढ़ा दी गई है।

(2) बाणिज्य मंत्रालय की मार्केट विकास निधि जैसी ही एक स्कीम मंजूर कर दी गई है।

(3) भारतीय धायकर की धारा 80-एच, एच.सी. के लाभ पर्यटन सम्बन्धी कार्यकलापों को दिये गए हैं।

(घ) गैर-सरकारी क्षेत्र की प्रतिक्रिया का अभी अनुमान लगाना जल्दी होगा।

औद्योगिक संबंध अधिनियम का कार्यान्वयन

3596. श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश : क्या अम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा नये औद्योगिक संबंध अधिनियम के उपबन्धों, जिनमें एक व्यक्ति के दो यूनियनों से अधिक की इकाइयों में पद ग्रहण करने पर प्रतिबन्ध है, को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं;

(ख) क्या अनेक ट्रेड यूनियन अधिनियम के उपबन्धों का पालन नहीं कर रहे हैं;

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

(घ) इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

अम मंत्री (श्री बिन्देश्वरी दुबे) : (क) से (घ) व्यवसाय संघ और औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक, 1988 जो 13 मई, 1988 को राज्य सभा में पेश किया गया था, में अन्य बातों के साथ-साथ यह व्यवस्था है कि कोई भी व्यक्ति सात से अधिक पंजीकृत व्यवसाय संघों का प्रदाधिकारी या कार्यकारिणी का सदस्य नहीं बन सकता है जबकि ऐसे किसी भी प्रतिष्ठान या उद्योग के वर्ग में नियुक्त या नियोजित न हो जिससे कि वह व्यवसाय संघ सम्बन्धित है। इस विधेयक के विभिन्न प्रावधानों के कार्यान्वयन का प्रश्न इस विधेयक के अधिनियमित होने और इसके लागू होने के पश्चात ही उठता है।

दिल्ली टीबर्स कोघापरेंटिव हाऊस बिल्डिंग सोसायटी के सदस्यों को भूखंडों का भ्रष्टान

3597. श्री नारायण शोबे : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को दिल्ली स्कूल टीबर्स कोघापरेंटिव हाऊस बिल्डिंग सोसायटी लिमिटेड के अनेक सदस्यों से ऐसे अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, जिनमें यह बताया गया है कि सोसायटी द्वारा कोई न कोई बहाना बना कर 20 वर्ष बाद भी उन्हें भूखंडों का भ्रष्टान नहीं किया गया है; जबकि कुछ अन्य मामलों में, सोसायटी में उसी श्रृंखला की उसी रसीद-बुक से जारी रसीद के आधार पर उसी दर्जे की सदस्यता दिये गये व्यक्तियों को सोसायटी की प्रबन्ध समिति द्वारा भूखंडों का भ्रष्टान कर दिया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो उन व्यक्तियों के नाम बतये क्या हैं, जिन्हें भूखंडों का भ्रष्टान कर दिया गया है और जिन्हें भूखंडों का भ्रष्टान नहीं किया गया है तथा इस पक्षपातपूर्ण व्यवहार के क्या कारण हैं; और

(ग) इस मामले में क्या उपचारार्थक उपाय किये गये हैं अथवा किये जा रहे हैं ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

बेटिकट यात्री

3598. श्री विन्धिजय सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बेटिकट कितने यात्री पकड़े गये और कितने दोषी पाये गए; और

(ख) इससे रेलवे को राज्यवार राजस्व की अनुमानित हानि कितनी हुई ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव तिलिष्ठा) : (क) अप्रैल से जून, 1988 की अवधि के दौरान भारतीय रेलों पर 1.13 लाख व्यक्ति बिना टिकट या अनुपयुक्त टिकटों पर यात्रा करते हुए पकड़े गये थे जिनमें से 21.409 व्यक्तियों को जेल भेज दिया गया और 25.117 पर जुर्माना किया गया था। जुलाई 1988 के संबंध में सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) बिना टिकट यात्रा के कारण हुई राजस्व की अनुमानित हानि के घांके नहीं रखे जाते हैं।

दिल्ली में पुनर्वास कालोनियों में सीवर लाइन बिछाना

3599. श्री नरतर सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सुस्तानपुरी, मंगोलपुरी और नागलोई एक, दो, तीन पुनर्वास कालोनियों में सीवर लाइन नहीं बिछाई गई है;

(ख) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा उक्त कालोनियों में सीवर लाइन कब तक बिछाये जाने की सम्भावना है ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) जी, नहीं,।

(ख) दिल्ली नगर निगम ने सूचित किया है कि उपयुक्त कालोनियों के लिए परिधीय मल निकास योजनाओं को अनुमोदित कर दिया गया है। उपयुक्त कालोनियों से सीवर की निकासी को प्रवर्तिका सीवर रेज पम्पिंग स्टेशन से जोड़ा जायेगा, जो निर्माणाधीन है। इसके पूर्ण होने में दो वर्ष का समय तो लगेगा।

हिमाचल प्रदेश में वायुदूत सेवा

[हिन्दी]

3600. श्री के. डी. सुल्तानपुरी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार हिमाचल प्रदेश में वायुदूत की तीन उड़ानें आरंभ करने का है;

(ख) यदि हां, तो सस्संबन्धी शर्तें क्या हैं; और

(ग) शिमला हवाई अड्डे के निर्माण पर हुए खर्च का व्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) और (ख) व्यस्ततम समय में, वायुदूत हिमाचल प्रदेश के लिए प्रतिदिन 5-6 उड़ानें प्रचालित करता है। तथापि, मंदी के समय हिमाचल प्रदेश के लिए उड़ानों की संख्या प्रतिदिन दो होती है।

(ग) शिमला एयरपोर्ट के निर्माण पर 1 अगस्त, 1988 तक 295.50 लाख रुपये की राशि खर्च की जा चुकी है।

इन्डियन एयरलाइन्स के आरक्षण काउन्टरों पर सुविधाएं

[अनुवाद]

3601. श्री राम च्यारे पनिका : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 16 जून, 1988 के "इन्डियन टाइम्स" में दिल्ली में इन्डियन एयरलाइन्स के आरक्षण काउन्टरों पर यात्रियों का हो रही कठिनाइयों के बारे में प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया है; और

(ख) यदि हां, तो दिल्ली तथा अन्य प्रमुख शहरों में आरक्षण संबंधी कार्य की स्थिति में सुधार लाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) भविष्य में बिजली फेल हो जाने की परिस्थिति से निपटने के लिए दिल्ली में कंचनजंगा बिल्डिंग, मलहोत्रा बिल्डिंग और सफदरजंग एयरपोर्ट आरक्षण कार्यालय में डिजल जेनरेटर सैटों की व्यवस्था की जा रही है। जिनसे यात्रियों को बिजली फेल होने की स्थिति में कठिनाई का सामना न करना पड़े। इसके अतिरिक्त आरक्षण में सुविधा को सुनिश्चित करने के लिए अन्य बड़ों शहरों पर पर्याप्त उपाय किये जा रहे हैं।

अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के कार्यकरण में सुधार के उपाय

3602. श्री बिमल कान्ति घोष :

श्री भद्रेश्वर तांती :

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

(क) क्या सरकार ने अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के कार्यकरण में सुधार के उपाय किये हैं ताकि वहां भोड़ भाड़ कम हो सके और हृदय और तंत्रिका शोष के रोगियों को अधिक देर तक इन्तजार न करना पड़े; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सरोज खापड़) : (क) और (ख) हृदय तथा तंत्रिक के विकारों से पीड़ित रोगियों को भोड़-भाड़ और लम्बी अवधि तक प्रतीक्षा को कम करने के लिए हृदय-वक्ष तंत्रिका विज्ञान जैसे प्रति विशिष्ट केन्द्रों का विकास किया जा रहा है।

सरकारी क्वार्टरों का रख रखाव

3603. श्री संतोष कुमार सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में अत्यधिक सूखे की स्थिति होने के कारण सरकार ने केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग द्वारा सरकारी आवासीय पसैंटों/बंगलों आदि के रख रखाव का काम बन्द कर दिया था;

(ख) क्या सरकार का विचार रुके हुए रख-रखाव संबंधी निर्माण कार्य को शुरू करने का है; और

यदि हां, तो कार्य कब आरम्भ किया जायेगा और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) जी. हां।

(ख) और (ग) सरकारी भवनों का अनिवार्य रख-रखाव 1988-89 के दौरान आरम्भ किया जायेगा परन्तु व्यक्तिगत अभिसूत्रियों की पूर्ति के लिए विद्यमान पर्स, दीवारों और विट्हाबन्दी आदि में कोई सुधार नहीं किये जा सकते हैं।

विजयवाड़ा-मद्रास और विजयवाड़ा-विशाखापत्तनम रेल मार्ग

3604. श्री भट्टम श्रीराम श्रुति : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विजयवाड़ा-मद्रास रेल मार्ग के प्राधुनिकरण का लगभग 50 प्रतिशत कार्य पूरा हो गया है और यदि हां, तो इस पर कितनी धनराशि व्यय की गयी है,

(ख) क्या विजयवाड़ा-विशाखापत्तनम रेलवे मार्ग का प्राधुनिकीकरण भी किया जा रहा है,

(ग) यदि हां, तो इसका कुल परिष्यय कितना है और इसके कब तक पूरा होने की संभावना है, और

(घ) इन कार्यों को पूरा करने के लक्ष्य क्या हैं, और अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) विजयवाड़ा-मद्रास खण्ड पर रेलपथ लम्बाई के लगभग 70% में रेलपथ प्राधुनिकीकरण का काम पूरा कर लिया गया है जिस पर लगभग 60 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं ।

(ख) से (घ) : रेलपथ का प्राधुनिकीकरण करना एक सतत प्रक्रिया है जिसे धामतीर पर मौजूदा रेलपथ का नवीकरण, जब-जब यह अपेक्षित हो जाता है, करते समय कर दिया जाता है । अभी तक, विजयवाड़ा-विशाखापत्तनम खण्ड पर लगभग 8 करोड़ रुपये के परिष्य पर रेलपथ के लगभग 12% भाग में कार्य शुरु किया गया है । भाषा है यह कार्य भगले दो-तीन वर्षों में पूरा हो जायेगा । शेष लम्बाई में भी वर्ष 2000 तक कार्य पूरा हो जायेगा बशर्तें धनराशि उपलब्ध हो ।

रेलपथ की निगरानी

[हिन्दी]

3605. डा. प्रभात कुमार मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल पथों की निगरानी ठेका प्रणाली से की जा रही है;

(ख) क्या तत्संबंधी पूर्व नीति बदल दी गयी है;

(ग) यदि हां, तो क्या प्रमुख रेल दुर्घटनाओं के कारणों में से एक कारण नीति में ऐसा परिवर्तन भी है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाये जा रहे हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं । नीतिस्वरूप रेलपथ के नियमित धनुरक्षण का कोई भी मद ठेका प्रणाली के माध्यम से नहीं करायी जा रही है ।

(ख) हाल के वर्षों में इस संबंध में नीति में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है ।

(ग) और (घ) : प्रश्न ही नहीं उठते ।

(अनुवाद)

दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा मकानों का आबंधन

3606. श्री अनंत प्रसाद सेठी : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ।

(क) ऐसे व्यक्तियों की संख्या कितनी है जिन्होंने दिल्ली विकास प्राधिकरण में मकानों के लिए पंजीकरण करवाया है परन्तु उन्हें अभी तक मकान नहीं मिला है ।

(ख) जुलाई, 1986 से जून, 1988 तक दो वर्षों के दौरान बर्गवार कुल कितने मकानों का निर्माण प्रारम्भ किया गया है; और

(ग) उनमें से कितने मकान पूरे हो गए हैं और उन्हें आबंधितियों को सौंप दिया गया है;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा घटल पर रस दी जायेगी ।

वायुदूत सेवा का कम्प्यूटीकरण

[हिन्दी]

3607. श्री भवन शर्मा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का वायुदूत सेवा का कम्प्यूटीकरण करने का विचार है;

(ख) यदि हाँ, तो इस दिशा में अब तक हुई प्रगति का ब्योरा क्या है और कम्प्यूटीकरण कामें कब तक पूरा किये जाने की संभावना है, और

(ग) कम्प्यूटीकरण के परिणामस्वरूप यात्रियों को उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाओं का ब्योरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) : जी, हाँ।

(ख) विभिन्न कम्प्यूटर एजेंसियों द्वारा पेश की गई बैकज "डील" का अध्ययन किया जा रहा है।

(ग) कम्प्यूटीकरण के पश्चात यात्रियों को दी जाने वाली प्रस्तावित सुविधाएँ यात्री आरक्षण प्रणाली 'कारगो', बुकिंग और कूरियर सेवाओं में उपलब्ध होगी।

दिल्ली में ग्रुप हाउसिंग सोसाइटीज को भूमि का आवंटन

3608. श्री हरीश रावत :

श्री विजय एस. पाटिल : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत चार वर्षों के दौरान दिल्ली में प्लेटों के निर्माण हेतु कितनी ग्रुप हाउसिंग सोसाइटीज को भूमि आवंटित की गई और इनमें से किन-किन सोसाइटीयों ने अपेक्षित संख्या में प्लेटों का निर्माण कर लिया है अथवा उनका निर्माण कर रही है;

(ख) क्या यह सच है कि कई सोसाइटीयों के आवेदन-पत्र भूमि आवंटन के लिए विचाराधीन हैं; और

(ग) यदि हाँ, तो ऐसी कितनी सोसाइटीयाँ हैं और सरकार ने इन्हें भूमि देने के लिए क्या कदम उठाये हैं ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) गत चार वर्षों के दौरान किसी ग्रुप आवास समिति की भूमि आवंटित नहीं की गई थी इसलिए उनमें से किसी के प्लेट निर्माण का प्रश्न ही नहीं उठता।

(ख) और (ग) दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा जारी किये गये आभरण के प्रत्युत्तर में कोई भी प्राप्त आवेदन लम्बित नहीं है। तथापि, 61 समितियों ने निम्न प्रकार से उत्तरी, दक्षिणी पूर्वी तथा पश्चिमी दिल्ली में भूमि आवंटनाथ दिल्ली विकास प्राधिकरण से अनुरोध किया है।

उत्तरी दिल्ली	7
दक्षिणी दिल्ली	43
पूर्वी दिल्ली	5
पश्चिमी दिल्ली	6

योग 61

बालोतरा पञ्चपदरा साष्ट ड्रेम का रद्द किया जाना

3609. श्री बृद्धि चन्द्र जैन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लूनी और पञ्चपदरा के बीच चलने वाली पी. एस. एल. रेलगाड़ी का बालोतरा और पञ्चपदरा के बीच चलाया जाना लगभग एक वर्ष पूर्व रद्द कर दिया गया था,

(ख) यदि हां, तो क्या इस गाड़ी रेलगाड़ी को रद्द करने से पञ्चपदरा नमक उद्योग को भारी घाटा हुआ है,

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार, नमक उद्योग के विकास हेतु इस रेलगाड़ी को पञ्चपदरा से बालोतरा तक पुनः चलाये जाने का है, और

(घ) यदि हां, तो इसे कब तक पुनः चलाना शुरु किया जाएगा ?

रेल मंत्रालय के राज्यमंत्री (श्री भाषवराव सिधिया) : जी हां।

(ख) रानि के बारे में रेलों के पास कोई सूचना नहीं है।

(ग) जी हां।

(घ) कोई संभावित तारीख निर्धारित नहीं की गयी है।

दिल्ली स्कूल टीचर्स कोऑपरेटिव हाउस लिमिटेड सोसायटी का सबस्यता

[अनुवाद]

3610. श्री रामाशय प्रसाद सिंह :

श्री नारायण चौधे : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़ी संख्या में ऐसे व्यक्तियों को, जो दिल्ली स्कूल टीचर्स कोऑपरेटिव हाउस लिमिटेड सोसाइटी लिमिटेड के अनेक वर्ष पूर्व सदस्य बन चुके हैं और जिन्होंने भूमि की विकास लागत की राशि भी सोसायटी को जमा कर दी है, प्लाटों का आवंटन नहीं किया गया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे व्यक्तियों के नाम और पते क्या हैं और उनकी सदस्य बनने की तिथियां क्या हैं और उन्होंने सदस्य बनने के लिए और विकास लागत के रूप में कितनी धनराशि जमा की है; और

(ग) इतने अधिक समय तक उनके नाम प्रतीफल-सूची में रखने के क्या कारण हैं;

शाहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

नासिक विमान पत्तन को अपग्रेड

3611. डा. बल्लू सामन्त :

श्री श्री. एम.गडगिल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का नासिक विमान पत्तन महाराष्ट्र के लिये बोइंग विमान सेवा शुरू करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो बोइंग विमान के अवतरण हेतु इस विमान पत्तन को अपग्रेड करने पर कितना खर्च घाने का अनुमान है ; और

(ग) क्या नासिक विमान पत्तन प्राधिकरण ने राज्य सरकार से नासिक विमान पत्तन को अपग्रेड करने के लिये कुछ राशि व्यय करने का अनुरोध किया है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) और (ख) नासिक के लिए बोइंग सेवाएं प्रारम्भ करने में सहायता पहुंचाने हेतु आचार्य सरस्वती सुविधाओं के विकास और निधियों का उपलब्धता होने पर, इण्डियन एयरलाइन्स प्रचालनों को प्रोत्साहित के निकट एच. ए. एल विमान क्षेत्र में ले जाने का प्रस्ताव है। प्रोत्साहित विमान क्षेत्र में सिविल इन्फ्रस्ट्रक्चर के विकास की अनुमानित लागत लगभग 3.24 करोड़ रुपये आयेगी।

(ग) राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण द्वारा महसूस की जा रही वित्तीय कठिनाई को ध्यान में रखकर, महाराष्ट्र सरकार से भूमि प्रदान करने और राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण को अनुदान/ऋण देने को कहा गया है।

दिल्ली में सरकारी अस्पतालों में वरिष्ठ रेडियोग्राफरों के रिक्त पद

3612. श्री जयप्रकाश अग्रवाल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में सरकारी अस्पतालों में वरिष्ठ रेडियो ग्राफरों के श्रेणी 'ख' तथा 'ग' के कुछ पद खाली पड़े हैं;

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

(ग) सरकार का स्थिति में सुवार करने के लिये क्या कदम उठाने का विचार है, ताकि अस्पतालों में रेडियोग्राफरों के उपलब्ध न होने के कारण जनता को कठिनाई का सामना न करना पड़े ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज क्षापट्टे) : (क) डा. राम मनोहर लोहिया अस्पताल में वरिष्ठ रेडियोग्राफर ग्रुप 'ख' का एक पद तथा दिल्ली प्रशासन के अधीन दिल्ली के अस्पतालों में रेडियोग्राफर ग्रुप 'ग' के 39 पद रिक्त पड़े हैं।

(ख) और (ग) स्वीकृत सरकारी भरती नियमों के अनुसार इन पदों को भरने की कार्रवाई पहले ही प्रारम्भ कर दी गई है।

हैदराबाद हवाई अड्डे से विमानों की उड़ानों में विलम्ब

3613. श्री एम. रघुमा रेड्डी : क्या नागर विमानन और पर्यटन : मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हैदराबाद-कलकत्ता, हैदराबाद-तिरुपति, हैदराबाद-बंगलौर की उड़ानों में नियमित रूप से विलम्ब होता है।

(ख) यदि हां, तो 31 मार्च, 1988 से जून, 1988 तक की अवधि में कितनी बार इन उड़ानों में विलम्ब हुआ है, और

(ग) भविष्य में विलम्ब को रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग)। मार्च, 1988 से 30 जून, 1988 की अवधि के दौरान, हैदराबाद-कलकत्ता, हैदराबाद-तिरुपति और हैदराबाद-बंगलूर संवदरों पर परिचालित कुल 267 उड़ानों में से 80 उड़ानों में देरी हुई/उड़ान रद्द की गई, जिसके ब्योरे निम्न प्रकार हैं :—

कारण	देरी रद्द करने की संख्या
वाणिज्यिक	1
परिचालन	3
इन्जीनियरी	11
मौसम	2
परिणामी	63
	कुल 80

उपरोक्त में से 78% देरी से रद्द की गई उड़ानें परिणामी कारणों से हुईं जो कि प्रारम्भिक देरियों के कारण होती हैं। चूंकि एक विमान दिन में कई उड़ानों का परिचालन करता है और किसी एक उड़ान में देरी होने से उसके बाद की उस दिन विमान द्वारा परिचालित सभी उड़ानों में देरी हो जाती है। परिणामी देरियों में कमी लाने के कारण दो उड़ानों के बीच के समय में पर्याप्त वृद्धि करनी पड़ेगी। तथापि इस समय विमानों की अत्यधिक कमी के कारण उड़ानों के बीच पर्याप्त वृद्धि करना संभव नहीं है। इन्डियन एयरलाइन्स द्वारा निकट भविष्य में विमानों को लोज पर लेने या उनको खरीद के पश्चात स्थिति में सुधार आ सकेगा।

पर्यटकों को धीकड़ित करने की योजना

3614 श्री ई. अक्षयपू रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार विदेशी पर्यटकों को विशेषकर धीकड़ित करने के लिए 'वैसिट घाना वही हैस' जैसे कोई नयी योजनाएं शुरू करने का है और

(ख) सुरम्य और प्राकृतिक क्षेत्रों में रेल लाइनों बिछाने की सम्भावनाओं का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण और अनुसंधान कराया गया है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) अधिक विशेष पर्यटक गाड़ियाँ बलाली के सचिब में पर्यटक पर राष्ट्रीय समिति की सिफारिश नोट कर ली गयी है।

(ख) नई रेल लाइनों के लिए सर्वेक्षण किया गया है जिसमें से कुछ लाइनें सुरम्य और प्रकृति दृश्य वाले क्षेत्रों से होकर गुजरेंगी।

राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम द्वारा प्रीतिमपुरामें आवास-परियोजनाएं

3615. कुमारी अमता बनर्जी : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रीतिमपुरा में राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम लिमिटेड द्वारा निर्माण की जा रही विभिन्न आवास परियोजनाओं का धोरा क्या है ?

(ख) प्रत्येक परियोजना का धोरा क्या है तथा अनुमानित लागत कितनी है और इसे कब तक पूरा किया जायेगा, और

(ग) क्या प्रत्येक परियोजना का कार्य निर्धारित गति से हो रहा है तथा क्या इन प्लॉटों का निर्धारित तिथि को राष्ट्रीय भवन निगम द्वारा सौंपा जाना संभव हो जायेगा।

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) : एक विवरण संलग्न है।

विवरण

पीतम्पुरा क्षेत्र में राष्ट्रीय सड़क निर्माण निगम द्वारा निर्माणाधीन आवास परियोजना

क्रम	परियोजना का नाम	निवृत्त	आरम्भ होने	पूर्ण होने की	अनुमानित	पूर्ण होने की	ब्या कार्य	ब्या राष्ट्रीय
सं.	तथा स्थान	लागत	की तारीख	निर्धारित/ बढ़ाई गई	वास्तविक लागत	की अनुमानित तिथि	सारणी के अनुसार	सड़क निर्माण निगम सीमित
			तारीख		(अतिरिक्त मदों की लागत तथा सामग्रियों तथा मजदूरी में वृद्धि सहित		किया जा रहा है	नियत तिथि तक प्लेट दे देगा
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	पीतम्पुरा, प्लॉट नं. 4 में राज्य तथा सचिवालय कर्मचारी सहाकारी सामूहिक आवास समिति के लिए 192 प्लॉटों का निर्माण	308/- लाख रुपए	5-9-1985	5-9-1988/ 31-8-1988	400/- लाख रुपए	× 30-11-1988	जी, नहीं, राष्ट्रीय सड़क निर्माण निगम के नियंत्रण से बाहर के कारणों से।	सूचना काल 7 में दी गई है।

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2.	पीठमपुरा. प्लॉट सं. 4 में जवाहरलाल नेहरू सहकारी सामूहिक आवास समिति के लिए 300 प्लॉटों का निर्माण	370/- लाख रुपए	17-12-86	16-1-1989	415/- लाख रुपए	× 16-1-1989	जी, नहीं, राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम के नियंत्रण से बाहर के कारणों से।	सूचना कायम 7 में दी गई है।
3.	पीठमपुरा, प्लॉट नं. 8 में मौसम सहकारी सामूहिक आवास समिति के लिए 131 प्लॉटों का निर्माण	217/- लाख रुपए	1-6-1987	28-2-1989	250/- लाख रुपए	× 28-2-1989	यथोक्त	यथोक्त

× वर्षों कि समितियाँ राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम के बँकायों का भुगतान तत्काल कर दे और अपने भुगतान ठेके की शर्तों के अनुसार करें.

शताब्दी एक्सप्रेस का और आगे तक चलाना जाना

3616. श्री एच. एन. नन्जे गौडा :

श्री के. एन. प्रथमान :

श्री सनत कुमार मंडल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली और भांसी के बीच शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी को चलाने के लिए सरकार द्वारा कितनी धनराशि खर्च की गई,

(ख) 140 किलोमीटर प्रतिघंटा की गति को बरदास्त करने के लिए इस मार्ग पर रेल की पटरियों को मजबूत बनाने हेतु कितनी धनराशि खर्च की गई और

(ग) क्या इस रेल गाड़ी को भोपाल अथवा कानपुर तक चलाने का प्रस्ताव है, और यदि हां, तो भांसी से इन स्थानों तक रेल की पटरियों को मजबूत बनाने के लिए कितने अतिरिक्त खर्च की आवश्यकता होगी ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) से (ग) रेलें गाड़ी वार खर्च का लेखा नहीं रखती हैं। प्रवसंरचनात्मक सुविधाओं में सुधार करना एक सतत प्रक्रिया है।

भांसी-कानपुर लाइन विद्युतीकृत नहीं है और उच्च गति परिचालन के लिए उपयुक्त नहीं है। भविष्य में इस गाड़ी को भोपाल तक बढ़ाने का प्रस्ताव है।

गेहूं का उत्पादन

3617. श्री बीरेन्द्र सिंह : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चालू वर्ष में देश में गेहूं का उत्पादन कितना हुआ ?

(ख) क्या गेहूं की उत्पादित मात्रा से देश की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सकता है।

(ग) सरकार ने इस वर्ष कितना गेहूं खरीदा और

(घ) क्या फसल मौसम के अन्त तक अतिरिक्त गेहूं केंद्रीय पूल के सुरक्षित भण्डार में रखे जाने की संभावना है, यदि हां तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उपमंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) से (घ) फसल वर्ष 1987-88 के दौरान 446.2 लाख मीटरी टन गेहूं पैदावार होने का अनुमान लगाया गया है। 12 अगस्त, 1988 तक 65.18 लाख मीटरी टन गेहूं की वसूली कर ली गई है; बफर स्टॉक की भरपाई करने के लिए गेहूं का आयात किया जा रहा है।

दिल्ली-हैदराबाद के बीच 'मीटर' गेज पर सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाना

3618. श्री. बी. तुलसीराम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली और हैदराबाद के बीच, बरास्ता: अजमेर, खण्डवा, धकोला और मडचेड

इत्यादि मोटर गेज लाइन पर एक सुपर-हाइस्ट्रेलगाड़ी चलाने का प्रस्ताव सरकार के विचारार्थ है।

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

(ग) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाषकराव सिधिया) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) व्यावहारिक नहीं है।

दिल्ली में उचित दर की दुकानें

3619. श्री यशवन्तराव गाडवाल पाटिल : क्या साह्य और नागरिक पूति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान जनसंख्या के अनुसार दिल्ली में कितनी उचित दर की दुकानें तथा मिट्टी के तेल के डिपो खोलने की आवश्यकता है और इस समय इनकी संख्या कितनी है ?

(ख) यदि दुकानों की कमी है तो इसके क्या कारण हैं, और

(ग) अधिक दुकानें तथा डिपो खोलने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

साह्य और नागरिक पूति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंधा) : (क) दिल्ली प्रशासन से मिली रिपोर्ट के अनुसार, संघ राज्य क्षेत्र दिल्ली में इस समय 3,387 उचित दर की दुकानें और 1,815 मिट्टी के तेल के बिक्री केंद्र कार्य कर रहे हैं। ये बिक्री के केंद्र दिल्ली की मौजूदा धावादी की मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त समझे जाते हैं। जब भी आवश्यक होता है, अतिरिक्त उचित दर की दुकानें तथा मिट्टी के तेल के बिक्री केंद्र खोल दिए जाते हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

दिल्ली और जम्मू के मध्य दिन में चलने वाली रेलगाड़ियां धारण करना

3620. श्री अनक राम पुप्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वेण्णो देवी मन्दिर के तीर्थ यात्रियों एवं पर्यटकों की सुविधा के लिए दिल्ली से जम्मू और जम्मू से दिल्ली के बीच दिन की कोई रेल सेवा नहीं है।

(ख) यदि हां, तो सरकार का दिल्ली से जम्मू के लिए और जम्मू से दिल्ली के लिए कब तक दिन में गाड़ी चलाने का विचार है, और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाषकराव सिधिया) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) परिचालनिक और संसाधनों की कठिनाइयों के कारण इस समय व्यावहारिक नहीं है।

दिल्ली में मिलावट के मामले

3621. श्री श्री बल्लभ पाणिग्रही : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार मिलावट के मामलों से सम्बद्ध व्यापारियों के विरुद्ध कार्यवाही कर रही है।

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1987-88 में तथा वर्ष 1989-89 में अब तक सरकार द्वारा दिल्ली में मिलावट के कितने मामलों में मुकदमा चलाया गया। और

(ग) अब तक कितने मामले निपटारे जा चुके हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) :-(क) जी हां।

(ख) और (ग) वर्ष 1987-88 और 1988-89 के (जुलाई 1988 तक के दौरान दिल्ली प्रशासन द्वारा वायर किये गए मुकदमों और प्रवालत द्वारा निर्णीत मामलों का ब्योरा इस प्रकार है।

वर्ष	वायर किये गये मुकदमों की संख्या	प्रवालत द्वारा निर्णीत मामलों की संख्या
1987-89	198	140
1988-89 (जुलाई 1988 तक)	63	69

वेतन और अन्य सुविधाओं के मामले में महिलाओं का भेदभाव

3623. श्री बृजमोहन अहस्ती : क्या अन्न मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को समान कार्य के लिए समान वेतन देने की नीति का उल्लंघन करके वेतन और अन्य सुविधाएँ देने के मामले में महिलाओं के साथ भेदभाव किये जाने के संबंध में कोई जानकारी है और यदि हां तो तत्संबंधी ब्योरा क्या ?

(ख) वर्ष 1986-87 के दौरान महिला अधिकारियों के साथ भेदभाव को रोकने हेतु यदि कोई कार्यवाही की गई थी, तो उसका ब्योरा क्या है और

(ग) क्या कोई दण्डात्मक कार्यवाही की गई है और यदि हां, तो ऐसे कितने मामले प्रवालतों में न्याय हेतु विचाराधीन हैं ?

अन्न मंत्री (श्री बिन्देश्वरी शुक्ल) : (क) से (ग) समान पारिस्थितिक अधिनियम जो कि मजदूरियों और निरक्षरों के अन्य विषयों में महिलाओं के विरुद्ध भेदभाव को प्रतिषिद्ध करता है, का कार्यान्वयन राज्य सरकारों और केंद्रीय सरकार द्वारा उनके अपने क्षेत्रों में प्रान्त वाले नियोजनों के लिए किया जाता है। उन नियोजनों, जिसके लिए समुचित सरकार केंद्रीय सरकार है, के संबंध में वर्ष 1986 और 1987 के लिए अधिनियम को अधीन किये गये निरीक्षणों की संख्या, पता लगाई गई और सुधार की गई अनियमितताओं की संख्या, चलाये गए अधिनियमों की संख्या, दोष सिद्ध की संख्या आदि को संलग्न विवरण में दिया गया है।

वर्ष	निरीक्षणों की सं.	पता लगाई गई अनियमितताओं की संख्या	सुधार की गई अनियमितताओं की संख्या	बलाये गए अभियो-जनों की संख्या	निप-टाए गए मामलों की सं.	दोष सिद्धि की संख्या	दोष मुक्ति की संख्या
1986 (अनंतिम)		1567	152	1373	305	203	202
1987 (अनंतिम)		1878	1860	1121	311	213	201

बी. सी. जी. टीकों का प्रभावोत्पादकता और दुष्प्रभाव

3623. डा. जी. विजय रामाराव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बी. सी. जी. टीकों का सम्बन्ध से प्रयोग हो रहा है ? यदि हाँ, तो अब तक कितने टीके लगाए गए हैं और इन पर कितनी घनराशि खर्च की गई और इसके लिए क्या प्राधारभूत ढांचा तैयार किया गया है, और

(ख) क्या इस टीके की प्रभावोत्पादकता और इसके किसी दुष्प्रभावों के बारे में कोई गलत निगरानी व अध्ययन किया गया है ? यदि हाँ, तो तत्संबंधी क्योरा क्या है और क्या कोई सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) बी. सी. जी. टीका कार्यक्रम 1951 से चल रहा है। 1951-52 से इस कार्यक्रम के अन्तर्गत लगभग 3610,43 लाख खुराकें प्रयोग की जा चुकी हैं। 1957-58 और 1987-88 के बीच बी. सी. जी. टीकों के उत्पादन और सप्लाई पर 518.064 लाख रुपये से अधिक खर्च किए जा चुके हैं। वर्ष 1951-52 से 1956-57 तक 1960-61, 1967-68, 1968-69 और 1970-71 के खर्च के प्राकड़े उपलब्ध नहीं हैं। विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में 1976-77 तक बजाय 317 बी. सी. जी. दस कार्य कर रहे थे और इसका खर्च राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा उठाया गया था। 1981-82 से बी. सी. जी. टीके बहु उद्देशीय क्रामिकों द्वारा लगाए जाते हैं।

(ख) भारतीय प्रायुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा तमिलनाडु के चिगलपट्टु जिले में भारतीय बी. सी. जी. निवारण परीक्षण की पन्द्रह वर्ष की अनुवर्ती कार्रवाई की गई थी। भारत सरकार ने इस रिपोर्ट के निष्कर्षों की रोशनी में बी. सी. जी. टीका नीति में संशोधन किया है।

अल्पसंख्यकों की भरती

3624. श्री जी. एस. बंनारसाला : क्या अरम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अल्पसंख्यकों के कल्याण सम्बन्धी 15 सूत्री कार्यक्रम के अन्तर्गत अल्पसंख्यकों के भरती संबंधी रोजगार केन्द्रों की भूमिका के बारे में राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों को कोई अनुदेश जारी किये गए हैं।

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी क्योरा क्या है; और

(ग) राज्यवार, इनके कार्यान्वयन की स्थिति क्या है ?

धन मंत्री (श्री बिदेशधरी शुभे) : (क) और (ख) जी हां। अल्पसंख्यक समुदायों के कल्याण के लिए 15 सूत्री निर्देशों के अनुसार, राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र के प्रशासकों को यह सलाह दी गई कि वे रोजगार कार्यालयों को अनुदेश जारी करें कि :

(1) रोजगार अधिकारी को चलते-फिरते पंजीकरण कैंप संचालित करके यथा संभव अधिक से अधिक संख्या में रोजगार चाहने वाले अल्पसंख्यकों के ढाम दर्ज करने चाहिए।

(2) यह भी सुनिश्चित करें कि नियोजकों को नाम भेजने में रोजगार चाहने वाले अल्पसंख्यकों के प्रति कोई भेदभाव नहीं किया जाता है।

(3) एक उपयुक्त निगरानी पद्धति स्थापित की जाए।

(4) सलाहकार समितियों में अल्पसंख्यकों के प्रतिनिधि को शामिल करें।

(ग) उपलब्ध सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

बिबरण

1. निम्नलिखित राज्यों/संघ शासित क्षेत्रों द्वारा चलते फिरते पंजीकरण कैंप संचालित किए गए हैं।

आन्ध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, असम, उत्तर प्रदेश, तमिलनाडु, राजस्थान, कर्नाटक, दिल्ली, मध्य प्रदेश, मिजोरम, मणिपुर, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल, जम्मू व कश्मीर, केरल।

2. निम्नलिखित राज्यों के पास निगरानी पद्धति उपलब्ध है :—

आन्ध्र प्रदेश, राजस्थान, असम, गुजरात, केरल, उत्तर प्रदेश, मिजोरम, कर्नाटक, दिल्ली, जम्मू व कश्मीर।

3. निम्नलिखित राज्यों की सलाहकार समितियों में अल्पसंख्यकों को प्रतिनिधित्व उपलब्ध है।

आन्ध्र प्रदेश, असम, चंडीगढ़, हरियाणा, मध्य प्रदेश, मणिपुर, मिजोरम, तमिलनाडु, उड़ीसा और लक्षद्वीप।

गेहूं की खरीद

3625 श्री पी. कुलनवईचेणू : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार पंजाब से घाटा चक्की मिलों के लिए गेहूं खरीद रही है; यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है?

(ख) क्या गेहूं का निर्धारित खरीद मूल्य इसकी उत्पादन लागत की तुलना में बहुत कम है;

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) यदि सरकार द्वारा कम मूल्य निर्धारित किये जाने के कारण गेहूं की खरीद में अचानक गिरावट आ गई है, यदि हां, तो इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं,

साथ और नागरिक प्रति मंत्रालय में उपमंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) किसानों के हितों की रक्षा करने के लिए मूल्य समर्थन-उपबन्ध के रूप में गेहूं की बसुली की जाती है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) इस वर्ष कम बसुली होने के कारण ये धे : कम पैदावार होना, समर्थन मूल्य से बाजार मूल्य अधिक होना और व्यापारियों तथा मिल मालिकों द्वारा बहुत अधिक खरीदारी करना।

दक्षिण-पूर्व रेलवे मुख्यालय को अन्धधर से जाना

3626. श्री अनादि चरण दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे मुख्यालय को अन्धधर रीष, कलकत्ता से हटाकर भुवनेश्वर ले जाने पर विचार किया जा रहा है,

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबकराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) अत्यधिक विस्तृत लंगियों, अधिकांश कर्मचारियों के अस्त व्यस्त होने की संभावना तथा प्रशासनिक बाधाओं के कारण दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रधान कार्यालय को कलकत्ता से अन्धधर ले जाना व्यावहारिक नहीं समझा जाता है।

धेघा रोगी

3627. श्रीमती डी. के. भंडारी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद अपने अनुसंधान केन्द्र द्वारा धेघा के रोगियों की संख्या का रिकार्ड रखती है; और

(ख) यदि हां, तो 30 जून, 1988 तक इस रोग से पीड़ित व्यक्तियों की संख्या का राज्यवार और संघराज्य क्षेत्रवार का व्योरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज लाम्बे) : (क) और (ख) धेघा से पीड़ित व्यक्तियों की संख्या के बारे में कोई प्रमाणिक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद समेत विभिन्न अभिकरणों द्वारा धेघा और अन्य आयोडिन की कमी से संबंधित विकारों की व्यापकता के बारे में नमूना सर्वेक्षण किए गए हैं। नमूना सर्वेक्षण के परिणामों पर आधारित विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में धेघा से पीड़ित आबादी की अनुमानित प्रतिशतता संलग्न विवरण में दी गई है।

बिबरण

आंध्र प्रदेश	व्यापकता दर प्रतिशत
1. विशाखपटनम	34.7
2. पूर्वी गोदावरी	64.4
3. अदिलाबाद	54.0
4. खम्मम	42.0
5. श्रीकाकूलम	12.6
6. विजियानाघ्राम	9.2
7. वारंगल	30.0

टिप्पणी : उपरोक्त जिलों के केवल आदिवासी क्षेत्रों में सर्वेक्षण चलाए गए।

अरुणाचल प्रदेश 38.0

*असम

1. सिवसागर	13.2
2. लखीमपुर	30.1
3. डिब्रूगढ़	19.0
4. कामरूप	26.5
5. गोलपारा	40.2
6. दारंग	31.5
7. यूनाइटेड मिक्चर और एच. एस. हिस्स	12.9
8. कचारा	1.5
9. नौगांव	20.9

बिहार

1. चम्पारन (पूर्वी)	64.5
2. चम्पारन (पश्चिम)	51.2
3. पालमऊ	20.9
4. तारन	35.5
5. दरभंगा	23.2
6. सहरसा	20.5
7. पूर्णिया	28.5

8. सन्धाल परगना	23.5
9. रांची	10.2
10. मुजफ्फरपुर	41.7
11. हजारीबाग	3.2
गुजरात	
1. भड़ोच	31.7
2. बलसाद	36.5
3. बडोदा	16.8
**4. सूरत	22.7
हरियाणा	
1. झन्डाला	26.0
2. गुड़गांव	6.5
हिमाचल प्रदेश	
1. सिरमौर	35.8
2. मण्डी	20.9
3. बिलासपुर	25.7
4. कांगड़ा	41.2
5. महासु	39.9
6. शिमला	41.6
7. सोलन	39.9
8. उना	41.2
9. हमीरपुर	41.2
10. कुल्लू	41.5
जम्मू व काश्मीर	
1. उधमपुर	33.0
2. अनन्धनाग	35.7
3. बारामूला	39.2
4. डोडा	25.4
5. जम्मू	27.6

6. पूंथ	26.8
7. कपूया	38.5
8. राजौरी	26.8
9. श्रीनगर	26.6
कर्नाटक	
1. चिकमंगलूर	41.11
केरल	
1. ऐरनेकूलम	44.47
मध्य प्रदेश	
1. शाहडोल	55.6
2. सिधी	37.8
3. राजगढ़	34.82
4. सरगुजा	41.81
5. बिलासपुर	32.50
*6. खंडवा	35.00
*7. करगोन	35.00
*8. बेतूल	35.00
*9. होशंगाबाद	35.00
*10. छिंदवाड़ा	35.00
**11. माण्डला	35.00
*12. जबलपुर	35.00
महाराष्ट्र	
1. बालना	35.0
2. श्रीरंगाबाद	35.0
3. धमरावती	46.16
4. बर्धा	54.92
5. बिलघाना	49.53
6. सतारा	29.29
**7. धुळे	15.50

मणिपुर	32.0
**मेघालय	
1. गारोहिल्स	2.3
2. यूनाइटेड खासी एवं जेनतिया हिल्स	7.0
नागालैण्ड	
1. कोहिमा	32.5
2. मोकोकलुंग	26.1
3. टबे-संग	50.2
उड़ीसा	
1. सुन्दरगढ़	30.3
पंजाब	
1. गुरुदामपुर	52.3
2. होशियारपुर	40.3
3. रोपड़	9.3
राजस्थान	
1. कोटा	13.07
सिक्किम	37.82
त्रिपुरा	17.0
उत्तर प्रदेश	
1. देहरादून	39.7
2. बिजनौर	23.2
3. नैनीताल	30.0
4. देवरिया	65.0
5. बरेली	35.8
6. रामपुर	35.8
7. खेड़ी	20.0
8. शाहजहांपुर	44.7
9. पीलीभीत	41.3

10. गोंडा	65.9
11. पौड़ी गढ़वाल	20.69
12. मेरठ	24.90
13. भलमोड़ा	40.0
14. पिथौरागढ़	40.0
15. चमौली	40.0
16. देहरी गढ़वाल	3.5
17. उत्तर-काशी	40.0
** 18. बस्ती	20.0
** 19. गोरखपुर	18.8
20. बदायूँ	5.5
* 21. मधौष	20.7
22. गाजियाबाद	10.7
23. धागरा	14.05
24. सहारनपुर	46.66
25. मुजफ्फरनगर	31.38
पश्चिम बंगाल	
1. कूच (बिहार)	21.7
2. दार्जिलिंग	34.5
3. जलपाई गुड़ी	33.2
4. माल्टा	10.3
5. पश्चिम दीनाजपुर	14.8
मिर्जापुर	58.6
1. गोवा	27.5
संघ राज्य क्षेत्र	
चण्डीगढ़	11.2
दादर और नगर हवेली	22.7
दिल्ली	29.0

* राज्य सरकार द्वारा सर्वेक्षण किया गया।

** भारतीय आधुनिकीकरण पद्धति द्वारा सर्वेक्षण किया गया।

ठेका श्रम प्रणाली

[हिन्दी]

3628. श्री नरसिंह मकवाल : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कोयला खानों में ठेका श्रम प्रणाली समाप्त कर दी है;

(ख) यदि हाँ, तो अन्य क्षेत्रों में विद्यमान ठेका श्रम को भी कब तक समाप्त किया जायेगा;

(ग) क्या इस प्रयोजनार्थ कोई समय सीमा निश्चित की गई है;

(घ) यदि हाँ तो क्या अनेक सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में विद्यमान ठेका श्रम प्रणाली को समाप्त करने के लिए कोई निर्देश जारी किये गये हैं; और

(ङ) यदि हाँ, तो क्या सरकार ठेका श्रम प्रणाली को बिल्कुल समाप्त करने के लिए कोई कानून बनाने पर विचार कर रही है ?

श्रम मंत्री (श्री बिन्धेश्वरी बुधे) : (क) केन्द्रीय सरकार ने कोयले खानों में कुछ प्रक्रियाओं में ठेका श्रमिकों के नियोजन की प्रतिषिद्ध कर दिया है।

(ख) और (ग) ठेका श्रम (विनियमन और उत्सादन) अधिनियम, 1970 में ठेका श्रम प्रणाली को पूर्ण रूप से समाप्त करने की परिकल्पना नहीं की गई है। इस अधिनियम में कुछ परिस्थितियों में ठेका श्रम प्रणाली से नियोजन को समाप्त करने और अन्य मामलों में ठेका श्रमिकों के नियोजन को विनियमित करने की व्यवस्था है। सरकार ठेका श्रम (विनियमन और उत्सादन) अधिनियम, 1970 के प्रावधानों के दायरे के भीतर ठेका श्रम प्रणाली को समाप्त और नियोजन को विनियमित करने के लिए बचनबद्ध है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) जी नहीं।

चीनी का उत्पादन

[अनुवाद]

3629. श्री मोहम्मद महफूज अली खान :

श्री अमर सिंह राठवा :

डा. कृपासिधु मोई :

क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1988 में देश में चीनी का रिकार्ड उत्पादन हुआ है;

(ख) यदि हाँ, तो पिछले वर्ष के उत्पादन से इस वर्ष कितने प्रतिशत उत्पादन अधिक हुआ;

(ग) चीनी के निर्यात में कितने प्रतिशत वृद्धि होने का अनुमान है और इसके परिणामस्वरूप चीनी के आयात में कितनी कमी होगी; और

(घ) क्या चीनी के रिकार्ड उत्पादन के परिणामस्वरूप देश में चीनी के मूल्य कम होने की संभावना है; यदि हाँ, तो कितनी और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं।

साध्य और नागरिक पूति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) और (ख) जो हैं। चालू चीनी वर्ष 1987-88 के दौरान 31 जुलाई, 1988 तक 90.19 लाख मीटरी टन के चीनी के उत्पादन में पिछले वर्ष की उसी तारीख की तुलना में 7.2 प्रतिशत की बढ़ोतरी हुई।

(ग) और (घ) चालू मौसम 1987-88 में चीनी की अनुमानित क्षपत 93 लाख मीटरी टन से अधिक होने की आशा है जबकि 1986-87 में यह क्षपत 87.51 लाख मीटरी टन और 1985-86 में 83.53 लाख मीटरी टन थी। चीनी के उत्पादन में बढ़ोतरी होने के बावजूद आंतरिक क्षपत के इस बड़े हुए स्तर की दृष्टि में चीनी का निर्यात अधिमान कोटे की थोड़ी मात्रा तक सीमित किया गया है। चीनी के आयात के बारे में निर्णय देश में उपलब्धता, मांग और अन्य संगत तथ्यों पर विचार करने के बाद किया जाएगा।

पिछले दो वर्षों में खुले बाजार में चीनी के दाम धाम तौर पर स्थिर रहे हैं। सरकार ने मूल्य वृद्धि पर काबू पाने के लिए उपाय किए हैं।

विमानों का नियमित रख-रखाव न करने के बारे में शिकायतें

3630. श्री के. पी. उन्नोक्कणन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन एयरलाइन्स के कितने विमान इस समय नियमित रूप से कार्यक्रमानुसार उड़ान भर रहे हैं ;

(ख) सभी निर्धारित उड़ानों की आवश्यकता को पूरा करने के लिये वैज्ञानिक विमानन मानदंड के अनुसार इण्डियन एयरलाइन्स को अपने बेड़े में कितने विमानों की जरूरत है ;

(ग) क्या बहुत अधिक प्रयोग में आने के कारण इन विमानों के नियमित रख-रखाव के लिये समय नहीं मिल पाता है ;

(घ) क्या इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के प्रबालन और वाणिज्यिक विभागों से इस आशय की शिकायतें प्राप्त हुई हैं ; और

(ङ) यदि हां, तो इस अन्वय में क्या उपचारात्मक उपाय किये गये हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) इस समय इण्डियन एयरलाइन्स के निम्नलिखित विमान नियमित अनुसूचित उड़ान पर परिचालन करते हैं :—

विमान की किस्म	संख्या
एयरबस ए-300	11
बी-737	27
एफ-27 (फोकर)	2
एच एस-748 (एवरो)	6
योग :	46

उपरोक्त विमानों में 2 बी-737 और 1 एच एल-748 भी शामिल हैं जो दुर्घटनाग्रस्त हो गए थे और इस समय सेवा से बाहर हैं।

(ख) विमान की आवश्यकता कई पहलुओं पर निर्भर करती है जैसे उड़ान अनुसूचित, परिचालन की किस्म, दो उड़ानों के बीच प्राराम्भिक सेवा, परिचालन के घटे आदि। इन्डियन एयरलाइन्स की गणना के अनुसार इस समय निगम 5बी-737 विमान की समकक्ष क्षमता की कमी में है।

(ग) जो, नहीं।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

कैंसर का पता लगाने के लिए शिबिरों का आयोजन

3631. श्री हरिहर सोरन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना के अन्तर्गत कैंसर का पता लगाने के लिये शिबिर चलाये जा रहे हैं ;

(ख) यदि हां, तो कैंसर का पता लगाने के लिये किन-किन राज्यों में ऐसे शिबिर आयोजित किये गये हैं ; और

(ग) ऐसे व्यक्तियों जिन्हें कैंसर प्राया गया है, इसके इलाज के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमार) सरोज खापर्डे) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) ये प्रश्न नहीं उठते।

मृत घावटितियों के फलेंटों का अन्तरण

3632. श्री कमला प्रसाद रावत : क्या शहरी विकास मंत्री मृत घावटितियों के फलेंटों के अन्तरण के बारे में 9 मई, 1988 के अंतरांकित प्रश्न संख्या 10086 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) कालोनी-वार और श्रेणी-वार लवित मामलों पर अन्तिम निर्णय लेने में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) कालोनी-वार अभी भी कितने मामले लंबित हैं ; और

(ग) सभी मामलों पर अन्तिम निर्णय लेने में कितना समय लगने की संभावना है ;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

ब्रिटेन से आने वाले पर्यटकों द्वारा चाय बागानों का पैकेज दौरा

3633. श्री सनत कुमार मंडल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्रिटेन से आने वाले पर्यटकों द्वारा चाय-बागानों का पैकेज दौरा किये जाने का कोई प्रस्ताव है -

(ख) यदि हां, तो चाय-बागानों के इस दौरे का उद्देश्य क्या है ; और

(ग) इस पर किस स्रोत से धन-राशि व्यय की जायेगी ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जिवराज बी. वाडिल) (क) पर्यटन विभाग ने चाय बागानों के पैकेज दौरों को इस क्षेत्र के साहसिक एवं वन्य-जीव दौरों से जोड़ने के लिए भारतीय चाय बोर्ड, यूनाइटेड फ्लाइंग्स एसोसिएशन ऑफ साऊथ इण्डिया और गैर-सरकारी यात्रा अभिकर्ताओं को लिखा है।

(ख) और (ग) ऐसे दौरों का उद्देश्य भारत की यात्रा करने वाले पर्यटकों को एक विभिन्न किस्म से यात्रा उत्पाद प्रदान करना, अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में भारतीय चाय के प्रति अतिरिक्तिक अभिक्रम उत्पन्न करना है और इस प्रकार सामान्यतः पर्यटन और चाय के विपणन दोनों से भारत की विदेशी मुद्रा आय में वृद्धि करना है। ऐसे दौरों का अर्थ वे पर्यटक दल करेगे जो ऐसे दौरों को स्वीकृत हैं। सरकार ऐसे दौरों को प्रोत्साहन देने के लिये कोई योजना नहीं बना रही। इन दौरों को बेचने से यात्रा अभिकर्ताओं द्वारा एक निवल लाभ अर्जित करने की संभावना है।

सार्वजनिक वितरण प्रणाली में सुधार करना

[हिन्दी]

3634. श्री जगदीश अग्रवली : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली में सुधार करने के लिए राज्य सरकारों को कुछ निर्देश जारी किए हैं ;

(ख) क्या सरकार को सार्वजनिक वितरण प्रणाली में कुछ खामियों का पता चला है ; और

(ग) यदि हां, तो ऐसी खामियों और इन्हें दूर करने के लिए सरकार द्वारा जारी निर्देश का व्यौरा क्या है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली में सुधार लाना तथा उसे सुदृढ़ बनाना एक निरंतर चलती रहने वाली प्रक्रिया है। केन्द्रीय सरकार इस बारे में समय-समय पर राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सलाह देती रही है।

(ख) और (ग) देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली का तंत्र अत्यंत विशाल होने के कारण स्थानीय स्वरूप की कुछ समस्याएं होने से पूरी तरह इनकार नहीं किया जा सकता। इनके बारे

में, जब भी आवश्यक हो, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा उपचारात्मक उपाय किये जाते हैं ।

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवाओं की डिस्पेंसरियों में नैदानिक सम्बन्धी सेवाएं

[अनुबाध]

3635. श्री स्वामी प्रसाद सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना की एलोपैथिक डिस्पेंसरियों में कुछ नैदानिक सेवाएं उपलब्ध हैं ;

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

(ग) क्या सरकार का केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य सेवाओं की डिस्पेंसरियों में इस समय की जा रही नैदानिक सेवाओं में वृद्धि करने का विचार है ;

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

(ङ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (ङ) जी, हां । केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के प्रायधानियों के नाम जिनमें रोगविज्ञान संबंधी प्रयोगशाला हैं, संलग्न विवरण में दिये गये हैं । फलहाल वित्तीय कठिनाइयों के कारण रोगविज्ञान संबंधी मौजूदा सेवाओं में वृद्धि करने के किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है ।

विवरण

केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना प्रायधालयों के अन्तर्गत प्रयोगशालाओं की सूची

क्रम सं. उत्तरी क्षेत्र	केन्द्रीय क्षेत्र	दक्षिणी क्षेत्र
1. अशोक बिहार I	फरीदाबाद	कस्तूरबा नगर
2. हरिया गंज	चित्रगुप्त रोड़	लक्ष्मी बाई नगर
3. देव नगर	बेलजुली रोड़	मोती बाग
4. किन्जवे कैंम्प	गाजियाबाद	धार. के. पुरम
5. पूसा रोड़	केन्द्रीय सचिवालय	सरोजनी नगर
6. राजौरी गार्डन	संसद सीध	श्री निवासपुरी
7. राजपुर रोड़	गुड़गांव	लाजपत नगर
8. शाहदरा	रामकृष्ण पुरम	दक्षिणपुरी
9. सक्कर बस्ती	अस्पताल	कालकाजी
10. सन्जीमंडी	मिण्टो रोड़	(शुध नहीं हुई)
11. तिलक नगर		

12. पश्चि विहार
13. नांगल राय
14. विवेक विहार

न्यू कूचबिहार/न्यू झलीपुरद्वार/हावड़ा के मध्य एक्सप्रेस गाड़ी का चलाया जाना

3636. श्री अमर राय प्रधान : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का न्यू कूच बिहार/न्यू झलीपुरद्वार से हावड़ा/सियालदह तक एक नयी एक्सप्रेस गाड़ी चलाने का विचार है ; और

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

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

सुपरफास्ट रेल और एक्सप्रेस रेल गाड़ियों की गति में वृद्धि

3637. श्रीमती उषा चौधरी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का सुपरफास्ट रेल और एक्सप्रेस विद्युत रेलगाड़ियों की गति को 100 किलोमीटर प्रति घंटा से बढ़ाकर 110 किलोमीटर प्रति घंटा करने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो इन रेलगाड़ियों के नाम क्या हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) और (ख) विभिन्न गाड़ियों की अधिकतम अनुमेय सीमा के भीतर समय-समय पर गति बढ़ाना एक सतत प्रक्रिया है ।

अहमदाबाद और पंजाब के बीच सीधा रेल सम्पर्क

3638. श्री हनुमान् मेहता : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे को अहमदाबाद और पंजाब के बीच सीधी रेल लाइन के निर्माण का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है ; और

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

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) बीकानेर के रास्ते अहमदाबाद से पंजाब तक सीधी बड़ी रेल लाइन के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं ।

(ख) सुझाई गई बड़े आगान की रेल लाइन का निर्माण शुरु करने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

'विजारे डिस्पले आफ फायर फाइटिंग' शीर्षक से प्रकाशित समाचार

3639. श्री बोलतसिंह जी अवेजा : क्या नागर विमानन तथा पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 9 जुलाई, 1988 के "टाइम्स आफ इण्डिया" में "बिजारे डिस्पले आफ फायर फाइटिंग" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिखाना गया है;

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

(ग) उत्तरदायी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई अथवा की जा रही है;

और

(घ) यह सुनिश्चित करने के लिए कि अग्निशमन प्रशिक्षण उच्च मापदंडों तक पहुँचे, क्या कदम उठाये गये हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी, हाँ ।

(ख) भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमान पतन प्राधिकरण के अग्निशमन उपस्कर और अन्य सक्षमताओं का प्रदर्शन करते हुए 7-7-88 को इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमानपतन पर एक अग्नि बचाव कार्यक्रम का आयोजन किया गया था । इस आयोजन का उल्लेख काफी समाचार पत्रों में किया गया था । तथापि, 'टाइम्स आफ इण्डिया' ने यह रिपोर्ट दी कि अभ्यास क्रमवार नहीं था । ऐसा ठीक प्रतीत नहीं होता ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) अग्निशमन कार्य में लगे कर्मियों को भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपतन प्राधिकरण के प्रशिक्षण केन्द्र में प्रशिक्षण दिया जाता है । वरिष्ठ अधिकारियों को प्रशिक्षण के लिए राष्ट्रीय अग्निशमन सेवा कालेज, नागपुर और विदेश में स्थित संस्थानों में भेजा जाता है । अग्निशमन सेवा में लगे कर्मियों की शारीरिक उपयुक्तता और कार्यक्षमता को सुनिश्चित करने के लिए दैनिक पी. टी. अभ्यास, ड्रिल और चिकित्सा जाँच निर्धारित की गई है ।

समस्तीपुर दरभंगा रेलवे लाइन

3640. श्री राम मगत पासवान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को समस्तीपुर-दरभंगा रेलवे लाइन की सर्वेक्षण रिपोर्टें प्राप्त हो गयी हैं;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस लाइन का निर्माण कार्य प्रारम्भ करने का विचार है; और

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

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी, हाँ ।

(ख) और (ग) पहले से अनुमोदित आमान-परिवर्तन के बदले समानान्तर बड़ी लाइन की लागत 26 करोड़ रुपये होगी और इसे किसी बृष्टि से अलाभप्रद माना गया है । इसके निर्माण के सम्बन्ध में अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है ।

गोल मार्केट क्षेत्र से भुगियाँ का हटाया जाना

(हिन्दी)

3641. श्री मानबेन्द्र सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) सरकार द्वारा डी. आई. जैड. एरिया, गोल मार्केट, नई दिल्ली से भुगियाँ हटाने के लिए 30 जून, 1988 तक क्या कार्यवाही की गई थी;

(ख) इन भुगियों को हटाने में देरी होने के क्या कारण हैं; और

(ग) ये सब भुगियाँ कब तक हटा दी जायेंगी ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) और (ख) भूमि को खाली करने के नोटिस दिए गए हैं। तथापि, सेक्टर 4 के भुगियाँ निवानियों ने न्यायालय से स्थगनादेश प्राप्त किया है।

(ग) स्थगनादेश के रद्द होने के पश्चात ही भुगियाँ हटाई जाएंगी।

गैर सरकारी भवन निर्माताओं को मकानों के निर्माण हेतु भूमि का आबंटन

[अनुवाद]

3642. श्री के. एस. राव : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार गैर सरकारी भवन निर्माताओं को बिदेशों से ऋण लेने, मकानों का निर्माण करने तथा दिल्ली विकास प्राधिकरण के मार्ग निर्देशों के अनुसार इन मकानों के खरीदारों से घनराशि वसूल करने की अनुमति देने पर विचार कर रही है;

(ख) क्या गैर सरकारी भवन निर्माताओं को ये परिमोजनार्थे शुच करने हेतु भूमि आवंटित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ध्यौरा क्या है ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) उपर्युक्त भाग (ख) के उत्तर को देखते हुये प्रश्न ही नहीं उठता।

रेलवे में कर्मचारियों की संख्या की जांच

3643. प्रो. मधु बंडवले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में स्पोर्ट्स कोटे की भर्ती और सेवा के दौरान मरने वाले कर्मचारियों के सम्बन्धियों की भर्ती को छोड़कर वर्ष 1980 से नई शर्तों पर प्रतिबन्ध है.

(ख) यदि हाँ, तो क्या नई शर्तों पर प्रतिबन्ध और कर्मचारियों की सामान्य सेवा निवृत्ति के बावजूद कर्मचारियों की संख्या में निरन्तर वृद्धि हो रही है;

(ग) यदि हाँ, तो क्या कर्जों भुगतानों का पता लगाने के लिए इस सम्बन्ध में घावधिक जांच की कोई बढति है; और

(घ) यदि हाँ, तो गत समय में यह जांच कब की गई थी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) जी नहीं। 1980 से रेलों में नई भर्ती पर पूरी तरह से प्रतिबन्ध नहीं है। गैर परिचालनिक पदा को भरने पर लगाए गए कुछ सीमित प्रतिबन्ध में भी 1986 से ढील दी गई है।

(ख) 1983-84 में रेलों पर कुल कर्मचारी संख्या 15.92 लाख थी जो 1986-87 की मामूली वृद्धि से 16.12 लाख हो गई। यह वृद्धि अतिरिक्त यातायात/कार्यभार को सम्भालने के लिए इस अवधि के दौरान स्थापित नयी परिसम्पतियों/नये संगठनों के परिचालन/अनुरक्षण के सम्बन्ध में अतिरिक्त कर्मचारियों के लिए स्वीकृति के कारण हुई है।

(ग) नकद वेतन के भुगतान की व्यवस्था अर्जाचियों के माध्यम से किसी साक्षी कर्मचारी, सामान्यतः पर्यवेक्षक वास्तविक सत्यापन की सुविधा प्रदान करने के लिए वित्त प्राप्ति अधिकारी द्वारा नामित, की उपस्थिति में की जाती है। अंगूठा-निशानी, रजिस्टर भी रखे जाते हैं। लेखा विभाग द्वारा भुगतान का साक्ष्यांकन आकस्मिक तौर पर तथा अंगूठे के निशान का सत्यापन भी समय समय पर किया जाता है।

(घ) उपर्युक्त (ग) में उल्लिखित सत्यापन अपने आप में एक सतत प्रक्रिया है।

पश्चिम बंगाल में रेलवे परियोजनायें

3644. श्री सोमनाथ खट्टर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल में कितनी रेलवे परियोजनायें निर्माणाधीन हैं,

(ख) ये परियोजनायें किस वर्ष से निर्माणाधीन हैं;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन परियोजनाओं में से प्रत्येक के लिए कितनी धनराशि मंजूर की गई है; और

(घ) इन परियोजनाओं में से प्रत्येक के कार्य में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) से (घ) पश्चिम बंगाल में निर्माणाधीन अनुमोदित प्रमुख महानगर परिवहन तथा नई लाइन रेल परियोजनाओं का व्यौरा नीचे दिया गया है :

क्रम संख्या	परियोजना	अनुमोदन का वर्ष	परिचय्य व्यवस्था (करोड़ रुपयों में)			6/88 तक की प्रगति
			86-87	87-88	88-89	
1.	कलकत्ता मेट्रो रेलवे	72-73	78.00	89.00	77.00	71 प्रतिशत
2.	कलकत्ता परिक्रमा रेलवे	84-85	5.50	3.65	3.80	76 ,,
3.	तामलुक-दीघा	84-85	1.00	3.00	3.00	5 ,,
4.	लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना	87-88	—	1.00	2.29	9 ,,
5.	हावड़ा-ग्रामला/बम्पाडांगा	74-75	(सांकेतिक 1 हजार रुपए प्रतिवर्ष)			33 ,, × ×
6.	एकलाखी-बालूरघाट	83-84	0.50 (सांकेतिक एक हजार रुपए प्रतिवर्ष)			3 ,, × ×

× × हावड़ा-ग्रामला/बम्पाडांगा परियोजना का सन्तरायखी-बडगछिया खंड 1984 में खोला गया था। इस परियोजना के शेष हिस्से तथा एकलाखी-बालूरघाट परियोजना कार्य की प्रगति संसाधनों की तंगी के कारण करपाना सम्भव नहीं हो पाया है।

केरल में सेवानिवृत्त कर्मचारियों को भविष्यनिधि की देयराशि का भुगतान

3645. श्री सुरेश कुरुप : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में सेवानिवृत्त कर्मचारियों को भविष्य निधि की देयराशि भुगतान संबंधी कितने मामले लंबित पड़े हैं।

(ख) इन मामलों के निपटान में विलम्ब के क्या कारण हैं, और

(ग) इस संबंध में लंबित पड़े मामलों का शीघ्र निपटान करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

अम मंत्री श्री विन्देश्वरी बुबे : (क) से (ग) : सूचना एकत्र की जा रही है और लोक सभा के पटल पर रख दी जाएगी।

केरल के खाद्य तेल के कोटे में वृद्धि

3646. श्री सुरेश कुरुप : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से वितरण हेतु केरल को प्रावर्तित पामोलीन का कोटा राज्य की मांग की तुलना में कम है।

(ख) क्या सरकार का विचार कोटा बढ़ाने का है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ? और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुखराम) : (क) से (ग) राज्यों संघ राज्य क्षेत्रों को प्रायातित खाद्य तेलों, जिसमें पामोलीन शामिल है, का प्रावटन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र की उचित मांग खुले बाजार में देशी तेलों के मूल्य, विदेशी मुद्रा की उपलभ्यता, राज्य व्यापार निगम के पास उपलब्ध तेल के स्टॉक, त्यौहार-मोसम तथा अन्य सम्बन्धित बातों को ध्यान में रखते हुए किया जाता है। प्रायातित खाद्य तेलों का प्रावटन किसी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सम्पूर्ण मांग को पूरा करने के लिए नहीं बल्कि खुले बाजार में देशी खाद्य तेलों की उपलब्ध मात्रा की अनुपूर्ति हेतु किया जाता है।

हावड़ा से दक्षिण भारत की यात्रा करने वाले यात्रियों को राहत

3647. श्री सुरेश कुरुप : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण भारत की यात्रा करने वाले यात्रियों की परेशानियों को दूर करने के लिए कुवाहाटी-कोचीन-त्रिवेन्द्रम और हावड़ा-कोचीन एक्सप्रेस रेलगाड़ी में त्रिवेन्द्रम और मंगलूर के लिए अनारक्षित डिब्बे लगाने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) यदि नहीं, तो तत्संबन्धी क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) इन गाड़ियों में अनारक्षित सवारी डिब्बे पहले से ही पर्याप्त संख्या में उपलब्ध हैं ।

त्रिवेन्द्रम और हावड़ा के बीच सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाना

3648. श्री सुरेश कुर्षुप : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवेन्द्रम और हावड़ा के बीच एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव है ।

(ख) यदि हाँ, तो कब से और तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ? और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महावीर प्रसाद) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) परिचालन सम्बन्धी कठिनाइयों के कारण व्यावहारिक नहीं है ।

झाछ तेल के लिए दोहरी नीति

3649. श्री एच. बी. पाटिल : क्या झाछ और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार ब्रांड नाम वाले झाछ तेलों के लिए दोहरी मूल्य नीति बनाने का है ताकि सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से इसकी बिक्री की जा सके ।

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

(ग) क्या इस संबंध में कोई अध्ययन किया गया है ? और

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी सिफारिशें क्या हैं ?

झाछ और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

जूहों से झाछाम्न की क्षति को रोकने का नया तरीका

3650. श्री एच. बी. पाटिल : क्या झाछ और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जूहे भारी मात्रा में झाछाम्नो का नुकसान करते हैं ?

(ख) यदि हाँ, तो क्या यह सच है कि केन्द्रीय झाछ प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थान के वैज्ञानिकों ने इस क्षति से छुटकारा पाने का नया तरीका विकसित किया है, जैसा कि 1 जुलाई, 1988 के "हन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित हुआ है; और

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

खाद्य और नागरिक पूर्ति मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) चूहों से खाद्यान्नों की हुई क्षति का अनुमान लगाने के लिए कोई सुव्यवस्थित/व्यापक अध्ययन नहीं किए गए हैं।

(ख) और (ग) केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थान, मंसूर ने हाल ही में विभिन्न पर्यावरण स्थितियों के अधीन चूहों के स्वभाव के पैटर्न के बारे में अध्ययन किए हैं। केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी अनुसंधान संस्थान से अन्तिम रूप से सिफारिशें प्राप्त होने पर मूषक नियंत्रण उपायों में संशोधन किये जायेंगे।

खाद्यान्नों की दुलाई की व्यवस्था

3551. डा. बी. एल. शैलेश : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वित्तीय वर्ष की तिमाही अप्रैल-जून के दौरान खाद्यान्नों के लाने-ले जाने में भारी कमी हुई है जिससे रेलवे को 1 मिलियन टन खाद्यान्न का दुलाई का हानि हो रही है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) 1988-89 की पहली तिमाही (अप्रैल से जून, 1983 तक) के दौरान खाद्यान्न यातायात लक्ष्य से 0.77 मिलियन टन कम रहा।

(ख) कम यातायात प्राप्त होने के कारण।

कुम्भ मेले की यातायात संबंधी व्यवस्था

3652. डा. बी. एल. शैलेश : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग ने अगले वर्ष के प्रारम्भ में इलाहाबाद में आगामी कुम्भ मेले में यातायात को नियन्त्रित करने की व्यवस्था करने हेतु कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो यातायात के लिये कुल कितनी विशेष रेल गाड़ियां चलाने का विचार है और इस पवित्र सगम में आने वाले यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) विशेषकर कुम्भ मेले में यातायात संबंधी व्यवस्था करने के लिये उत्तर रेलवे के विभिन्न विभागों को सक्रिय बनाने हेतु क्या कदम उठाये गए हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) से (ग) रेलवे ने हमेशा इस यातायात की निकासी सुचारू रूप से की है। इस वर्ष भी सिविल प्राधिकारियों के साथ सम्पर्क करके यथेष्ट प्रबन्ध किये जायेंगे।

“लोको रनिंग स्टाफ” को प्रशिक्षण

3653. डा. बी. एल. शैलेश : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि तथा ट्रैफिक इन्जीनियरिंग, लोकोमोटिव, कैरिज और वैगन विद्युत एवं सिगनल व्यवस्था के क्षेत्र में नवीनतम उन्नत प्रौद्योगिकी को ध्यान में

रखते हुए इन विभागों के कर्मचारियों के कार्य-निष्पादन में सुधार लाने के लिए रेलवे सुरक्षा योजना के अंग के रूप में कोई दीर्घकालीन योजना तैयार की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बंधी मुख्य बातें क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) और (ख) जी हां। इस विधा में जो विभिन्न उपाय किये जा रहे हैं वे इस प्रकार हैं :

1. विभिन्न विभागों के कर्मचारियों के लिए अतिरिक्त पुनर्शिक्षण प्रशिक्षण।
2. विशिष्ट आवश्यकताओं के अनुरूप विशेष पाठ्यक्रम।
3. उच्चतर उत्तरदायित्वों को निभाने के लिए भिन्न-भिन्न कार्यकलापों के अनुरूप बनाने के लिए पदोन्नतिपरक पाठ्यक्रम।
4. भाप की जगह डीजल/बिजली कर्षण को उत्तरोत्तर अपनाने हेतु ड्राइवरों के लिए विशेष सम्परिवर्तित पाठ्यक्रम।
5. ड्राइवरों के लिए बेहतर प्रशिक्षण सुविधाओं के विकास के लिए कम्प्यूटरीकृत लोको सिमुलेटरों की खरीद की जा रही है।
6. उच्च अनुरक्षण प्रौद्योगिकी के लिए केन्द्र की स्थापना की जा रही है।
7. क्षेत्रीय प्रशिक्षण स्कूलों में प्रशिक्षार्थियों के लिए प्रशिक्षण।
8. प्राधुनिक अफ्यापन उपकरण जैसे दृश्य-श्रव्य, स्लाइड प्रोजेक्टरों आदि का उपयोग।
9. ड्राइवरों को सतर्क रखने के उद्देश्य से आनुवंशिक चेतनावनी प्रणाली की व्यवस्था।

बहु-मन्जिले फ्लेटों का भूतल किराया जमा करना

3654. डा. बी. एल. शैलेश : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को उस बात की जानकारी है कि राजधानी में वाणिज्यिक कम्प्लेक्सों में बहुमंजिले फ्लेटों के भवन-निर्माता पट्टाधारियों/दल्लकारों/किरायेदारों से भूतल किराया वसूल कर लेते हैं परन्तु वे इस राशि को दिल्ली विकास प्राधिकरण में जमा नहीं कराते हैं जिसके परिणाम-स्वरूप पट्टाधारियों/दल्लकारों/किरायेदारों को उपर्युक्त प्राधिकरण नोटिस जारी करता है और न भुगतान करने पर जुर्माना ब्याज लगाता है; और

(ख) यदि हां, तो मामले को ठीक करने और इन वाणिज्यिक कम्प्लेक्सों के भवन-निर्माता भूस्वामियों द्वारा की जाने वाली ऐसी अनियमितताओं को समाप्त करने और पट्टाधारियों/दल्लकारों/किरायेदारों को सीधे दिल्ली विकास प्राधिकरण में भूतल किराया जमा करने की अनुमति देने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हलबीर सिंह) : (क) दिल्ली विकास प्राधिकरण को वाणिज्यिक परिसरों में बहुमंजिले फ्लेटों के निर्माताओं द्वारा भूमि किराये की राशि जो वे स्वयं फ्रेताओं/टेनामेंटों/दल्लकारों से वसूल करते हैं, के जमा न करने के बारे में की जा रही बेईमानी के संबंध में कोई जानकारी नहीं है। प्लाटों के आर्बिट्रियर्स/पट्टाधारियों द्वारा दिल्ली

वलकलस डुरलवलकरण कु भूमल कलरलडे कल भुगतलन करनल अनुबध संबंधी बरधुवतल है। डदल डे ऐसल नहलं कर डलते है तू नूललडुी/डुडुलवललेन की शतू के अतुतगत डुडुकुतुल/दललुी वलकलस डुरलवलकरण कु अघलकर है कल वल नूडलस अरू करे तथल भूमल कलरलडे के भुगतलन न करने के ललए दणुडलसुक डुडल अलडलडे।

(ख) दललुी वलकलस डुरलवलकरण भूमल कलरलडे कल भुगतलन न करने डर डुडुलडलरलडुू कु नूडलस अरू करतल रहल है। डदल भूमल कलरलडे कल भुगतलन नलरुधलरलत अरुवध के डूतर नहलं कलडल अतल है तू डुडुलडलरूी दुरल वललडुडलत रलश डर 10 डुरतशत डुरतलवडुू की दर से डुडल अडल देड है।

डुडुलरलडुडु कल अडलन करने वलले डरुडकू कु सुवलडलए

3655. डुी अशूक शंकर रलड अडुडलन : डुडल नलगर वलडलनन अरू डरुडतन डनुडी डल डतलने की कृडल करूडे कल :

(क) डुडल अरकर डरुडकू की सलडलतल के ललए डुडुलरलडुडु रलडुडु सललत सडुी डरुडतन सुथलू डर डुरलवशुड डुलडुत सलडलतल तथल डलडुडु अडल अैसी अडुडु सलडलतल उडलनडुडु करल रहल है;

(ख) डुडल सरकर ने डल डतल लडलने के ललए कल डे सुवलडलए/सलडलतलए डरुडकू की अडलनडुडुतलए डुरू करने के ललडे डरुडलत है अडलवल नहलं, इस संबंध डें सलूकुलण कलडल है; अरू

(ड) डदल हलं, तू तसुडुडुंधी डुडुरल डुडल है ?

नलगर वलडलनन अरू डरुडतन डनुडलसु के रलडुडु डनुडी (डुी शलडलरलडु डुी डलडलसु) : (क) से (ड) डरुडतन वलडलन डुरलडेक सुथलन के डरुडकू की वलसुतलवलक अरूकरतू डर नलडुडु रहते हुए डरुडकू सुथलू डर डरुडतन अुरलडलर संरकुनल, डलईड अरू अडुडु सुवलडलए डुरदलन करतल है। डरुडकू कु अरूकरतू कल सडलड-सडलड डर अडुडुडलन लडलडल अतल है अरू केडुडु, रलडुडु सरकर तथल डुरलडुडुडु सेक्टर के संडुडुडुल संसलडलनू से सुवलडलडुू कल वलकलस कलडल अडलतल है। केडुडुडु डरुडतन वलडलन वलडलनन डरुडकू केडुडु डर डरुडतन अुरलडलर संरकुनल कल सुअन करने के वलसुते रलडुडु सरकरलू से डुरलडुडु वलशलषुट डुरसुतलडुू के अुरलडलर डर रलडुडु कु वलसुतुडु सलडलतल डुरदलन करतल है बशतू डरलडुडुअनलए इस वलडलन कु अडुडुडुडुडुडु डुडलन सुकीडुू की डरललष डें हू। डल वलडलन अलन डुडलन सुकीडुू के अतुतगत वलसुतुडु सलडलतल डुरदलन करतल है, उनडें शलडलल हू डलडुी नलकुस, डनुडु अलव डरुडतन सलसुकुतलक डरुडतन, सडुडु तडु डरुडतन, सलहसलक डरुडतन, डरुडकू केडुडु डर अुरलडलर-संरकुनल कल वलकलस अुरलडल। सतडुी डुडुडुडुडुडु डुडुअनल के दूरलन अडुी तक इस वलडलन ने डुडुलरलडुडु डें डरुडकू अुरलडलर-संरकुनल कल वलकलस करने के ललए 96.42 सलसु रूडडे सुवीकुत कलए हू।

केडुडुडुडु लूक नलरुडलण वलडलन दुरलर नलरुडलण कलरुडु

3656. डुी डुडुी अडलनुतू डडुनलडुडु : डुडल अलरूी वलकलस डनुडी केडुडुडुडु लूक नलरुडलण वलडलन

द्वारा निर्माण कार्य के बारे में 14 मार्च, 1988 के अतारंकित प्रश्न संख्या 2802 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रतिबन्ध संबंधी आदेश में छूट दी गई है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या शीशे की सिद्धकियां लगाने का कार्य (ग्लेजिंग वर्क्स) प्रारम्भ कर दिया गया है; और

(ग) उसके लिये कितनी राशि निर्धारित की गई है;

साहूरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) जी, नहीं। शिथिल किए गए शोकादेशों में व्यवस्था है कि जबकि सरकारी भवनों का अनिवार्य रख-रखाव 1988-89 में किया जा सकता है परन्तु व्यक्तिगत अभिकृतियों की पूर्ति के लिए विद्यमान फंड, दीवारों और दलहा-बन्दी आदि में कोई सुधार नहीं किए जा सकते हैं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

वनस्पति के लाइसेंस देने संबंधी नीति में उदारता

[हिन्दी]

3657. श्री बिलास मुत्तेमवार : क्या साहूरी नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वनस्पति एकक स्थापित करने संबंधी नीति को उदार बनाया गया है और सहकारी क्षेत्र को प्राथमिकता दी जा रही है; और

(ख) यदि हाँ, तो पिछले दो वर्षों के दौरान कितने लाइसेंस दिए गए हैं; और

(ग) कुल कितने प्रस्ताव विचाराधीन हैं तथा ऐसे प्रस्तावों का व्यौरा क्या है ?

साहूरी नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) मौजूदा नीति के अनुसार, वनस्पति यूनिट लगाने के लिए निम्नांकित प्राथमिकता क्रम रखा गया है :—

(1) तिलहन उत्पादकों की सहकारी समितियां, कृषि उद्योग, भूतपूर्व सैनिकों की सहकारी समितियां, अनुसूचित जाति अनुसूचित जनजाति के लोगों की सहकारी समितियां;

(2) सार्वजनिक क्षेत्र;

(3) संयुक्त क्षेत्र;

(4) निजी क्षेत्र।

(ख) 1986-88 (जुलाई तक) के दौरान नौ आशय पत्र जारी किए जा चुके हैं।

(ग) एक विवरण संलग्न है।

विबरण

बनस्पति लाइसेंस की मन्जूरी के लिए विचारार्थ आवेदनों का (राज्यवार)
संक्षिप्त विवरण-18.8.88 की स्थिति।

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	विस्तार के लिए आवेदन	नए यूनिट स्थापित करने के लिए आवेदन				योग
			सार्वजनिक क्षेत्र	सहकारी क्षेत्र	संयुक्त क्षेत्र	निजी क्षेत्र	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	2	—	—	—	4	6
2.	असम	2	—	—	—	2	4
3.	बिहार	—	—	—	1	2	3
4.	गुजरात	2	—	—	—	—	2
5.	हरियाणा	1	—	3	1	5	10
6.	हिमाचल प्रदेश	—	1	1	—	2	4
7.	जम्मू व कश्मीर	—	—	—	—	—	—
8.	कर्नाटक	3	—	1	—	1	5
9.	केरल	1	—	—	—	—	1
10.	मध्य प्रदेश	1	—	—	1	10	12
11.	महाराष्ट्र	1	—	2	1	3	7
12.	उड़ीसा	—	—	2	3	1	6
13.	पंजाब	—	—	1	—	—	1
14.	राजस्थान	—	—	2	—	3	5
15.	तमिलनाडु	2	—	1	—	1	4
16.	उत्तर प्रदेश	1	—	3	4	9	17
17.	पश्चिम बंगाल	—	—	—	—	1	2
18.	पाण्डिचेरी	—	1	—	—	1	1
19.	नागालैंड	—	—	—	1	—	1
20.	त्रिपुरा	—	—	—	1	—	1
21.	गोवा	—	—	—	—	1	1
योग :		16	2	16	13	46	93

दिल्ली में कूड़ा हटाने और मल निस्तारण प्रणाली पर दिल्ली विकास प्राधिकरण और दिल्ली नगर निगम में मतभेद

[अनुवाद]

3658. प्रो. नारायण चन्द पराशर : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या सरकार को दिल्ली में कूड़ा हटाने और मल निस्तारण प्रणाली पर दिल्ली विकास प्राधिकरण और दिल्ली नगर निगम में निरन्तर चल रहे मतभेदों की जानकारी है जिसके फलस्वरूप नगर में हेजा और घात्रशोष की बीमारियाँ फैल गई हैं और इसके परिणामस्वरूप 170 से अधिक लोगों की मौत हो गई है,

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है और इस मानव त्रासदी के लिये जिम्मेदार और अपने कर्तव्यों के प्रति लापरवाही बरतने वालों के विरुद्ध जांच कराने के आदेश दिये गये हैं,

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी व्योरा क्या है,

(घ) यदि नहीं, तो क्या इस बारे में जल्द ही जांच करायी जायेगी,

(ङ) भविष्य में इस प्रकार की पुनरावृत्ति को रोकने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ङ) हेजा तथा घात्रशोष पानी से उत्पन्न होने वाली बीमारियाँ हैं। कूड़ा-करकट के इकट्ठा होने तथा दोषपूर्ण नाली/सीवरेज पद्धति पानी के दूषित होने तथा इन बीमारियों के फैलने में सहायक हो सकते हैं। कूड़ा-करकट का निपटान और नाली/सीवरेज पद्धति का रख-रखाव दोनों ही, कार्य पालिका के कार्य हैं और दिल्ली नगर निगम द्वारा इस समय ये कार्य किये जा रहे हैं। तथापि, पुनर्वास कालोनियों के सम्बन्ध में ऐसा नहीं था, जहाँ दिल्ली नगर निगम को इन्हें अन्तरित किये जाने से पूर्व 31.5.88 तक इन रख-रखाव कार्यों का निष्पादन दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा किया जा रहा था। अन्तरण के तत्काल पश्चात इन कालोनियों में कूड़ा-करकट के निपटान तथा नाली/सीवरेज पद्धति के रख-रखाव में निस्संदेह कुछ त्रुटियाँ ध्यान में आई थीं। अब दोनों ही कार्य दिल्ली नगर निगम द्वारा किये जा रहे हैं आपेक्षित जांच-पड़ताल के पश्चात सुधारात्मक प्रशासनिक और अन्य उपाय किये गये हैं। दिल्ली के उप-राज्यपाल ने सफाई व्यवस्था दायित्व सहित जिम्मेवारी निर्धारित करने के लिये पुर्छटना के विभिन्न पहलुओं की ओर अधिक जांच करने के आदेश दिये हैं। कूड़ा-करकट का बेहतर निपटान और नाली/सीवरेज पद्धति की बेहतर कार्यकरण सुनिश्चित करने के अलावा प्रभावित क्षेत्रों में पेय जल की आपूर्ति करने तथा निवारण स्वास्थ्य व चिकित्सा देखभाल के लिये भी कदम उठाये गये हैं।

हिमाचल प्रदेश में बीनी/बनस्पति तेल का कारखाना

3659. प्रो. नारायण चन्द पराशर : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सातवीं योजना के दौरान हिमाचल प्रदेश में सरकारी अथवा गैर-

सरकारी क्षेत्रसे चीनी का कारखाना अथवा वनस्पति तेल का कारखाना स्थापित करने के बारे में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना की संक्षिप्त रूप रेखा क्या है, इसे कब स्वीकृत किया गया है और इसे कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है;

(ग) यदि अब तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है, तो किस तारीख-तक निर्णय लिये जाने की संभावना है ?

साहू और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उ। मन्त्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) से (ग) हिमाचल प्रदेश में चीनी का कारखाना अथवा वनस्पति तेल का कारखाना स्थापित करने का कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, हिमाचल प्रदेश में वनस्पति एकक स्थापित करने के लिए पांच आवेदन-पत्र प्राप्त हुए हैं। संबंधित व्योरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण में क्र. सं. 3 पर उल्लिखित आवेदन-पत्र के संबंध में 25.12.1987 को एक आशय पत्र जारी कर दिया गया है। मौजूदा क्षमता/मंजूर की गई क्षमता पहले ही मांग से अधिक है और क्षमता सृजित करने का कोई विचार नहीं किया गया है।

विवरण

क्र.सं.	आवेदक का नाम	स्थान	क्षमता	श्रेणी
1.	श्री हिमाचल प्रदेश मिनरल एण्ड इण्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कापरेशन	कांगड़ा	30,000 मी. टन प्रति वर्ष	संयुक्त/सार्वजनिक क्षेत्र
2.	श्री सूरज प्रकाश	कांगड़ा	12,000 मी. टन प्रति वर्ष	निजी
3.	श्री एच.पी. स्टेट इण्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कापरेशन लि.	मंडी	30,000 मी. टन प्रति वर्ष	संयुक्त/सार्वजनिक क्षेत्र
4.	श्री राजकुमार गर्ग	सिरमौर	30,000 मी. टन प्रति वर्ष	निजी
5.	श्री शाह वन एण्ड एलाइड जुडी. कोर्पोरेशन सोसायटी लि.	नालागढ़	15,000 मी. टन प्रति वर्ष	सहकारी क्षेत्र

इलैक्ट्रो मोटिव यूनिट कोषों की कमी

3660. श्री अजीत कुमार साहा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलैक्ट्रोमोटिव यूनिट कोषों की कमी है;

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

(ग) इलेक्ट्रोमोटिव यूनिट कीचों का उत्पादन बढ़ाने के लिये, ताकि देश के उपनगरीय सेशनो में ऐसी घोर कोचें जोड़ी जा सकें, अब तक क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) घोर (ख) सेवा के मौजूदा स्तरों के लिए कोई कमी नहीं है।

(ग) सकारी डिब्बा कारखाना घोर मैन्सूँ जैस्त में वार्षिक उत्पादन क्षमता बढ़ाने की योजना बनायी गयी है।

रांची में एयर इन्डिया टर्मिनलें

3661. श्री पीमूष तिरकी : क्या नागर बिमानन घोर पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इन्डिया का बिहार में रांची में कोई कार्यालय है; घोर

(ख) यदि हाँ, तो उसके कर्मचारियों का ब्योरा क्या है, यदि नहीं, तो एयर इन्डिया रांची में अपनी शाखा कब स्थापित करेगा ?

नागर बिमानन घोर पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री. पाटिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) एयर इन्डिया की रांची में कोई शाखा कार्यालय खोलने की योजना नहीं है। तथापि, एयर इन्डिया एक रेजिडेंट चित्री अधिकारी रांची में नियुक्त किया हुआ है।

वनस्पति एकक

3662. श्री खिन्तामणि खेना : क्या खाद्य घोर नागरिक पूति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वनस्पति उत्पादन एककों की राज्यवार संख्या कितनी है;

(ख) क्या देश में घोर वनस्पति एकक स्थापित करने की भारी मांग की गई है;

(ग) यदि हाँ, तो वनस्पति एककों की स्थापना हेतु राज्यों से प्राप्त अनुसंधानों का ब्योरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार उड़ीखा में वनस्पति एकक स्थापित करने के लिये राज्य को प्राशय पत्र जारी करने का है; घोर

(ङ) राज्य में अतिरिक्त वनस्पति एककों की स्थापना की अनुमति देने संबंधी नीति क्या है ?

खाद्य घोर नागरिक पूति मंत्रालय में उप मन्त्री (श्री डी. एल. खैठा) : (क) विवरण-1 संलग्न है।

(ख) जी हाँ।

(ग) विवरण-2 संलग्न है।

(घ) उड़ीसा न वनस्पति एकक लगाने के लिए कुछ भू वेदन प्राप्त हुए हैं। इन्हें प्रथम दृष्टया अस्वीकृत कर दिया गया है।

(ङ) जिन पैरामीटरों के आधार पर अतिरिक्त क्षमता सृजित करने पर विचार किया जाता है वे हैं, राज्य में वनस्पति की मांग तथा खपत, प्रस्तावित एकक की मांग को पूरा करने के लिए कच्चे माल की उपलब्धता, आदि।

विवरण-I

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	वनस्पति एककों की संख्या जो कार्य कर रहे हैं
1.	हरियाणा	4
2.	हिमाचल प्रदेश	1
3.	जम्मू व कश्मीर	2
4.	पंजाब	9
5.	राजस्थान	5
6.	उत्तर प्रदेश	10
7.	दिल्ली	2
8.	आंध्र प्रदेश	6
9.	कर्नाटक	5
10.	तमिलनाडु	5
11.	असम	1
12.	बिहार	1
13.	उड़ीसा	1
14.	पश्चिम बंगाल	6
15.	गुजरात	10
16.	मध्य प्रदेश	5
17.	महाराष्ट्र	11
योग :		84

विषय-2

वनस्पति लाइसेंस देने के लिए जिन भाषेदनों पर विचार किया जा रहा है उनका सारांश (राज्यवार) 18-8-88 को

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	विस्तार क लिए भाषेदन	नए एकक स्थापित करने के लिए भाषेदन पत्र				योग
			सर्वजनिक क्षेत्र	सहकारी क्षेत्र	संयुक्त क्षेत्र	निजी क्षेत्र	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आन्ध्र प्रदेश	2	—	—	—	4	6
2.	असम	2	—	—	—	2	4
3.	बिहार	—	—	—	1	2	3
4.	गुजरात	2	—	—	—	—	2
5.	हरियाणा	1	—	3	1	5	10
6.	हिमाचल प्रदेश	—	1	1	—	2	4
7.	जम्मू व कश्मीर	—	—	—	—	—	—
8.	कर्नाटक	3	—	1	—	1	5
9.	केरल	1	—	—	—	—	1
10.	मध्य प्रदेश	1	—	—	1	10	12
11.	महाराष्ट्र	1	—	2	1	3	7
12.	उड़ीसा	—	—	2	3	1	6
13.	पंजाब	—	—	1	—	—	1
14.	राजस्थान	—	—	2	—	3	5
15.	तमिलनाडु	2	—	1	—	1	4
16.	उत्तर प्रदेश	1	—	3	4	9	17
17.	पश्चिम बंगाल	—	—	—	—	1	2
18.	पाण्डिचेरी	—	1	—	—	1	1
19.	नागालैंड	—	—	—	1	—	1
20.	त्रिपुरा	—	—	—	1	—	1
21.	गोवा	—	—	—	—	1	1
योग :		16	2	16	13	46	93

होटल उद्योग के लिये पृथक मजदूरी बोर्ड

3663. श्री सी. के. कुप्पुस्वामी : क्या धर्म मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार होटल उद्योग के एक पृथक समान मजदूरी बोर्ड गठित करने का है ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ध्योरा क्या है और यदि नहीं, तो तत्संबंधी कारण क्या है ; और

(ग) गैर-सरकारी क्षेत्र के सत्तारा वाले होटलों के वेतन ढांचे पर निगरानी रखने की विद्यमान प्रणाली का ध्योरा क्या है ?

धर्म मंत्री (श्री बिन्देश्वरी बुधे) : (क) जी, नहीं ।

(ख) सरकार महसूस करती है कि जहां तक संभव हो, मजदूरी मामलों को द्विपक्षीय तंत्र के माध्यम से निपटाया जाय और यदि ऐसा संभव नहीं है, तो त्रिपक्षीय तंत्र का सहारा लिया जाय या विवाद को स्वेच्छिक विवाचन के लिये निर्दिष्ट किया जाय । स्वेच्छिक विवाचन को न्यायनिर्णयन की बजाय वरियता दी जानी चाहिए । उन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में, जहां होटलों, खानपान गृहों आदि में नियोजन न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के अधीन अनुसूचित नियोजन है, संबंधित राज्य सरकारें/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन अधिनियम के उपबंधों के अनुसार मजदूरी दरें निर्धारित करते हैं ।

(ग) अधिकतर राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों ने होटलों, खानपान गृहों आदि में नियोजन को न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 की अनुसूची में शामिल कर दिया है । अतः इन कर्मकारों के लिये मजदूरी की न्यूनतम दरें न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के उपबंधों के अनुसार निर्धारित/संशोधित की जाती हैं ।

साद्य तेल निष्कर्षण उद्योग में पुरानी प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल

3664. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या साद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या साद्य तेल निष्कर्षण उद्योग में पुरानी प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल के कारण साद्य तेल की भारी हानि उठानी पड़ रही है ;

(ख) क्या इस संबंध में कोई अध्ययन किया गया है ;

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

(घ) इस संबंध में क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है ?

साद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डॉ. एल. बंठा) : (क) से (ग) घानियों और एक्सपेलरों के प्रकुशल कार्य के कारण खली में 9 प्रतिशत तेल रह जाता है । जिसके कुछ अंश का निष्कर्षण नहीं होता है और उसे पशु साद्य के रूप में इस्तेमाल किया जाता है ।

(घ) घानियों और एक्सपेलरों में सुधार लाने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं । बनस्पति तैयार करने में प्रयोग हेतु विलायक निष्कर्षित तेल के परिशोधन के वास्ते उत्पाद शुल्क में छूट दी जा रही है, ताकि अधिक मात्रा में खली निष्कर्षण के लिए प्राप्त हो सके ।

सफदरजंग अस्पताल में सफाई की दशा असन्तोषजनक दशा

3665. श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सफदरजंग अस्पताल में सफाई की दशा असन्तोषजनक है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में सरकार का यदि कोई प्रभावशाली कदम उठाने का विचार है, तो वे कदम क्या हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) सफदरजंग अस्पताल प्रशासन दिल्ली के गांवों और दूर-दराज के क्षेत्रों तथा दिल्ली के बाहर से आने वाले रोगियों तथा उनके रिश्तेदारों, जो ग्रामतौर पर जनपद होते हैं, की प्रसाधारण भीड़-भाड़ को देखते हुए अस्पताल में सफाई की दशा को ठीक रखने का प्रयत्न करता है।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

सफदरजंग अस्पताल की विस्तर क्षमता

3666. श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सफदरजंग अस्पताल की विस्तर बार्ड/यूनिट-वार क्षमता क्या है और उसकी रोगियों संबंधी आरिता वर कितनी है;

(ख) प्रतिदिन औसतन कितने रोगियों को फर्श पर रखा जाता है और कितने रोगियों को विस्तर पर दूसरे रोगियों के साथ रखा जाता है; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के लिए किसी रोगी को फर्श पर न रखा जाये और उसे एक ही विस्तर पर दूसरे रोगी के साथ रहने का विवश न किया जाए, विस्तर-स्थिति में सुधार करने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं/उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) कोई विशिष्ट आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। तथापि, जब कभी प्रसूति और स्त्री रोग बाड़ों में रोगियों की अधिक भीड़-भाड़ होती है तो उन्हें जमीन पर बिस्तरों पर रखा जाता है और दूसरे रोगियों के साथ पलंगों पर साथ-साथ लिटाया जाता है। आपात स्थिति में कभी-कभी रोगी बच्चों को बड़े पलंगों पर साथ-साथ लिटाया जाता है।

(ग) अस्पतालों में अधिक भीड़-भाड़ कम करने के उद्देश्य से सामान्य रोगियों को बेहदी से जल्दी छुट्टी दे दी जाती है। इसके अतिरिक्त दिल्ली प्रशासन के नियंत्रण में 500-500 पलंगों वाले तीन तथा 100-100 पलंगों वाले सात अस्पताल खोलने की कार्यवाही पहले ही शुरु कर दी गई है।

खिबरन

पलंगों की संख्या का विशिष्टता-दर बितरण तथा रोगियों सम्बन्धी धारिता दर

क्र. सं.	विशिष्टताएं	धावटित पलंग	बाडं	रोगियों सं धीवत धारि
1	साधन्य सजंरी जिसमें ध्रापाती सर्जिकल पलंग शामिल है 25	157	1, 24, 25 धीर वार्ड बी	117.8%
2.	टेटनस	8	14	75.0%
3.	बाल रोग सजंरी	35	19	142.8%
4.	कैसर सजंरी/कैमो-रेडियो थिरेपी	77	15 धीर 2	81.8%
5.	न्यूरो सजंरी	26	16	68.2%
6.	काडियो थोरेसिस सजंरी	12	16	73.2%
7.	बाल रोग थिकित्सा (कुनर्वास पलंगों सहित-15)	150	27,28,29	134.9%
8.	बनं धीर प्लास्टिक सजंरी	74	22 धीर 23	96.3%
9.	कान, नाक, गला	24	17	77.0%
10.	ध्रास	38	17	60.0%
11.	प्रसूति धीर स्त्री रोग 87 + 171	258	4,3,5,6,7,8, 9,10	152.8%
12.	थिकित्सा विज्ञान (हेमनटोलोजी न्यूक्लियर मेडिसिन तथा मेडिकल इमरजेंसी पलंगों सहित)	178	11,12,13, धीर बाडं-ए	110.7%
13.	न्यूरोलाजी	8	16	60.9%
14.	चर्मरोग विज्ञान (कुष्ठ रोग सहित)	12	बाडं-सी	83.3%
15.	बाल रोग विज्ञान	150	18,20 धीर 21	100.8%
		1207		
16.	नवजाय शिशु	174	नसंरी 5 धीर 9 तथा प्रसूति बाडं	115.5%

छोटे और मध्यम दर्जे के शहरों के विकास के लिए सहायता

3667. श्री पूर्ण चन्द्र मलिक : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्य-वार ऐसे प्रत्येक शहर के लिए कुल कितनी धन-राशि स्वीकृत की गई है, जिन्हें वर्ष 1988-89 के दौरान छोटे और मध्यम दर्जे के शहरों के समेकित विकास के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजना में शामिल कर लिया गया है,

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : चासू परियोजनाओं के लिए 1988-89 (31. 7. 88 तक) के दौरान दी गई केन्द्रीय सहायता इस प्रकार है :—

कस्बे का नाम	रुपये (लाखों में)
उत्तर प्रदेश	
1. हाथरस	18.00
2. अल्मोड़ा	17.00
3. बिजनौर	16.00
4. बदायूँ	17.00
5. काशीपुर	14.00
6. बाराबंकी	4.00
7. फतेपुर	5.126
पश्चिम बंगाल	
1. पुरुलिया	3.22
2. सिलिगुड़ी	5.07

खाड़ी देशों के लिए चलाई जाने वाली विमान सेवाओं से एयर-इण्डिया को आय

3668. श्री मुहम्मदपल्ली रामचन्द्रन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इण्डिया को खाड़ी देशों के लिए चलाई जाने वाली विमान सेवाओं से वर्ष 1987-88 के दौरान कुल कितनी आय हुई;

(ख) वर्ष 1988-89 के पहली तिमाही के दौरान इसी मार्ग पर कितनी आय हुई; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान एयर इण्डिया को विदेशी मार्गों पर हुई कुल आय की तुलना में इसका ब्योरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री अश्वराज जी. पाटिल) : (क) 1987-88 के दौरान गल्फ मार्ग से एयर इण्डिया ने 299.12 करोड़ रुपये की कुल आय अर्जित की।

(ख) गल्फ मार्ग से अप्रैल-मई, 1988 के दौरान कुल आय 55.88 करोड़ रुपये रही। जून, 1988 के आंकड़े अभी तक उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) गल्फ मार्ग से 299.12 करोड़ रुपये की कुल धाय, 1987-88 के दौरान अर्जित 917.67 करोड़ रुपये की निर्धारित अनुसूचित सेवाओं के राजस्व का 32.6% है। गल्फ से प्राप्त 55.98 करोड़ रुपये की धाय, अप्रैल-मई, 1988 के दौरान 155.73 करोड़ रुपये का निर्धारित अनुसूचित सेवाओं से प्राप्त राजस्व का 35.9% है।

स्वनियोजन योजना

3669, श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या भ्रम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों में लागू की गई केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्वनियोजन योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन योजनाओं के अन्तर्गत बेरोजगार युवकों को कितनी केन्द्रीय सहायता दी जा रही है;

(ग) क्या इन योजनाओं के अन्तर्गत राज्य सरकारें भी बेरोजगार युवकों को सहायता दे रही हैं; और

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

भ्रम मन्त्री (श्री बिन्देश्वरी बुधे) : (क) से (घ) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

उपलब्ध सूचना के अनुसार, स्व:रोजगार को बढ़ावा देने के लिए केन्द्र द्वारा प्रायोजित निम्नलिखित योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं :

1. स्व: रोजगार को बढ़ावा देने के लिए रोजगार कार्यालयों/विश्वविद्यालय रोजगार सूचना एवं मार्गदर्शन केन्द्रों का सुवृद्धीकरण :

यह योजना फिनहाल 28 चुने हुए जिलों में लागू है ताकि रोजगार चाहने वाले व्यक्ति में जागरूकता पैदा की जा सके उन्हें स्व:रोजगार शुरू करने के लिए प्रेरित किया जा सके और विभिन्न साधनों से स्वरोजगार स्थापित करने के लिए अपेक्षित आवश्यक इनपुट प्राप्त करने में उनकी सहायता की जा सके। बेतन संबंधी व्यय प्रति वर्ष प्रति जिला 60,000/-रु. की सीमा तक केन्द्र सरकार द्वारा किया जायेगा और अन्य भर्ती खर्च राज्य सरकारों द्वारा वहन किए जाएंगे।

2. विज्ञान और प्रौद्योगिकी उद्यमकारिता विकास (एस.टी.ई.सी.)।

इस योजना का उद्देश्य अधिक रोजगार के अवसर सृजित करने के लिए प्रयुक्त संसाधनों पर आधारित सम्भाव्य अवसर संबंधी विज्ञान और प्रौद्योगिकी धारा से सम्बन्धित भावी उद्यमकर्ताओं को एकीकृत सूचना और मार्गदर्शन प्रदान करना है। इस योजना के कार्यान्वयन के लिए सातवीं योजना के दौरान 10 राज्यों में स्थित 11 जिलों को 32.27 लाख की आर्थिक सहायता प्रदान की गई है। इस योजना के अन्तर्गत सम्बन्धित राज्य सरकार सहायता नहीं देती हैं परन्तु वे कार्यान्वित करने वाले अभिकरण हैं।

3. एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम :

एकीकृत ग्रामीण विकास कार्यक्रम (आई.आर.डी.पी) का उद्देश्य ग्रामीण क्षेत्रों में गरीबी रेखा के नीचे के परिवार को स्व:रोजगार उद्यम शुरू करके इस रेखा को पार करने में सहायता प्रदान करना है। इस योजना में धन राशि केन्द्र और राज्य सरकारों द्वारा 50:50 के आधार पर प्रदान की जाती है। ग्रामीण इलाकों में स्व: रोजगार के लिए ग्रामीण युवकों का प्रशिक्षण (ट्राइसेम) और यक्षिणाधीन और बच्चों का विकास (डी.डब्ल्यू.सी.आर.ए) आई.आर.डी.पी के दो महत्वपूर्ण भाग हैं।

3. ट्राइसेम का उद्देश्य स्वरोजगार शुरू करने में ग्रामीण युवकों को तकनीकी कौशल प्रदान करना है। छात्रवृत्ति, मानदेय, कच्चा माल, धौजार किट, प्रादि की सप्लाई पर हुने वाले खर्च आई. आर. डी. पी. आवंटन में से व्यय किए जाते हैं।

3. ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं और बच्चों के विकास कार्यक्रम का उद्देश्य महिलाओं के लिए आय अर्जन सम्बन्धी कार्यक्रम प्रदान करना है जिससे परिवार के आर्थिक और राष्ट्रीय स्तर पर सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। प्रत्येक महिला को 1500 रुपए का एक बार अनुदान दिया जाता है जिसे भारत सरकार, राज्य सरकार और यूनिसेफ द्वारा बराबर-बराबर बहन किया जाता है। संघ शासित क्षेत्रों के बारे में भारत सरकार द्वारा 10,000 रुपए और यूनिसेफ द्वारा 5000 रुपए का अंशदान दिया जाता है।

मैसर्स गुलाब सिंह एण्ड सन्स को बुकस्टालों का आवंटन

3670. श्रीमती गीता मुन्शी :

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे विभाग द्वारा रेलवे स्टेशनों पर बुक स्टालों के आवंटन के बारे में क्या नीति निर्धारित की गई है;

(ख) क्या सरकार को मैसर्स गुलाब सिंह एण्ड सन्स के एजेण्टों/विक्रेताओं को फिरोजपुर, दिल्ली और अम्बाला डिवीजनों में बुक स्टालों के आवंटन के विरुद्ध अप्यावेदन प्रेषित हुए;

(ग) यदि हाँ, तो इन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में जय शंभो (श्री महाश्वीर प्रसाद) : (क) नीति के अनुसार, नए बुक स्टाल ठेके वास्तविक कार्यकर्ताओं/बैंडरों की सहकारी समितियों और बेरोजगार स्नातकों की सहकारी समितियों, बेरोजगार स्नातकों की साझेदारियों, और एकात्मिकताओं तथा व्यक्तियों: बेरोजगार स्नातकों को आवंटित किए जा रहे हैं।

(ख) जी हाँ।

(ग) बुक स्टालों का आवंटन प्रकृत नीति और इस मामले में उच्चतम न्यायालय द्वारा दिए गए निर्णय के अनुसार ही किया जा रहा है।

नलकूपों से निकली जहरीली गैस से मौतें

3671. श्री कृष्ण सिंह :

श्री महेन्द्र सिंह :

श्री बीरेन्द्र सिंह :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान हरियाणा के कानूनाल और शानीपत जिलों और पंजाब में नलकूपों से निकली जहरीली गैस से भारि गए 30 व्यक्तियों की मृत्यु सम्बन्धी समाचार की और प्राकषित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है, यह गैस किस प्रकार की थी, और ऐसी जहरीली गैस के पैदा होने के क्या कारण हैं;

(ग) जहरीली गैस से प्रभावित लोगों की संख्या क्या है और इनमें से कितने लोगों का इलाज हुआ और ठीक हो गए; और

(घ) समस्या से निपटने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज बापट) : (क) से (घ) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा'पटल पर रख दी जाएगी ।

दिल्ली में जाली दस्तावेजों पर भूमि की बिक्री

3672. श्री बनबारी लाल पुरोहित :

श्रीमती पटेल रमाबेन :

श्रीमती माई बाबाणि :

श्री एच. एन. जन्मे गौडा :

श्री उत्तम माई ह. पटेल :

श्री बी. तुलसीराम :

डा. बन्धुगोखर त्रिपाठी :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अपराध शाखा ने हाल ही में जाली दस्तावेजों पर झू-प्लाटों और फ्लैटों की बिक्री के सम्बन्ध में कुछ व्यक्तियों को गिरफ्तार किया है,

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

(ग) सरकार द्वारा इसमें शामिल व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही किए जाने का विचार है ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) ब्योरे संलग्न विवरण के अनुसार हैं ।

(ग) कानून के अनुसार कार्रवाई की जा रही है ।

बिबरण

1. धाना, लाजपत नगर में भा. व. की धारा 406/420/468/471/120-क के तहत का मामला प्र. घ. रि. सं. 355, बिनांक 8-10-87

एक श्री मोहन लाल धरोड़ा पुत्र श्री गोपाल दास, निवासी ई-257, ईस्ट भाफ कैलाश, नई दिल्ली से सूचित किया कि उसे सर्वश्री हुकम चन्द मेहता, प्रोप. मेहता प्रापर्टी डीलर' लाजपत नगर नई दिल्ली, श्री. पी. डकोलिया, कनिष्ठ विधिक अधिकारी, दिल्ली विकास प्राधिकरण तथा तारा चन्द डीका, दिल्ली विकास प्राधिकरण का एक भूतपूर्व कर्मचारी द्वारा घोसा दिया गया है। परिवारी श्री मोहन लाल धरोड़ा ने श्री हुकम चन्द मेहता, प्रोपर्टी डीलर से दिल्ली विकास प्राधिकरण के कुछ प्लेटों को खरीदने के लिए सम्पर्क किया। इस प्रापर्टी डीलर ने परिवारी को सर्वश्री डकोलिया तथा डीका से परिचय कराया और इन व्यक्तियों ने उसे विश्वास दिलाया कि ग्रेटर कैलाश-II में प्लॉट नं. सी 555, एक आवासीय योजना का प्लॉट है तथा उसे सीधा बेचा जा सकता है। 180 वर्गमीटर माप के प्लॉट का वास्तविक मूल्य 17,600/रुपये था, किन्तु उसे उन्होंने बताया कि उसे प्लॉट के लिए 5 लाख रुपये देने होंगे। प्लॉट के कागजात उक्त अपराधियों द्वारा परिवारी को बिये गए थे तथा परिवारी ने उन्हें साढ़े तीन लाख रुपये का भुगतान किया था। बार-बार अनुरोध करने के बावजूद प्लॉट का कोई वास्तविक कब्जा परिवारी को नहीं दिया गया था। दिल्ली विकास प्राधिकरण से प्लॉट के कागजात की जांच पड़ताल करने से यह पता चला कि सभी दस्तावेज जाली थे। जांच के दौरान निम्नलिखित व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है :—

1. श्री श्रीम प्रकाश डकोलिया पुत्र श्री हरजान सिंह, निवासी मकान नं. बी. एफ.-9 डी, डी. डी. ए. फ्लैट्स, मुनीरका, नई दिल्ली।

(निलम्बित, दिल्ली विकास प्राधिकरण का भूतपूर्व विधिक अधिकारी) (जमानत पर)।

2. श्री तारा चन्द डीका पुत्र किशोरी लाल डीका, निवासी 15/393, डी. डी. ए. फ्लैट्स, मदनगौर, नई दिल्ली (दिल्ली विकास प्राधिकरण का भूतपूर्व कर्मचारी) (जमानत पर)।
3. कनवल लाल पुत्र कण्ठो राम, निवासी श्री कालोनी, विधान रोड, बल्लभगढ़, जिला फरीदबाद, हरियाणा (दिल्ली विकास प्राधिकरण का भूतपूर्व अपराधी) (जमानत पर)।
4. हुकम चन्द पुत्र ग्रहण राम, निवासी मकान नं. जी-20, लाजपत नगर, नई दिल्ली (प्रापर्टी डीलर)-जमानत पर।

2. धाना हीजलास, नई दिल्ली में भा. व. सं. धारा 420/468/471/120-क के तहत का मामला प्र0 स. रि. सं. 160, बिनांक 29-5-88

एक नरेश चन्द पुत्र श्री जोगेदर दयाल, एल-1, ग्रीन पार्क, नई दिल्ली ने हीजलास धाने पर सूचित किया कि 7.2.88 को एक तिलक राज तलवार, निवासी 996, मालवीय नगर ने उसके निवास पर सम्पर्क किया तथा अपने आपको एक प्रापर्टी डीलर बताया। उन्होंने एक अति उत्तम सम्पत्ति सफदरजंग एनक्वेब नं. बी-7/111 (रिक्त प्लॉट) दिलाने को कहा। इसके पश्चात् उनके प्रस्ताव तथा प्रलोभन पर, वह अपने भाई तथा लेखाकार के साथ डा. अजीत गुप्ता, डी-112, साकेत के निवास पर गए तथा यह निर्णय लिया गया कि बिक्री समझौते के अनुसार बिक्री की दृष्टि से साढ़े सात लाख रुपये मूल्य होगा और यह सम्पूर्ण धनराशि अगले प्रातः अर्थात् 8.2.88 को भुगतान

करनी थी। डा. अजीत गुप्ता, उसका भाई तथा उसकी पत्नी ने प्लाट की यथार्थता को प्रमाणित किया।

8.2.88 को ये सभी व्यक्ति उसके घर आये तथा उसने सम्पूर्ण बिक्री-प्रतिफल का दिनांक 8-2-88 के बैंक सं. 570656 से भुगतान किया। उसको प्लाट से सम्बन्धित सभी मूल कागजात डा. अजीत गुप्ता द्वारा दिए गए थे। जब उसने 19-5-88 को अनुमोदित नक्शे के अनुसार बेसमेंट का निर्माण शुरू किया, तब कैप्टन रघुबिन्दर सिंह, निवासी ई-11-सी, डी. डॉ. ए. फ्लैट्स, मुनीरका उस स्थान पर आये तथा उपयुक्त भूखण्ड का मूल भावटी होने का दावा किया। तत्पश्चात् यह मामला हुआ कि उसे दिए गए दस्तावेज जाली थे और उससे साढ़े सात लाख रुपये ठगे गए हैं। यह मामला अपराध शाखा को अन्तर्गत किया गया था तथा जांच प्रगति में है। इस मामले में निम्न-लिखित व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है :—

1. तिलक राज तलवाड़ सुपुत्र टेक चन्द तलवाड़, निवासी 80/32-ए, मालवीय नगर (भूतपूर्व पार्षद, दिल्ली नगर निगम) प्रोपर्टी डीलर (जमानत पर)।
 2. हरदीप सिंह थापर सुपुत्र श्री के. एस. थापर, निवासी ए-78, मालवीय नगर (प्रोपर्टी डीलर (जमानत पर)।
 3. तारा चन्द डीका सुपुत्र किशन लाल, निवासी 15/393, डी. डी. ए. फ्लैट्स, मदनगीर, दिल्ली (जमानत पर)।
 4. गोपाल कृष्ण मेनन सुपुत्र माधो मेनन, निवासी ई-91, साकेत, नई दिल्ली (जमानत पर)
 5. अमरजीत सिंह बाबा सुपुत्र सरदार करतार सिंह, एम. ई. एस. नं. 13 क्वाटर्स, सुब्रतो पार्क, दिल्ली कैंट दिल्ली (न्यायिक हिरासत में)।
3. भारती बण्ड संहिता की धारा 420/468/471/120 बी के अन्तर्गत दिनांक 9-7-88 का प्रथम सूचना रिपोर्ट मामला सं. 213, पुलिस स्टेशन, हौजबास, नई दिल्ली।

यह मामला श्री विनीत जैन और श्री धार. के. त्रेहन, जिनको जतिन्द्र नाथ निवासी कोठी नं. 536, सैक्टर 21-ए, फरीदाबाद द्वारा साकेत में एक प्लाट बेचा गया था, की शिकायत पर दर्ज किया गया था। जांच के दौरान यह स्थान में आया कि इस घट्टयत्र में तारा चन्द डिका (डोंगी रूप में रतन लाल जैन) और गोपाल कृष्ण मेनन, निवासी ई-91, साकेत तथा सुभाष चन्द कपूर के साथ मिलकर कोठी सं. 536, सैक्टर 21-ए, फरीदाबाद किराए पर ली और जाली दस्तावेज तैयार किए तथा विनीत जैन को प्लाट नं. बी.-13, साकेत को 26 लाख रुपये में बेच दिया। सुभाष चन्द कपूर ने जितेन्द्र नाथ के रूप में पर रूपधारण किया। निम्नलिखित दोषी व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है :—

1. ताराचन्द सुपुत्र किशनलाल, निवासी 15/383, डी. डी. ए. फ्लैट्स, मदनगीर (जमानत पर)।
2. गोपाल कृष्ण मेनन सुपुत्र माधो मेनन, निवासी ई-91, साकेत नई दिल्ली, (जमानत पर)।
3. सुभाष चन्द कपूर सुपुत्र श्री बोध राज, निवासी ए-324, सैक्टर नं. 19 नोएडा (न्यायिक हिरासत में)।

कमल धवन फरार है, और अग्नेय निकाले जाने पर जंच में शामिल किया जाएगा।

इसके अलावा दिल्ली विकास प्राधिकरण ने सूचित किया है कि घारा 406/420/120-बी भा. द. स. पुलिस स्टेशन मंगोलपुरी, दिल्ली के अन्तर्गत बिनॉक 28-1-68 से प्रथम सूचना रिपोर्ट संख्या-35 में दिल्ली पुलिस की अफवाह तथा रेलवे त्रांच ने दिल्ली विकास प्राधिकरण के चार कर्मचारियों को गिरफ्तार किया है जिसका विवरण इस प्रकार है :—

- (1) दिल्ली विकास प्राधिकरण के उद्यान विभाग में श्री कम चन्द डब्बू/सी चौकीदार।
- (2) श्री हरीश वत्स } दिल्ली विकास प्राधिकरण के मलिन बस्ती तथा भुग्गी भीपड़ी
- (3) श्री राम दर्शन } विकास के कर्मचारी।
- (4) श्री प्रो. पी. कौशिक-ए. एस. प्रो.

अजूर से तेल निकालने की प्रक्रिया

3673. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में अजूर से तेल निकालने की हाल ही में नई प्रक्रिया विकसित की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रक्रिया बाणिज्यिक दृष्टि से लाभप्रद होगी; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का पाम अश्वल निष्कर्षता प्रीक्षाधिकी का आयात करने का विचार है, यदि हां, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बी. एम. बंडा) : (क) जो नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता :

(ग) सरकारी उपक्रम आबल पाम इण्डिया लि. कोर्टयम, ताड़ तेल के प्रमुख उत्पादक अमेरिका से प्राप्त डिजाइन पर आधारित नवीनतम उपकरण का आयात कर रहा है।

कर्नाटक में प्राइवेट मेडिकल कालेजों की मान्यता

3674. श्री मुल्लावल्ली राजचन्द्रन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कर्नाटक में इस वर्ष मेडिकल कालेजों को मान्यता दी है;

(ख) यदि हां, तो इन कालेजों का व्यौरा क्या है और यह मान्यता कितनी अवधि के लिए बनी रहेंगे; और

(ग) इन कालेजों को मान्यता दिए जाने तथा अन्य कालेजों को मान्यता देने से इनकार करने के क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सरोज साहू) : (क) और (ख) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद ने रिपोर्ट दी है कि निम्नलिखित मेडिकल कालेजों द्वारा उपलब्ध की गई सुविधाओं का निरीक्षण करने के बाद परिषद ने 1988 से कर्नाटक में निम्नलिखित मेडिकल कालेजों में एम. बी. बी. एस. पदवीक्रमों में प्रवेश के लिए एक वर्ष की भ्रष्टाई तौर पर स्वीकृति प्रदान की है :

1. डा. बी. धार. अम्बेडकर मेडिकल कालेज, बंगलोर 50 छात्रों को प्रति वर्ष प्रवेश
2. केम्पेगोड़ा आयुर्विज्ञान संस्थान, बंगलोर—50 छात्रों को प्रति वर्ष प्रवेश
3. एम. एस. रामैया मेडिकल कालेज, बंगलोर—100 छात्रों को प्रति वर्ष प्रवेश

इन कालेजों से अनुसूचित किया गया है कि निरन्तर मान्यता दिए जाने के लिए वे बतलाई गई कतिबन्ध कमियों को पूरा कर दें।

(ग) कर्नाटक के अन्य गैर मान्यता प्राप्त कालेजों का परिषद द्वारा यथा निर्धारित स्टाफ, आवास, निम्नलिखित सुविधाओं आदि के रूप में इन कालेजों का न्यूनतम सुविधाओं के आकलन के लिए भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद द्वारा अभी तक निरीक्षण नहीं किया जा सका है।

सरकारी कार्यालयों द्वारा लेखन सामग्री की खरीद

3675. श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कलकत्ता लेखन सामग्री डिपो के बन्द होने के कारण दिल्ली/नई दिल्ली स्थित सभी सरकारी कार्यालयों को लेखन सामग्री आदि की मदों की खरीद के लिए स्वयं अपनी व्यवस्था करनी पड़ रही है, जिस पर करोड़ों रुपये का खर्च आ रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में कठिन वित्तीय स्थिति को ध्यान में रखते हुए सरकारी धन राशि के समुचित उपयोग करने के लिए सरकारी कार्यालयों को यदि कोई मार्ग निर्देश/अनुदेश जारी किए गए हैं तो उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कार्यालयों ने अपनी उक्त सामग्री को केवल निर्माताओं से ही खरीदने, ऐसा न कर पाने पर सहायता प्राप्त वितरकों/स्टॉकिस्टों से खरीदने के लिए कहने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री इलबोर सिंह) : (क) से (घ) सरकार अवगत है कि लेखन सामग्री कार्यालय तथा इसके डिपुओं के बन्द हो जाने पर सरकारी कार्यालयों को लेखन सामग्री की मदों का क्रय ऐसे क्रय के लिए निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करने के पश्चात् खुले बाजार से करना पड़ेगा। लेखन सामग्री कार्यालय तथा इसके डिपुओं के बन्द करने के लिए दिनांक 16-10-87 के सरकार के आदेश के विरुद्ध कलकत्ता उच्च न्यायालय ने दि. 17.12.87 को एक अज्ञानादेश जारी किया। अतः मामला उच्च न्यायालय में न्यायाधीन है। इसी दौरान लेखन सामग्री मदों के लिए अपने मांग पत्र भेजने वाले मंत्रालयों/विभागों को उन मदों की आपूर्ति की गई

है। जो लेखन सामग्री कार्यालय और इसके डिपुओं के पास उपलब्ध थी। अनुपलब्ध मदों के मामले में अब उनको एक अनुपलब्धता प्रमाण पत्र जारी किया जाता है ताकि ऊपर दर्शायी गई प्रक्रिया के अनुसार वे स्वयं क्रय कर सकें।

आवश्यक वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि

3676. श्री एच. एम. पटेल : क्या साक्ष और नागरिक पूति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में भारी वृद्धि हुई थी;

(ख) यदि हां. तो सातवीं योजना अवधि के आखिरी ठाई वर्षों के दौरान मूल्य वृद्धि का हल क्या रहा है; और

(ग) वर्तमान मूल्यों (सितम्बर, 1987) की तुलना में छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान मूल्यों की क्या स्थिति थी ?

साक्ष और नागरिक पूति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. भौठा) : (क) चासू वित्तीय वर्ष के पहले चार महीनों (अप्रैल-जुलाई, 1988) के दौरान थोक मूल्य सूचकांक में मिश्रित हल दिखाई दिया है। कुछ वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक बढ़े हैं, कुछेक में कमी आई है तथा कुछ के सूचकांक स्थिर रहे हैं।

(ख) संबंधित सूचना विवरण-1 में दी गई है।

(ग) संबंधित सूचना विवरण-2 में दी गई है।

विवरण-1

मार्च' 1980. मार्च. 1985 तथा सितम्बर. 1987 में चुनी वस्तुओं के थोक मूल्य सूचकांक

वस्तु	थोके मूल्य सूचकांक		
	मार्च, 1980	मार्च, 1985	सितम्बर. 1987
1	2	3	4
घावल	193.5	267.4	355.4
गेहूं	167.1	212.6	254.0
ज्वार	168.7	230.6	277.9
बाजरा	196.5	221.8	314.8
धाना	242.8	521.1	493.3
अरहर	229.3	283.4	575.7
मूंग	313.4	493.1	438.9

1	2	3	4
मसूर	231.7	354.6	546.4
सड़द	223.8	402.4	443.2
झालू	127.3	88.2	306.6
प्याज	218.4	282.5	984.0
दूध	176.0	265.9	325.0
मछली	279.7	490.8	480.5
गोहत	311.0	469.5	591.6
लाल मिर्च	101.2	267.0	230.3
चाय	248.2	461.2	433.2
झाटा	167.2	216.2	265.3
खोनी	218.2	245.6	310.7
गुड़	320.6	361.7	488.2
वनस्पति	206.2	280.2	435.0
भूंगफली का तेल	205.2	311.0	512.8
सरसों का तेल	226.9	240.5	485.4
नारियल का तेल	191.3	393.5	489.9
नमक	251.9	238.9	240.4
सूती कपड़ा (मिल का)	201.7	263.9	279.2
साबुन	218.5	328.7	467.1
दियासलाहयां	134.9	129.0	129.0
मिट्टी का तेल	272.8	363.7	410.4
फोयला	278.7	575.2	606.3
समस्त वस्तुएं	233.2	342.5	408.9

चिबरण 2

जनवरी 1986 तथा जुलाई 1988 में खुनी वस्तुओं से थोक मूल्य सूचकांक

वस्तु	जनवरी, 1986	जुलाई, 1988
1	2	3
चावल	274.6	367.5
गेहूँ	232.8	368.6

1	2	3
ज्वार	251.0	277.5
बाजरा	295.3	356.9
चना	583.4	660.7
जरहर	311.9	598.6
मूंग	422.7	733.3
मसूर	489.7	637.2
उड़द	382.7	516.2
भाणू	168.4	239.2
प्याज	364.8	453.1
दूध	280.1	344.6
मछली	499.4	643.7
गोदत	529.1	631.2
सास मिर्चे	205.0	371.1
बाब	413.3	422.3
कीयला	598.5	606.3
मिट्टी का तेल	382.7	410.4
भाटा	222.9	296.4
बीनी	303.8	349.8
गुड़	419.4	519.0
वनस्पति	322.4	435.2
मूंगफलों का तेल	325.2	483.3
सरसों का तेल	248.4	367.9
नारियल का तेल	237.2	460.4
नमक	239.0	239.4
सूती कपड़ा (मिल का)	271.9	286.0
साबुन	319.5	458.2
दियासलाहियां	129.0	129.0
समस्त वस्तुएं	357.5	432.3

वनस्पति उद्योग को आयातित खाद्य तेल की सप्लाई

3677. श्री के. रामचन्द्र रेड्डी : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को खाद्य तेल का आयात करने का विचार है, यदि हाँ, तो कितनी मात्रा में और उस पर कितनी लागत आएगी;

(ख) क्या आयातित खाद्य तेल वनस्पति उद्योग को रियायती मूल्य पर दिया गया है. यदि हाँ, तो कितना और किस मूल्य-दर पर सप्लाई किया गया है; और

(ग) वनस्पति उद्योग द्वारा उपभोक्ताओं के लिए खाद्य तेल किस दर पर सप्लाई किए जाने का विचार है और इस व्यापार में उसे कितना लाभ प्राप्त होता है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बी. एल. शंकर) : (क) खाद्य तेलों की मांग और उनकी उपलब्धता के बीच की कमी को पूर्णतः रूप से सन्तुष्ट द्वारा पूरा किया जा रहा है। तेलों की आयात की जाने वाली मात्रा का विर्यय विभिन्न घटकों, जैसे कमी की मात्रा, देशी तथा अन्तर्राष्ट्रीय संश्लेषों में खाद्य तेलों के मूल्य, विदेशी मुद्रा की उपलब्धता और अन्य संबंधित बातों को ध्यान में रखकर समय-समय पर किया जाता है।

(ख) जी नहीं।

(ग) देश भर में 15 कि. ग्राम के वनस्पति के टोन का अधिकतम उपभोक्ता मूल्य 335/- रुपये (स्थानीय कर प्रतिरिक्त) है। इस समय लाभ का मार्जिन 150/- रुपये प्रति मी. टन के लगभग है।

आवास को उद्योग के रूप में मान्यता देना

3678. श्री मन्ने शंकर तांती : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का आवासीय क्षेत्रों को उद्योग के रूप में मान्यता देने का विचार है,

(ख) यदि हाँ, तो इस बारे में क्या कदम उठाये गये हैं, और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) आवास को एक "उद्योग" के रूप में घोषित करने के प्रस्ताव पर सरकार द्वारा ध्यानपूर्वक विचार किया गया है। यह नोट किया गया था कि भवन निर्माण की सामग्री पहले ही उद्योगों के क्षेत्र में है। केवल भवन निर्माण गतिविधियाँ उन के क्षेत्र में नहीं आती थीं।

यह माना जाता है कि आवास को उद्योग के रूप में घोषित करने से किसी समस्या को सुलझाने के बजाय अधिक कठिनाईयाँ अपरिहार्य होंगी। अतः आवास को उद्योग के रूप में घोषित करने का प्रस्ताव रद्द कर दिया था।

पश्चिम बंगाल में दुधेश्वरी कीयला खान में बुध्दना

3679. श्री सी. के. चंगा रेड्डी : क्या अन्न मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दुबेश्वरी कोयला खान (पुर्लिया पश्चिमी बंगाल) में जून, 1988 में हुई दुर्घटना में कई खनिक मारे गए थे;

(ख) यदि हां. तो जानमाल संबंधी नुकसान का व्यौरा क्या है;

(ग) मृतकों के निकटस्थ संबंधियों को दिए गए मुआवजे का व्यौरा क्या है;

(घ) क्या खनिकों ने कोयला खान के प्रबन्धकों को कोयला खानों के असुरक्षित होने के बारे में सूचित किया था;

(ङ) यदि हां, तो कोयला खान के प्रबन्धकों द्वारा बचाव उपाय न किए जाने के क्या कारण हैं; और

(च) खानों की सुरक्षा के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

श्रम मंत्री (श्री बिन्देश्वरी हुबै) : (क) से (ङ) 18 जून, 1988 को दुबेश्वरी कोयला खान में हुई दुर्घटना में चार श्रमिकों की मृत्यु हुई। इस दुर्घटना के फलस्वरूप सम्पत्ति की कोई नुकसान नहीं हुआ। खान सुरक्षा महानिदेशालय द्वारा दुर्घटना की जांच करने से पता चला कि जांच अधिकारी के समक्ष कोई साक्ष्य नहीं रखा गया था कि दुर्घटना होने से पहले, खनिकों ने प्रबन्धतंत्र को खान के लिए इस कोयलारी के असुरक्षित होने के बारे में सूचना दी थी। हजाने की प्रदायगी कर्म-कार्य प्रतिस्तर अधिनियम, 1923 के अधीन की जाती है जिसे राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा लागू किया जाता है। इस संबंध में सूचना नहीं रखी जाती है।

(च) खानों में नियोजित कर्मचारों की सुरक्षा, उनके स्वास्थ्य और कल्याण के लिए उपबंध खान अधिनियम, 1952 और उसके अन्तर्गत बनाए गए विनियमों में दिए गए हैं। इन उपबंधों का खान प्रबन्ध तंत्रों द्वारा अनुपालन किया जाना होता है। खान सुरक्षा महानिदेशालय, धनबाद और उसके अधिकारी खानों का समय-समय पर निरीक्षण करते हैं ताकि सांघिक उपबंधों को लागू किया जा सके और दुर्घटनाओं के लिए उत्तरदायी ठहराए गए तथा अधिनियम के उपबंधों का उल्लंघन करने के लिए दोषी व्यक्तियों के खिलाफ खान अधिनियम, 1952 के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई की जा सके। खान सुरक्षा महानिदेशक खानों के प्रबंधतंत्र को समय-समय पर परिपत्रों के रूप में दिशा निर्देश भी जारी करते हैं ताकि सुरक्षा उपायों में सुधार किया जा सके। दुबेश्वरी कोयला खान के प्रबंधतंत्र को स्पॉट प्लान के उपबंधों के अनुसार स्पॉट का निर्माण करने तथा फोर बेज अंकुशान का गठन न करने का परामर्श दिया गया है।

उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम को बढ़ावा देना और उसका कार्यान्वयन

3680. श्री पी. आर. एस. चॅकदेशन : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, को बढ़ावा देने और उसे कार्यान्वित करने के क्षेत्र में दिल्ली अग्रणी है;

(ख) क्या दिल्ली में जिला उपभोक्ता सहायता मंच की स्थापना की गई है, यदि हां. तो उक्त मंच द्वारा कितने मामले दर्ज किए गए और उन पर क्या निर्णय लिया गया; और

(ग) सरकार ने पूरे देश में जिला उपभोक्ता सहायता मंच की स्थापित करने के लिए क्या कदम उठाए हैं ?

साथ और नागरिक पूति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बैठा) : (क) और (ख) दिल्ली प्रशासन ने उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 1986 के संवर्द्धन तथा कार्यान्वयन में गहरी रुचि ली है। दिल्ली प्रशासन द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना के अनुसार उसने दिल्ली उपभोक्ता संरक्षण परिषद का गठन कर लिया है और दिल्ली उपभोक्ता संरक्षण नियम, 1987 अधिसूचित कर दिए हैं। इसने एक जिला मंच भी अधिसूचित किया है। तथापि, उसने अभी कार्य करना प्रारम्भ नहीं किया है।

(ग) केन्द्रीय सरकार ने यह सुनिश्चित करने के लिए अनेक कदम उठाए हैं कि राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा अधिनियम में परिकल्पित सांविधिक संस्थाओं को प्राथमिकता के आधार पर स्थापना की जाए। इस प्रयोजन के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों के साथ मंत्रियों तथा वरिष्ठ अधिकारियों के साथ बैठकें की गई हैं। इस मामले पर, अनेक पत्र, टेलीक्स संदेश, तार आदि भेजकर जोरदार अनुवर्ती कार्यवाही की गई है। केन्द्रीय सरकार इस बात की बहुत इच्छुक है कि राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में, अधिनियम के तहत प्रतिशोध तंत्र काम करना प्रारम्भ कर दें; इस प्रयोजन के लिए उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम के कार्यान्वयन पर भारीकी से ध्यान दिया जा रहा है तथा उसका समन्वय और परिबीक्षा की जा रही है।

न्यूनतम मजदूरी की अवयगी के संबंध में राष्ट्रीय श्रम संस्थान द्वारा अध्ययन

[हिन्दी]

3681. श्री बलबन्त सिंह रामूवालिया :

श्री रामधन :

क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय श्रम संस्थान की एक अध्ययन रिपोर्ट से पता चला है कि बिहार में सरकारी संस्थान/उपक्रम भी कृषि मजदूरों को सरकार द्वारा निर्धारित न्यूनतम मजदूरी भी नहीं देते हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में बिहार सरकार से आवश्यक कदम उठाने को कहा है।

श्रम मंत्री (श्री बिन्देश्वरी हुबे) (क) राष्ट्रीय श्रम संस्थान ने बिहार के बेगुसराय जिले के बाखरी ब्लॉक में कृषि श्रमिकों के कैम्प का आयोजन किया राष्ट्रीय श्रम संस्थान द्वारा प्रकाशित "आर्गेनाइजेशन बिल्डिंग बाई एग्रीकल्चरल लेबर इन बाखरी" रिपोर्ट में यह उल्लेख है कि ब्लॉक में 10-ग्रामों के समूह के फ्री-कैम्प सर्वेक्षण में सरकारी एजेंसियों द्वारा न्यूनतम मजदूरी से कम मजदूरी के भुगतान के दो मामले ध्यान में आए

(1) सामाजिक बानिकी योजना के अन्तर्गत नर्सरी कार्य में नियोजित कर्मकार

(2) जिला बोर्ड द्वारा निष्पादित राहत कार्य को अन्तर्गत सड़क निर्माण में नियोजित 70 कर्मकार

(ख) राष्ट्रीय श्रम आयोग ने रिपोर्ट की एक प्रति श्रम आयुक्त, बिहार सरकार को भेजी है।

बंगलौर में सरकारी कर्मचारियों को मकान निर्माण के लिये अग्रिम राशि

[अनुवाद]

3682. श्री बी. एस. कृष्ण अय्यर : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलौर नगर में फ्लैटों की खरीद के प्रयोजन हेतु केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों को मकान निर्माण के लिए अग्रिम राशि दी जाती है, और

(ख) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों को मकान निर्माण के लिए अग्रिम राशि लेकर फ्लैट खरीदने में सक्षम बनाने हेतु क्या कदम उठाने का विचार है;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) जी, हाँ ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

कर्नाटक में मेडिकल कालेजों द्वारा प्रादेशिक शुल्क बसूल करना

3683 श्री मुल्लापल्लवी रामचन्द्रन :

श्री सनत कुमार मंडल

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

(क) क्या देश में, विशेष रूप से कर्नाटक में मेडिकल कालेजों में प्रवेश के लिए प्रादेशिक शुल्क लेने का प्रचलन जारी है;

(ख) यदि हाँ, तो इन गैर-मान्यता प्राप्त मेडिकल कालेजों के नाम क्या हैं जो अभी भी प्रादेशिक शुल्क ले रहे हैं; और

(ग) इस प्रचलन को रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) कर्नाटक सरकार द्वारा उपलब्ध की गई सूचना के अनुसार कर्नाटक शैक्षणिक संस्था (कैपिटेशन फीस निषेध) अधिनियम, 1984 के उपबंधों के अनुसार 11 जुलाई, 1988 के बाद कोई भी मेडिकल कालेज कैपिटेशन फीस नहीं ले सकता ।

(ख) जहाँ तक भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद, से मिली सूचना का संबंध है, देश के अन्य भागों में निम्नलिखित कालेज कैपिटेशन फीस ले रहे हैं :

1. दयानन्द मेडिकल कालेज, लुधियाना, पंजाब में 11 सीटें ।
2. डेकन आयुर्विज्ञान कालेज, हैदराबाद, आन्ध्र प्रदेश ।
3. श्री रामचन्द्र स्वास्थ्य विज्ञान कालेज, पोर्तूर, मद्रास, तमिलनाडु ।
4. पी. एस. जी. आयुर्विज्ञान संस्थान, पी. एस. गोविन्द स्वामी नायडु एन्ड संस चैरीटीज, पेलामेडु, कोयंबटूर, तमिलनाडु ।
5. मेडिकल कालेज, अम्ममले, तमिलनाडु ।

6. ग्रामीण मेडिकल कालेज, सोनी, महाराष्ट्र ।
7. कृष्णा आयुर्विज्ञान संस्थान, करपड़, महाराष्ट्र ।
8. भमरावती मेडिकल कालेज, भमरावती, महाराष्ट्र ।
9. प्रमुख स्वामी मेडिकल कालेज, कदमसाड, गुजरात ।

(ग) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद, अधिनियम, 1956 में संशोधन करने का विचार है ताकि किसी भी मेडिकल कालेज या किसी भी प्रभारी व्यक्ति या जो ऐसे मेडिकल कालेज के प्रबन्ध के लिए जिम्मेदार हो, कैंपीटेशन फीस, दान भावि लेने पर प्रतिबन्ध लगाया जा सके। उपबन्ध के उल्लंघन के लिए दिए जाने वाले बंड में संबंधित व्यक्ति से ली गई अधिक राशि को वापस करने की भी व्यवस्था विधेयक में की जा रही है। भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद को ऐसी शक्तियां देने की भी व्यवस्था की जा रही है कि वे ट्यूशन फीस या किसी भी प्रकार की दूसरी फीस या जमा या दूसरी राशि या किसी दूसरे तरीके से किसी मेडिकल कालेज के छात्र से मेडिकल कालेज में दाखिले या अध्ययन के किसी पाठ्यक्रम के परिचालन, या प्रशिक्षण) स्नातकोत्तर अध्ययन या प्रशिक्षण के पाठ्यक्रम सहित) के लिए ली गई राशि के भुगतान के लिए विनियम बना सके। संशोधन संबंधी विधेयक संसद के दोनों सदनों की संयुक्त समिति के पहले ही विचाराधीन है।

बर्मा से चावल का आयात

3684. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बर्मा से चावल आयात करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1988-89 के दौरान उस देश से चावल की कुल कितनी मात्रा आयात किए जाने का प्रस्ताव है; और

(ग) आयातित चावल का आवंटन किन-किन राज्यों को किया जाएगा ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

उत्तर प्रदेश में रेलवे स्टेशनों का विकास

[हिन्दी]

3685. श्री राज कुमार राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में वर्ष 1988-89 और 1989-90 के दौरान किन-किन रेलवे स्टेशनों का विकास किए जाने का प्रस्ताव है, और

(ख) इन स्टेशनों पर किए जाने वाले निर्माण कार्यों का व्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) और (ख) उत्तर प्रदेश के उक्त रेलवे स्टेशनों के नाम दक्षिण बासा एक विवरण संलग्न है, जहाँ 1988-89 के दौरान सुधार प्रारम्भ किये

जाने के प्रस्ताव हैं। 1989-90 के रेल बजट को अन्तिम रूप देते समय 1989-90 के लिए प्रस्तावों के बारे में विनिश्चय किया जायेगा।

विवरण

क्रम सं.	स्टेशन का नाम	1988-89 में किये जाने वाले प्रस्तावित कार्य
1	2	3
1.	मथुरा	पानी की सप्लाई में सुधार
2.	भांसी	अतिरिक्त डारमेटरी, 2 बिस्तर वाले विश्राम कक्ष 2 कमरे-एक वातानुकूल और एक गैर वातानुकूल, रेलवे यादों पर ऊपरी पैदल पुल, प्लेटफार्मों पर सायवानों के विस्तार की व्यवस्था।
3.	धागरा-छावनी	2 विस्तर वाले गैर वातानुकूल 2 विश्राम कक्ष, प्लेटफार्म नं. 2, 3, और 4 पर धुलनीय एग्रेन।
4.	चित्रकूट धाम कर्बी	प्लेटफार्म सायवान का विस्तार।
5.	धुगलसराय	प्लेटफार्म सायवान, शीतन संयंत्र की व्यवस्था, जल शीतक की व्यवस्था।
6.	चोपन	पटरी सतह वाले द्वीप प्लेटफार्म को ऊंचा करके नीची सतह वाले बनाना।
7.	रेणुकूट	2 बिस्तर वाले विश्राम कक्ष की व्यवस्था।
8.	मेरठ सिटी	पासल कार्यालय और दूसरे दर्जे के प्रतीक्षालय परिसर के ढाँचे में परिवर्तन, स्टेशन इमारत में परिवर्धन और परिवर्तन।
9.	हलाहाबाद	ऊँचे दर्जे के प्रतीक्षाकक्ष, डारमेटरी प्रतीक्षा कक्ष की व्यवस्था, प्लेटफार्म का विस्तार, एक सबम्बर की बिजली चालित यात्री लिफ्ट का 8 व्यक्तियों की क्षमता वाली लिफ्ट में बदलाव, सभी प्लेटफार्मों को जोड़ते हुए ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था, प्लेटफार्म का विस्तार,
10.	कानपुर	प्लेटफार्म नं. 3 पर धिसे-पिटे धुलनीय एग्रेन का धुलनीय एग्रेन में बदलाव। 55,000 गैलन क्षमता वाली मीजूदा एच. एस. इस्पात की एक टंकी का 2, 25, 000 लिटर क्षमता वाली पूर्व प्रचलित सीमेंट कंक्रीट की सिरोपरि टंकी से बदलाव।
11.	नया गाजियाबाद	पटरी सतह वाले प्लेटफार्म ऊंचा करके निचली सतह वाला बनाना और ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था

1	2	2
12.	सुलतानपुर	यात्री प्लेटफार्म नं. 1 का विस्तार ।
13.	मुसाफिरखाना	ऊँची सतह वाले यात्री प्लेटफार्म नं. 1 का विस्तार ।
14.	लखनऊ (चारबाग)	परिचालन क्षेत्र की रोशनी व्यवस्था में सुधार ।
15.	रायसी	प्लेटफार्म सायवान, प्रतीक्षालय और ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था ।
16.	इटावा	रेलवे स्टेशन में 2,25,000 लिटर क्षमता वाली पूर्व प्रबलित सीमेंट कंक्रीट की सिरोपरि टंकी की व्यवस्था ।
17.	गोरखपुर	प्रतीक्षालय की व्यवस्था ।
18.	लखनऊ जंक्शन	प्रतीक्षालय की व्यवस्था ।
19.	बस्ती	द्वीप प्लेटफार्म नं. 2 और 3 पर सायवान की व्यवस्था ।
20.	गोंडा	लाइन नं. 1 और 3 (ब. ला.) पर कंक्रीट एप्रन की व्यवस्था, ब. ला. के प्लेटफार्म को ऊँचा उठाना ।
21.	मुरादाबाद	नया प्रतीक्षालय, बुकिंग कार्यालय और ऊपरी पैदल पुल ।
22.	भागरा फोर्ट	स्टेशन की इमारत में सुधार जिसमें प्रतीक्षाकक्ष में प्लास्टिक बकेट किस्म की सीटें नया धारण कार्यालय, जलशीतक, प्लेटफार्म नं. 1 पर सायवान का विस्तार शामिल है ।

दिल्ली में हूजे के कारण शीत

3686. श्री राज कुमार राय :

श्री कमला प्रसाद रावत :

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

(क) दिल्ली के विभिन्न भागों में हूजे तथा आंत्रशोथ के कारण अब तक कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई है ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने मृतकों के बेसहारा परिवारों को कोई सहायता दी है ;

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

(घ) इस समय विभिन्न अस्पतालों में ऐसे कितने मरीजों का इलाज चल रहा है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) जुलाई और अगस्त, (16 अगस्त) 1988 के दौरान दिल्ली के विभिन्न भागों से घात्रशोष और हैजे के कारण 315 मौतें (अनर्पित) होने की सूचना मिली है।

(ख) और (ग) इस मंत्रालय ने मृतकों के परिवारों को कोई नकद सहायता नहीं दी है। किन्तु भारत सरकार सभी संबंधित प्राधिकरणों द्वारा किए जा रहे निवारक और रोगहर उपायों को लगातार आनिर्देश कर रही है और हर वक्त व्यक्तियों, सामग्री और बेक्सीनों की सप्लाई सुनिश्चित की है।

(घ) 14 अगस्त, से 16 अगस्त, 1988 तक विभिन्न अस्पतालों में हैजे और घात्रशोष के जो रोगी आए और दाखिल किए गए उनकी संख्या इस प्रकार है :—

तारीख	इलाज किए गए रोग	दाखिल किए गए रोगी
14.8.88	464	131
15.8.88	525	136
16.8.88	652	168

दिल्ली से जौनपुर और बारणसी के लिए लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां

3687. श्री राज कुमार राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोगों की सुविधा के लिए दिल्ली से जौनपुर और बारणसी के लिए कुछ और लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां चलाने का है, और

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

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

न्यू कूच बिहार रेलवे स्टेशन

[अनुवाद]

3689. श्री अनिल बसु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को न्यू कूच बिहार रेलवे स्टेशन की साराब हालत की जानकारी है ;

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

(ग) स्थिति में सुधार के लिए कौन-कौन से उपाय किए जाने का प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) से (ग) न्यू कूचबिहार रेलवे स्टेशन और वहाँ जिन सुख-सुविधाओं की व्यवस्था है, उनका अनुरक्षण संतोषजनक ढंग से किया जा रहा है।

दिल्ली में पुनर्वास कालोनियों में मूलभूत सुविधायें

[हिन्दी]

3690. श्री रामचन्द्र :

श्री बलबन्त सिंह रामूबालिया :

श्री नारायण चौबे :

क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में पिछले कुछ वर्षों के दौरान लोगों को गन्दी बस्तियों से हटाकर पुनर्वास कालोनियों में ले जाया गया था ताकि वे एक सामान्य जीवन व्यतीत कर सकें;

(ख) यदि हां, तो क्या इन कालोनियों में पानी, बिजली और सफाई इत्यादि के पर्याप्त और समुचित प्रबन्ध किए गए थे;

(ग) यदि हां, तो कितनी कालोनियों में टॉटी-जल की व्यवस्था की गई थी तथा कितनी कालोनियों में अभी टॉटी-जल की व्यवस्था नहीं की जा सकी थी;

(घ) इन सभी कालोनियों में अब तक टॉटी-जल की व्यवस्था न करने के क्या कारण हैं;

श्री:

(ङ) इन सभी कालोनियों में टॉटी जल की व्यवस्था कब तक कर दी जायेगी ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

लखनऊ दिल्ली उड़ान में विलम्ब

3691. श्री राम प्यारे सुमन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लखनऊ-दिल्ली उड़ान संख्या आई. सी.-436, लखनऊ हवाई अड्डे से प्रायः विलम्ब से शुरू होती है ।

(ख) यदि हां, तो जनवरी से जुलाई, 1988 तक की अवधि के दौरान उक्त उड़ान में कितनी बार विलम्ब हुआ; और

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं और इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिबराज बी. पाटिल) : (क) से (ग) जनवरी से जून, 1988 की अवधि के दौरान (जुलाई, 88 के अंकड़े उपलब्ध नहीं हैं) आई. सी.-436 की कुल 174 उड़ानों में से लखनऊ से जाने वाले 91 उड़ानों में देरी हुई तथा 4 उड़ानों को रद्द किया गया, जिनका विवरण निम्न प्रकार है :—

	देरी	रद्द की गई
	1	2
इन्वीनियरी	1	—
मीसम	4	2

	1	2
विविध	3	—
परिणामी	83	2
जोड़	91	4

उपरोक्त में से यह देखा जा सकता है कि 91% देरी/रद्द की गई उड़ानें परिणामी कारणों से हुईं जो कि प्रारम्भिक देरियों के कारण होती हैं। चूंकि एक विमान दिन में कई उड़ानों का परिचालन करता है और किसी एक उड़ान में देरी होने से उसके बाद की उस दिन विमान द्वारा परिचालित सभी उड़ानों में देरी हो जाती है। दो उड़ानों के बीच के समय में पर्याप्त वृद्धि करने से परिणामी देरियों में कमी आ सकती है। तथापि इस समय इण्डियन एयरलाइन्स में विमानों की अत्यधिक कमी के कारण उड़ानों के बीच पर्याप्त वृद्धि करना सम्भव नहीं है। इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा निकट भविष्य में विमानों को लीज पर लेने या उनकी क्षरीद के पश्चात स्थिति में सुधार आ सकेगा :

दिल्ली विकास प्राधिकरण में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के इन्जीनियर

3692. श्री राम प्यारें सुमन : क्या शहरी विकास मंत्री दिल्ली विकास प्राधिकरण में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के इन्जीनियरों के बारे में 24 अगस्त, 1987 के अंतरांकित प्रश्न संख्या 4293 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि ।

(क) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने इस समय कार्यरत कुशल इन्जीनियरों की श्रेणीवार संख्या कितनी है;

(ख) प्रत्येक श्रेणी में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के इन्जीनियरों की संख्या कितनी है;

(ग) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कितने इन्जीनियरों की डील देकर पदोन्नति की गई और किस प्रकार की डील दी गई; और

(घ) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अधिकारियों को पदोन्नत करने के लिए क्या प्रभावी कदम उठाने का प्रस्ताव है ?

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हलदीर सिंह) : (क) और (ख) सम्बन्धित सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति श्रेणी से संबंधित 32 कनिष्ठ इन्जीनियरों की पात्रता की अवधि में शिथिलता देकर सहायक इन्जीनियरों के रूप में पदोन्नत किया गया है।

(घ) दिल्ली विकास प्राधिकरण ने पात्रता की अवधि में 8 माह तक की शिथिलता देने का निर्णय लिया है।

विवरण

क्रम संख्या	पद का नाम	सामान्य	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति	योग
1.	मुख्य इन्जीनियर	10	—	—	10
2.	अधीक्षक इन्जीनियर (सिविल)	20	—	—	28
3.	अधीक्षक इन्जीनियर (विद्युत)	4	—	—	4
4.	उप निदेशक (सर्वेक्षण)	4	—	—	4
5.	कार्यपालक इन्जीनियर (सिविल)	132	—	—	132
6.	कार्यपालक इन्जीनियर (विद्युत)	14	—	—	14
7.	× सहायक इन्जीनियर (सिविल)	481	41	1	523
8.	× सहायक इन्जीनियर (विद्युत)	64	3	—	67
9.	सहायक इन्जीनियर (सर्वेक्षण)	14	1	—	15
10.	कनिष्ठ इन्जीनियर (सिविल)	1400	169	91	1660
11.	कनिष्ठ इन्जीनियर (विद्युत)	165	32	17	214

× हाल ही में हमने 8 सहायक इन्जीनियर (सिविल) तथा 4 सहायक इन्जीनियर (विद्युत) अनुसूचित जाति के भर्ती किए हैं, जिसमें से 5 ने अब तक कार्यभार सम्भाल लिया है तथा 7 अभी कार्यभार संभालने वाले हैं।

देश में फाइलेरिया रोग से पीड़ित व्यक्ति

[अनुवाद]

3693. श्री मुस्तायस्ली राम खन्नन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फाइलेरिया रोग से पीड़ित व्यक्तियों की संख्या का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन किया गया है;

(ख) राज्यवार कितने मामलों का पता चला है;

(ग) क्या सरकार का केरल में, अलेप्पी मेडिकल कालेज में एक स्थायी फाइलेरिया शोध एकक स्थापित करने का विचार है;

(ग) यदि हां, तो इस बारे में सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (शुमारी सरोज खापर्डे) : (क) जी, हां। फाइलेरिया से पीड़ित व्यक्तियों की संख्या का पता लगाने के लिए देश के विभिन्न भागों में नमूना सर्वेक्षण किए गए हैं।

(ख) नमूना सर्वेक्षणों के आधार पर वर्ष 1987 के दौरान फाइलेरिया के रोगियों की राज्यवार अनुमानित संख्या इस प्रकार है।

क्रम संख्या	राज्य	संख्या दस लाख में	
		एम. एस. कैरियर्स	रोगी व्यक्ति
1	2	3	4
1.	झारख प्रदेश	3.61	1.35
2.	असम	0.35	0.09
3.	बिहार	3.94	5.41
4.	गुजरात	1.00	0.13
5.	कर्नाटक	0.69	0.08
6.	केरल	2.28	2.24
7.	मध्य प्रदेश	0.61	0.08
8.	महारोष्ट्र	0.84	0.16
9.	उड़ीसा	2.19	1.37
10.	तमिलनाडु	2.24	1.19
11.	पश्चिम बंगाल	0.79	0.02
12.	अण्डमान और निकोबार	0.01	—
13.	उत्तर प्रदेश	6.39	6.87
14.	पाण्डिचेरी	0.03	0.01
15.	लक्षदीप	0.01	—
16.	दमण और दीव संघ राज्य	0.01	—
17.	दादरा व नागर हवेली	0.01	—
		योग	23.00
			19.00

अन्ध समी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र फाइलेरिया से मुक्त हैं।

(ग) और (घ) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद वैक्टर नियंत्रण अनुसंधान केन्द्र, पाण्डिचेरी के सहयोग से मेडिकल कालेज अलेप्पी, केरल में एक फाइलेरिया अनुसंधान युनिट खोलने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है।

चिकित्सा के स्तर में सुधार लाने हेतु भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद का प्रस्ताव

3694. प्रो. अन्न भानु देवी :

श्री सनत कुमार मंडल :

श्री पीयूष तिरकी :

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

(क) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद (आई. सी. एम. आर.) ने देश में चिकित्सा संस्थाओं के स्तर में सुधार लाने के लिए विचार किया है ;

(ख) क्या सरकार ने भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद और चिकित्सा शिक्षा से जुड़े अन्य निकायों के साथ परामर्श करके कोई कार्यक्रम तैयार किया है ; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्योधा क्या है और केन्द्रीय सरकार द्वारा कितना पूंजीगत परिव्यय बहन किया जाएगा ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज सायब) : (क) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने देश की मेडिकल संस्थाओं के स्तर में सुधार लाने के लिए अनेक कदम उठाए हैं। इस परिषद ने मेडिकल कालेजों में "उन्नत अनुसंधान केन्द्र खोले हैं और उन्हें पर्याप्त धन उपलब्ध किया है ताकि शैक्षिक रूप से उत्कृष्ट व्यक्ति राष्ट्रीय स्वास्थ्य संबंधी निर्धारित समस्याओं में अनुसंधान कर सकें। यह परिषद क्षेत्रीय या स्थानीय स्वास्थ्य समस्याओं के हल के लिए मेडिकल संस्थाओं में ग्रन्थेयकों के अनुसंधान संबंधी प्रयासों को बढ़ावा देने के लिए बाह्य कार्य कलाप के एक अंग के रूप में अनुदान भी देती है, देश की मेडिकल संस्थाओं के स्तर में सुधार लाने के लिए जनशक्ति का विकास बहुत ही महत्वपूर्ण है। इस बात को महसूस करते हुए परिषद ने चुनिंदा प्रतिभाशाली चिकित्सा स्नातकों के लिए प्रतिभा खोज योजना और स्नातकोत्तर स्तर तक उनकी मदद करने की योजना शुरू की है। परिषद क्याति प्राप्त मेडिकल संस्थाओं के मान्यता प्राप्त अध्यापकों के मार्ग-निर्देशन में अनुसंधान परिभोजनाएँ चलाने के लिए कनिष्ठ और वरिष्ठ फैतोज को भी सहायता प्रदान करती है। इस मानव संसाधन विकास कार्यक्रम की गुणवत्ता में और सुधार लाने के लिए इन स्कीमों में इस समय कुछ संशोधन किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त परिषद चिकित्सा विज्ञान में विभिन्न सेमीनारों और कार्यशालाओं के लिए वित्तीय सहायता यात्रा अनुदान और विशेषज्ञ सलाह प्रदान करती है जिससे चिकित्सा कर्मिकों के ज्ञान और कुशलता में वृद्धि हो सके तथा भारत में मेडिकल संस्थाओं के स्तर में वृद्धि हो सके।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

साद्य तेलों का उत्पादन और भांग

[हिन्दी]

3695. प्रो. अन्न भानु देवी : क्या साद्य और नागरिक वृत्ति मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1988-89 के दौरान साद्य तेलों के कितने उत्पादन का लक्ष्य निर्धारित किया गया था और इनका अनुमानित उत्पादन कितना है ; और

(ख) इस वर्ष के दौरान देश में खाद्य तेलों की अनुमानित मांग कितनी है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंठा) : (क) और (ख) 1988-89 के दौरान देश में खाद्य तेलों का अनुमानित उत्पादन तथा उनकी मांग क्या होगी इसका आकलन अभी नहीं किया जा सकता।

हेजा और आंत्रशोथ फैलने के कारणों के बारे में रिपोर्टें

[अनुबाब]

3696. श्री प्रकाश बी. पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हेजा और आंत्रशोथ फैलने के बारे में श्री सुकथोकर की रिपोर्टें सरकार को पेश कर दी गई हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो जांच-परिणामों का ब्योरा क्या है ; और

(ग) रिपोर्ट में दिये गये सुझावों को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) और (ख) इस मंत्रालय को श्री सुकथनकर की रिपोर्टें प्राप्त नहीं हुई हैं।

(ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

रेलवे पेंशन भोगियों को चिकित्सा सुविधाएं

3697. डा. ए. के. पटेल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चौथे वेतन आयोग ने केन्द्रीय सरकार के पेंशन भोगियों को निशुल्क ऐसी चिकित्सा सुविधाएं, जो वे अपनी सेवा-काल के दौरान प्राप्त कर रहे थे देने की सिफारिश की है,

(ख) क्या यह सच है कि उपर्युक्त सिफारिश के बावजूद अब भी सेवानिवृत्त रेलवे कर्मचारियों को उक्त सुविधाओं से वंचित रखा जा रहा है, और

(ग) यदि हाँ, तो इस संबंध में सरकार क्या विचार कर रही है तथा उसकी क्या कार्य-योजना है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) जी नहीं। चौथे केन्द्रीय वेतन आयोग ने केन्द्रीय सरकार के पेंशन-भोगियों को निशुल्क चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने की सिफारिश नहीं की है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

घाटवीं योजना के दौरान स्वदेशी चिकित्सा प्रणाली को प्राथमिकता

3698. श्री सी. आश्व रेड्डी :

डा. अन्न दोस्तर त्रिपाठी :

श्री एच. ए. डोरा :

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

क्या सरकार का आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान भारतीय चिकित्सा प्रणाली के विकास के लिए उच्च प्राथमिकता देने का विचार है जैसा कि 7 जुलाई, 1988 के 'स्टेट्समैन' में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या नीति अपनाने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) और (ख) स्वास्थ्य मंत्रालय से सम्बद्ध परामर्श समिति की 6 जुलाई, 1988 को हुई बैठक के दौरान केन्द्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री ने कहा कि वह आठवीं योजना में स्वदेशी चिकित्सा पद्धति कार्यक्रम पर अधिक जोर देने का प्रयत्न करेंगे तथापि आठवीं योजना के लिए स्कीमें आर्बटन अभी तैयार किए जाने हैं।

प्रतिबन्धित एस्ट्रोजन और प्रोगेस्टेरोन की बिक्री रोकने के उपाय

3699. श्री सी. माधव रेड्डी :

श्री मानिक रेड्डी :

श्री प्रकाश चन्द्र :

श्री एम. रघुमा रेड्डी :

श्री मोहन माई पटेल :

श्रीमती गीता मुक्तार्जी :

श्री. राम कृष्ण मोरे :

श्री सरकाराज ग्रहम्ब :

श्री बिलास मुत्तमवार :

श्रीमती मनोरमा सिंह :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 22 जुलाई, 1988 को इन्डियन पोस्ट में प्रकाशित एक समाचार की ओर दिलाया गया है, जिसमें यह कहा गया है कि सरकार द्वारा 15 जून, 1988 को एस्ट्रोजन और प्रोगेस्टेरोन के हाई डोज धोरल फार्मूलेशन पर प्रतिबन्ध लगा दिए जाने के बावजूद यह औषध देश के विभिन्न भागों विशेषकर बम्बई और पुणे में औषध विक्रेताओं के पास आसानी से उपलब्ध है;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार का देश में ऐसी प्रतिबन्ध औषध की बिक्री रोकने और उत्पादकों के पास पड़े इसके स्टॉक को जप्त करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसका कारण है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) इन अधिक मात्रा वाले मिश्रणों (छाए जाने वाले गर्भनिरोधकों को

छोड़ कर) के निर्माताओं को इन मिश्रणों के निर्माण और बिक्री को तत्काल बन्द करने और उक्त मिश्रणों के स्टॉक को बाजार से वापस लेने का निर्देश दिया गया है।

राज्य औषध नियंत्रक प्राधिकारियों से, जो कि औषध और प्रसाधन सामग्री अधिनियम और उसके अन्तर्गत बने नियमों के अन्तर्गत औषधों के निर्माण और बिक्री के लिए लाइसेंसिंग प्राधिकारी हैं, अनुरोध किया गया है कि वे निर्माताओं को एस्ट्रोजन और प्रोजेस्टिन (खाए जाने वाले गर्भ निरोधकों को छोड़कर) के अत्यधिक मात्रा वाले मिश्रणों का निर्माण बन्द करने के लिए कहें और यह सुनिश्चित करें कि केमिस्टों और औषध बिक्रेताओं द्वारा ऐसे मिश्रण उनके राज्यों में न बेचे जाए तथा वे अपने पास बचे स्टॉक को संबंधित निर्माताओं को वापस कर दें। कुछ उपभोक्ता संगठनों, इन्डियन ड्रग्स मेनुफैक्चरर एसोसिएशन, आर्गनाइजेशन ऑफ फार्मास्यूटिकल प्रोड्यूसर ऑफ इन्डिया तथा भारतीय चिकित्सा संघ का एस्ट्रोजन और प्रोजेस्टिन के मिश्रणों के निर्माण और बिक्री पर सरकार द्वारा अधिसूचना जारी कर बिक्री के बारे में सूचित कर दिया गया है और उनसे इस प्रतिबन्ध के बारे में अपने सदस्यों को व्यापक रूप से जानकारी देने के लिए कहा गया है।

इस प्रतिबन्ध के बारे में बहुत से प्रमुख प्रसंगों में प्रेसनोट प्रकाशित किया गया था और इसे आकाशवाणी और दूरदर्शन के समाचार बुलेटिनों में भी स्थान दिया गया।

हरियाणा में प्रशिक्षण कार्यक्रम के लिये विमान

3700. श्री सी. माधव रेड्डी :

श्री सीताराम गाबली :

श्री प्रकाश चन्द्र :

श्री एम. रघुमा रेड्डी :

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

(क) क्या यह सच है कि हरियाणा में विमान उपलब्ध न होने के कारण पायलट प्रशिक्षण कार्यक्रम रुका पड़ा है;

(ख) क्या केंद्रीय सरकार का हरियाणा राज्य की प्रशिक्षण विमानों संबंधी मांग को पूरा करने का विचार है;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) हरियाणा सरकार और हरियाणा के "एविएशन क्लब" से प्रशिक्षण विमान के लिए कोई मांग नहीं आई है।

उत्तर रेलवे द्वारा अपने अधिकारियों हेतु लिये गये मकानों के लिए जीज की शर्तें

3701. श्री बनबारी लाल पुरोहित : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे में अपने अधिकारियों के लिये निजी मकान स्वीज कर लिये हैं;

- (क) यदि हां, तो उन मन्त्रियों की संख्या कितनी है;
- (ग) लीज के नियम धीरे धीरे क्या हैं; धीरे
- (घ) क्या उत्तर रेलवे ने लीज की इन शर्तों में से कितनी शर्तों का उल्लंघन किया है धीरे यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?
- रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाश्रीर प्रसाद) : (क) जी हां ।
- (ख) 22 मवव ।
- (ग) पट्टा करार की प्रतिलिपि बिबरण के रूप में संलग्न है ।
- (घ) जी नहीं ।

बिबरण

यह करार एक पक्षकार के रूप में (जिसे इसमें धामे 'पट्टाकर्ता' कहा गया है धीरे इसके अन्तर्गत उनके उत्तरवर्ती, प्रशासक धीरे समनुदेशिनी भी हैं) धीरे दूसरे पक्षकार के रूप में उप मुख्य इंजीनियर/डिप्टी, उत्तर रेलवे, नयी दिल्ली के माध्यम से परिसरों में कार्यरत भारत के राष्ट्रपति (जिन्हें इसमें धामे 'पट्टेदार' कहा गया है धीरे इसके अन्तर्गत उनके उत्तरवर्ती धीरे समनुदेशिनी भी हैं) के बीच तारीखको किया गया । यह करार इस बात का साक्षी है कि एतद्द्वारा नियत किये गये क्रियाये धीरे पट्टेदार की ओर से की गयीं उन प्रसंविदाओं, शर्तों धीरे करारों, जो इसमें धामे दी गयीं हैं धीरे जिनका अनुमानन धीरे निष्पादन पट्टेदार को करना है, के प्रतिफलस्वरूप पट्टाकर्ता पट्टेदार को वह सम्पूर्ण परिसर (उस पर स्थित फिक्सचर, फिटिंगों, आदि सहित), जो विशेष रूप से अनुसूची में वर्णित हैं, (जिन्हें इसमें धामे हस्तान्तरित परिसर कहा गया है) अन्तर्गत है ।

पट्टेदार उक्त परिसर की पहली बार.....से.....तक की अवधि के लिए अपने पास रखेगा धीरे उसे यह विकल्प होगा कि वह अपनी आवश्यकतानुसार उसका बर्धनुबध नवीकरण कराता रहे धीरे इसमें धामे उपबंधित किये गये अनुसार आवर्धन होगा परन्तु शर्त यह है कि पट्टेदार उक्त अवधि के लिए धीरे जी कैलण्डर के अनुसार..... रुपये के मासिक किरायों का उस प्राणामी माह के 15 (पन्द्रह) दिन के भीतर्ध संदाय करेगा जिसके लिए किराया देय हो ।

(1) पट्टेदार एतद्द्वारा पट्टाकर्ता के साथ निम्नलिखित रूप में प्रसंविदा करता है :—

- (i) एतद्द्वारा नियत किये गये मासिक किराये का संदाय किसी दुष्प्रेरण या कटौती के बिना पूर्वोक्त दिनों के भीतर्ध करेगा । लेकिन, पट्टेदार अन्तर्ध परिसरों के संबंध में किन्हीं वरों, कर्तों (कर्तों में स्वामी धीरे अधिभोगी दोनों के हिस्से) या किन्हीं धर्म्य प्रमारों के लिए किसी भी तरह दायी या जिम्मेदार नहीं होगा । लेकिन, अधिभोगी मीटर के किराये धीरे उसके द्वारा उपयुक्त बिजली, पानी धीरे गैस संबंधी प्रमारों के लिए जिम्मेदार होगा और उनका संदाय करेगा ।
- (ii) अन्तर्ध परिसरों और उस पर स्थित फिक्सचरों तथा फिटिंगों को धीरे हासत में धीरे किराये पर देने योग्य रखेगा, समुचित व्यवस्था को धीरे करेगा ।

- (iii) पट्टाकर्ता को पूर्व लिखित सहमति के बिना, अन्तरित परिसरों की किसी भी दीवार को क्षति नहीं पहुंचायेगा या तोड़-फोड़ नहीं करेगा ।
- (iv) अन्तरित परिसरों को पट्टेदार के अधिकारियों और कर्मचारियों के लिए, जिन्हें रिहायशी क्वार्टर पट्टेदार द्वारा या पट्टेदार के कार्यालय द्वारा समय-समय पर प्राबंठित किये जायें, रिहायशी क्वार्टरों के प्रयोजन के अतिरिक्त उपयोग करने या उपयोग किये जाने की अनुमति नहीं देगा ।
- (v) पट्टेदार इस पट्टे की समाप्ति पर या यदि पट्टे को इसमें उपबंधित के अनुसार नवीकरण करके बढ़ा दिया जाता है, तो बढ़ायी गयी अवधि की समाप्ति पर, या इसमें प्रागे उपबंधित किये गये अनुसार पट्टे को शीघ्र अवधारित किये जाने पर, अन्तरित परिसर को इसमें पहले अन्तर्विष्ट पट्टेदार की प्रसंविदाओं के अनुसार समुचित अव-क्षणीय और दैवी कारणों से हुई क्षति अथवा ऐसी क्षति, जो पट्टेदार, उसके कर्म-चारियों, सेवकों और एजेंटों की लापरवाही या दोषपूर्ण कार्य के कारण न हुई हो तथा अन्य अप्रतिरोध्य शक्तियों को छोड़कर अच्छी तथा किराये पर देने योग्य हालत में वापस करेगा ।

2. पट्टाकर्ता एतद्द्वारा पट्टेदार के साथ निम्नलिखित रूप में प्रसंविदा करता है :—

- (i) अन्तरित परिसरों के संबंध में सभी विगत, वर्तमान और भावी दरों, करों (करों में स्वामी और अधिभोगी दोनों के हिस्से) देय प्रभारों और निर्गमों का संदाय और उन्मोदन करेगा और पट्टेदार किसी भी हालत में किन्हीं ऐसे करों के लिए किसी भी तरह जिम्मेदार नहीं होगा ।
- (ii) पट्टान्तरित परिसर को हवा और जल रोधी रखना, और आवधिक सफेदी और रंग-रोगन की व्यवस्था करना, पट्टान्तरित परिसर या उसके किसी जुड़नार और साज-सामान की टूट-फूट की मरम्मत कराना, सिवाय ऐसी नुकसानियों के जो पट्टेदार या उसके कर्मचारियों, नौकरों और एजेंटों की लापरवाही या दोषपूर्ण कार्य करने के कारण हुई हैं ।

3. पट्टेदार द्वारा, जब कभी भी आवश्यक प्रतित हो, अपने खर्च पर पट्टान्तरित परिसर या उसके किसी भाग की सफेदी, रंग रंजन और/या स्टिम्पच कराना पट्टेदार के लिए विधि सम्मत है ।

4. पट्टेदार के लिये यह विधि सम्मत होगा कि उक्त अवधि के दौरान अपने खर्च पर पट्टान्तरित परिसर में लगे साज-सामान और जुड़नार को और उस पर बनाये गये या सुसिद्ध किये गये उपबिभाजनों को हटाये और प्रतिस्थापित करे बशर्ते कि पट्टेदार इस प्रकार हटाये जाने के कारण पट्टान्तरित परिसर से हुई टूट-फूट या नुकसानी की मरम्मत और प्रतिपूर्ति पट्टादाता की संतुष्टि के अनुरूप करे और पट्टान्तरित परिसर को उसकी पुर्वस्थिति और हालत में प्रत्यावर्तित करे ।

5. पट्टेदार अपनी ओर से अनुपालित, पूरित और निष्पादित किये जाने वाले और सभी प्रसंविदाओं उनमें अन्तर्विष्ट शर्तों का निष्पादन और अनुपासन करते हुए उक्त अवधि के दौरान

पट्टादाता या पट्टादाता की ओर से दावा करने वाले किसी व्यक्ति द्वारा बिना किसी रुकावट के पट्टान्तरित परिसर को अपने पास रख सकता है और उल्लेख उपयोग कर सकता है, सिवाय करार के खण्ड 6 के उपखण्ड (1) में ऐसा उपबन्धित हो।

6. पक्षकारों के बीच और उनके द्वारा यह एतद्वारा निम्न प्रकार से स्वीकार और घोषित किया जाता है कि :—

- (i) एतद्वारा सृजित अग्निघृति पट्टाधारी के इस विकल्प के साथ कम से कम तीन वर्ष की अवधि के लिए है कि वह उसे इससे पहले समाप्त कर सकता है। यदि पट्टाधारी ऐसा करना चाहता है तो दूसरे पक्ष को पन्द्रह दिन का लिखित नोटिस देगा। अग्निघृति दोनों पक्षों के विकल्प पर दूसरे पक्षधर को 15 दिन का लिखित नोटिस देकर समाप्त होगी।
- (ii) कि पट्टादाता पट्टे की अवधि की समाप्ति पर पट्टाधारी के अनुरोध पर और ऐसे ही समय-समय पर इसके भागे यह कि प्रत्येक अगली अवधि की समाप्ति पर और पट्टाधारी के साथ इसके पहले दिये गये समान निबन्धनों की उन्हीं शर्तों के अनुसार नवीकरण करते हुये पट्टान्तरित परिसर का नया पट्टा निष्पादित करेगा।
- (iii) टिकट और रजिस्ट्रेशन की सभी लागत का, यदि कोई संवायों, पट्टेदार द्वारा भुगतान किया जायेगा।
- (iv) भारत के राष्ट्रपति द्वारा दिये जाने वाले सभी नोटिस और की जाने वाली अन्य कार्रवाइयां उनकी ओर से उप मुख्य इन्जीनियर/डिप्ट्यू, उत्तर रेलवे, नयी दिल्ली द्वारा दी और की जा सकेगी।

उपसूचित अनुसूची : में स्थित ब्लाक के मंजिल के सम्पूर्ण परिसर में कमरे स्नानागार और एक मण्डार कमरा, एक रसोईघर, एक गैरेज, बरामदा रास्ता आदि हैं। संलग्न सूची और संलग्न नक्शे में यथा दक्षित के अनुसार जुड़नाच और साज-सामान सहित (जो भी लागू न हो, काट दें)

इसके, साक्ष्य स्वरूप इसके पक्षकारों ने ये विलेख अपने सम्बन्ध हस्ताक्षरों के सामने दी गयी तारीख और वर्ष को इनकी उपस्थितियों में निष्पादित किये हैं।

श्री द्वारा हस्ताक्षरित

.....

पट्टाकर्ता

उप मुख्य इन्जीनियर/डिप्ट्यू

उत्तर रेलवे, बड़ीदा हाउस,

नयी दिल्ली द्वारा हस्ताक्षरित

भारत के राष्ट्रपति के लिए और उनकी ओर से

..... तारीख को।

निम्नलिखित को उपस्थिति में:

साक्षी

..... की

साक्षी

..... तारीख को

साक्षी

साक्षी

साक्षी

ब्लाक.....के

.....के परिसर में साज-

सुझावों और जुझारों का ब्यौरा दर्शाने वाला विवरण

क्र. सं.	उपस्कर का नाम	साज-सज्जाओं की कुल संख्या.	जो खरब है उनकी संख्या	टिप्पणी
1	2	3	4	5
1.	प्रयोग की जा रही बिजली-बिचमां			
2.	बिजली के पंखों के तार लगे प्वाइन्ट			
3.	बिजली-बली के तार लगे प्वाइन्ट			
4.	बिजली के पंखों के रेगुलेटर			
5.	बिजली के दीवार साकेट्स			
6.	बिजली के बल्ब			
7.	(क) इलेक्ट्रिक शेड्स फेन्सी (ख) इलेक्ट्रिक शेड्स प्लेन			
8.	(क) इलेक्ट्रिक वाल ब्रैकेट्स (ख) इलेक्ट्रिक काठक टाइट ब्रैकेट्स			
9.	बिजली के स्विच			
10.	बिजली के होल्डर			
11.	बिजली के बूल्हे			
12.	हाथ धोने के लिए बिलमबियां			
13.	पानी की टंकियां			
14.	नलके			
15.	फम्बारे			
16.	दर्पण			
17.	टाकट रोक			
18.	होज			
19.	गीजब			
20.	शेल्क, कार्यालय कक्ष			

1	2	3	4	5
21.	शेल्फ कार्यालय क्षयन कक्षा			
22.	शेल्फ पर्दा छड़ें			
23.	क्लेरिण्ट बिन्डो कार्ड			
24.	पावर स्विच			
25.	पावर प्लग			
26.	बिजली के बंधे			
27.	घन्य फिटिंगें			
28.	शेल्फ रसोई घर			

द्वारा हस्ताक्षरित

निम्नलिखित की उपस्थिति में पट्टाकर्ता

साक्षी :

पता :

द्वारा हस्ताक्षरित

उप मुख्य इन्जीनियर/उत्स्यू उत्तर

रेलवे, नयी दिल्ली

भारत के राष्ट्रपति के लिए श्री उम्मी घोष से।

आजदिनांक.....

साक्षी.....

पता.....

उपयुक्त साज-सामान तथा जुड़नारों

की जांच की गयी

प्रतिभोग के हस्ताक्षर.....

नाम और पदनाम.....

शिकिस्तकों को सरकारी आवास के आवंटन में व्यवसाय निषेध भत्ते को वेतन के रूप में समझना

3702. श्री कृष्ण सिंह : क्या राष्ट्रीय विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेवारत शिकिस्तकों को विये जाने वाले व्यवसाय निषेध-भत्ते को सामान्य पूल के सरकारी आवास के आवंटन के लिए पात्रता सहित, सभी सेवा संबंधी सभी मामलों के लिए वेतन के रूप में समझा जायेगा जैसा कि जनवरी, 1986 से पहले होता था,

(ख) क्या यह सच है कि सम्पदा निदेशक कार्यालय सामान्य पूल के आवास के आवंटन के लिए व्यवसाय निषेध-भत्ते को वेतन नहीं मान रहा है, और

(ग) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में सरकार का क्या सुधारात्मक कदम उठाने का विचार है ;

शाहूरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री इलखीर सिंह) : (क) से (ग) सामान्य पूल रिहायशी वास के लिए पात्रता निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ डाक्टरों की दिये जाने वाले व्यवसाय निषेध भत्ते को शामिल करने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है।

“पम्फीगस” रोग का उपचार

3703. श्री अरार. एम. शोये : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय डाक्टरों ने एक पीड़ादायक और प्रायः घातक “पम्फीगस” नामक नम्र रोग, जिसके होने के कारण का अब तक पता नहीं चल सका है, का उपचार खोज निकाला है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) और (ख) भारत सरकार के पास उपलब्ध सूचना के अनुसार पम्फीगस के लिए वैज्ञानिक रूप से प्रमाणित नया इलाज नहीं है।

बिक्री के लिए तैयार औषधियों की अनुमति

3704. श्री गुरुदास कामत : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तैयार औषधियों के बिक्री के लिए अनुमति प्राप्त करने हेतु क्या आवश्यकताएं पूरी करनी होती हैं; और

(ख) गत दो वर्षों के दौरान सरकार ने कौन-कौन सी परिष्कृत औषधियों की बिक्री के लिए अनुमति प्रदान की है और उनमें से प्रत्येक के संबंध में किये गए परीक्षण अध्ययन का ब्यौरा क्या है।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) किसी निर्धारित एकल योग के सम्पाक की बिक्री की अनुमति देने की अपेक्षाएं हैं-स्वस्थ मानव वास्तविकियों पर इन विट्रो प्रबिलयन अध्ययन, पूर्ण और तुलनात्मक जैव-उपलब्धता अध्ययन।

(ख) पिछले दो वर्षों के दौरान केन्द्रीय सरकार ने इन योगों के इन विट्रो प्रबिलयन और जैव-उपलब्धता के संतोषजनक आधार पर प्रोप्रानोलोल अविच्छिन्न औषध-निःसरण कैप्सूल तथा डाइक्लोफेनाक सोडियम अविच्छिन्न औषध-निःसरण गोण्डियों के बेचने की अनुमति दी है।

बालक श्रम अधिनियम, 1986 के अधीन नियम बनाना

3705. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बालक श्रम (प्रतिषेध तथा विनियमन) अधिनियम, 1986 के अधीन नियम बना लिए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इन्हें कब प्रख्यापित किया गया और इनके अन्तर्गत क्या कार्यवाही की गई;

(ग) क्या इस अधिनियम के अन्तर्गत अपेक्षित उन खतरनाक उद्योगों का पता लगाया गया है जिनमें बच्चों के रोजगार पर रोक लगाई गई है;

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी धारा क्या है ? और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अथ मंत्री (श्री बिन्देशचरी बुबे) : (क और (ख) बाल श्रम (प्रतिषेध और विनियमन) अधिनियम, 1986 की धारा 18 के अधीन नियमों को दिनांक 10 अगस्त, 1988 के भारत के राजपत्र असाधारण में प्रकाशित किया गया है।

(ग) और (घ) बाल श्रम तकनीकी सलाहकार समिति जिसे की उन व्यक्तियों और संक्रियाओं के बारे में सरकार को परामर्श देने के लिए इस अधिनियम के अधीन गठित किया गया है जिसमें चौदह वर्ष से कम आयु के बालकों का नियोजन प्रतिषिद्ध है; ने अपनी पहली रिपोर्ट सरकार को प्रस्तुत कर दी है। इस समिति ने कतिपय उन व्यवसायों और संक्रियाओं का पता लगाया है जो कि बालकों के लिए जोखिमपूर्ण हैं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

सिगापुर द्वारा आवास हेतु सहायता की पेशकश

370५. श्रीमती किशोरी सिंह :

श्री बी. तुलसीराम : क्या शहरी विकास मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनकी हाल ही में सिगापुर यात्रा के दौरान सिगापुर के आवास निर्माण हेतु विशेष जानकारी देने की पेशकश की थी।

(ख) यदि हां, तो किस किस की विशेष जानकारी देने की पेशकश की गई और इसका किन क्षेत्रों में उपयोग किया जाएगा, और

(ग) क्या इस पेशकश को स्वीकार करने के लिए कोई ठोस कदम उठाए गए हैं।

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) से (ग) सिगापुर गणराज्य के राष्ट्रीय विकास मंत्री श्री एस. घनाबालान के निमंत्रण पर शहरी विकास मंत्री की अध्यक्षता में एक उच्च स्तरीय भारतीय प्रतिनिधि मण्डल सिगापुर गया था। नेतिनिधि मण्डल ने सिगापुर में लोक आवास, शहरी आयोजना तथा द्रुतगामी जन परिवहन पद्धति के परिचालन से सम्बन्धित उनके क्रियाकलापों की जानकारी प्राप्त की। लाइसेंसिंग और किराया आदि के नियंत्रण मुक्त करना तथा राजस्व, निर्माण क्रियाकलापों तथा नगर विकास पर इनका प्रभाव दिलचस्पी का एक अन्य क्षेत्र था।

इस दौरे के दौरान भारत और सिगापुर के बीच किसी संयुक्त उद्यम अथवा किसी अन्य प्रकार के सहयोग के लिए किसी विनिष्ट प्रस्ताव पर चर्चा नहीं की गई थी। तथापि, सिगापुर की सरकार और निजी निर्माण कंपनियों ने भारतीय पाटियों के सहयोग से उच्च विकसित निर्माण डिजाइनों तथा सिगापुर निर्माण फर्मों की प्रवर्धन विशेषज्ञता के साथ भारत में आवास परियोजनाएं प्रारम्भ करने में रुचि दिखाई।

मजदूर संघों का पंजीकरण

3707. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में केंद्रीय मजदूर संघ और परिसंघ व्यवसाय संघ अधिनियम 1926 के अन्तर्गत पंजीकृत है।

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

(ग) क्या सरकार का उनके पंजीकरण और विनियमन के लिए प्रावधान करने का विचार है ?

अम मंत्री (श्री विन्देश्वरी शुभे) : (क) और (ख) व्यवसाय संघ अधिनियम, 1926 में व्यवसाय संघ जिनमें दो या दो से अधिक व्यवसाय संघों का कोई फेडरेशन शामिल है, के पंजीकरण की व्यवस्था है। केंद्रीय व्यवसाय संघ व्यवसाय संघों के फेडरेशन के स्वरूप का होने के कारण उक्त अधिनियम के अधीन स्वयं भी पंजीकृत हो सकता है। तथापि, पंजीकरण आवश्यक नहीं है। उप-सूचना के अनुसार, व्यवसाय संघों के कुछ फेडरेशन तथा एक केंद्रीय व्यवसाय संघ उक्त अधिनियम के अधीन पंजीकृत है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण को प्रोत्साहित करने के विमान पत्तनों के निर्माण का ठेका

3708. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने मलेशिया में विमानपत्तनों के निर्माण की परियोजना शुरू की है जैसा कि 28 जुलाई, 1988 के "इकनामिक टाइम्स" में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

(ख) यदि नहीं, तो ठेका न मिलने के कारण क्या हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) और (ख) भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण को मलेशिया में सिडू में एक एयरपोर्ट का निर्माण कार्य करने के लिए भारत से एक अग्रणी एजेंसी के रूप में नामित किया गया है [मलेशियाई सरकार ने अभी तक किसी भी एजेंसी को निर्माण का ठेका नहीं दिया है।

बड़ीदा रेल्वे स्टेशन

3709. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेल्वे में बड़ीदा रेल्वे स्टेशन पर प्लेटफार्मों का सुधार करने; पश्चिम की ओर बिक्राम द्वार बनाने तथा इसके आसपास के लेम को विकसित करने का प्रस्ताव अजुरी के लिए लंबित पड़ा है;

(ख) यदि हाँ तो क्या निरन्तर बढ़ती जा रही यात्रियों की संख्या और इस स्टेशन का अपेक्षित विकास न किए जाने के कारण यात्रियों की परेशानियाँ बढ़ती जा रही हैं।

(ग) यदि हां, तो इस स्टेशन के विकास के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) से (ग) भीड़-भाड़ कम करने के लिए बड़ोदरा स्टेशन का विकास करने हेतु एक प्रस्ताव तैयार किया गया है, प्रस्ताव में, जिसे रेलवे के 1988-89 के रेल बजट में शामिल कर लिया गया है, पश्चिम की ओर बुकिंग कार्मिन्स की व्यवस्था तथा ऊपरी पैदल पुल का विस्तार शामिल है ताकि पश्चिम की ओर से स्टेशन पर आने-जाने की व्यवस्था हो सके।

गुजरात को खाद्य तेलों की सप्लाई

3710. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जून, 1987 से 31 मई, 1988 की अवधि के दौरान गुजरात राज्य को आवंटित किए गए खाद्य तेलों की मात्रा और मूल्य कितना था ? और

(ख) उपर्युक्त अवधि के दौरान इस राज्य द्वारा कितना खाद्य तेल प्राप्त किया गया ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बेडा) : (क) गुजरात को जून 1987 से मई, 1988 तक की अवधि के लिए खाद्य तेलों की लगभग 1.89 लाख मी. टन मात्रा आवंटित की गई थी, जिसका मूल्य 191.90 करोड़ रु. के लगभग था।

(ख) इस अवधि के दौरान राज्य द्वारा खाद्य तेलों की लगभग 1.7 लाख मी. टन मात्रा उठाई गई, जिसका मूल्य 174.90 करोड़ रु. के लगभग था।

बड़ोदा के लिए उड़ानों के रद्द किये जाने पर मुभावजा दिया जाना

3711. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो महीनों के दौरान दिल्ली और बम्बई से बड़ोदा के लिए इन्डियन एयरलाइन्स की कितनी उड़ानें विलम्ब से की गईं तथा कितनी उड़ानें रद्द की गईं;

(ख) यदि हां, तो ऐसा करने के कारण क्या थे और रद्द की गई उड़ानों का ब्योरा क्या है;

(घ) संबंधित उड़ानों के लिए बुक यात्रियों को उन्हें हुई अनुविधाओं के लिए मुभावजा देने हेतु क्या कदम उठाने का विचार है; और

(च) भविष्य में ऐसी घटनाओं को कम करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) और (ख) जून और जुलाई 1988 के मास के दौरान दिल्ली और बम्बई से बड़ोदरा आने वाली 16 उड़ानों में से 6 उड़ानों में विलम्ब हुआ और 6 उड़ानें रद्द की गईं। इनके विवरण इस प्रकार हैं :

कारण	विलंबित उड़ानों की संख्या	रद्द की गई उड़ानों की संख्या
प्रचालन	9	—
इन्जीनियरी	2	—
मौसम	2	—
हवाई अड्डा सुविधाएं	3	—
विविध	2	5
परिणामी विलंब	58	1
जोड़	68	6

(ग) उड़ानों में विलम्ब होने/उनके रद्द होने के मामले में यात्रियों के लिए होटल आवास उपयुक्त भोजन और एयरपोर्ट तथा निवास/होटल के बीच भूतल परिवहन की व्यवस्था की जाती है।

(घ) ऊपर भाग (क) और (ख) से यह देखने में आयेगा कि 90% से अधिक विलम्ब, परिणामी कारणों से होते हैं जो कि एयरलाइनों के उड़ान प्रचालन के स्वरूप की प्रतिक्रिया के कारण होते हैं। यदि उड़ान में सुबह विलम्ब हो जाता है तो उस विमान द्वारा उस दिन में प्रचालित की जाने वाली बाद की उड़ानों में भी देरी होने की संभावना होती है। इन विलम्बों में कमी करने की दृष्टि से मध्यवर्ती उड़ानों में काफी अन्तर रखा जाता है। लेकिन विमान-बेड़े में मौजूदा कठिनाई को देखते हुए, पर्याप्त व्यवस्था करना संभव नहीं है।

सत्यनारायणपुरम में स्थित रेल पटरी को हटाना

3712. श्री बी. शोभनाश्रीधर राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विजयवाड़ा नगर निगम, नगर के सत्यनारायणपुरम क्षेत्र में स्थित रेल पटरी को हटाने का अनुरोध कर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस अनुरोध पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इस सम्बन्ध में कोई निर्णय कब तक लिए जाने का सम्भावना है ?

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

(ख) जब तक मौजूदा बाल्लेरु-विजयवाड़ा बाई पास लाइन के समानांतर तीसरी लाइन का निर्माण नहीं किया जाता तब तक इस रेलपथ को हटाना संभव नहीं होगा। 1983 में इस कार्य पर 3.52 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान लगाया गया था। नगर निगम को सूचित किया गया था कि यह कार्य निक्षेप शर्तों के आधार पर उनकी लागत पर शुरू किया जा सकता है।

स्वास्थ्य सेवाओं के निजीकरण को प्रोत्साहन

[हिष्बी]

3713. डा. चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार स्वास्थ्य सेवाओं के क्षेत्र में निजीकरण को प्रोत्साहन दे रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार विदेश में रहने वालों और उद्योगपतियों के सहयोग से नर्सिंग होम स्थापित कर रही है; और ?

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज चावण) : (क) प्राइवेट चिकित्सा व्यवसायियों को चिकित्सा व्यवसाय स्थापित करने के लिए बढ़ावा देने, उप-चारालय-केन्द्र आदि स्थापित करने में गैर-सरकारी एजेंसियों द्वारा अधिक से अधिक निवेश करने की बात राष्ट्रीय स्वास्थ्य नीति, 1983 में शामिल की गई है।

(ख) सरकारी खर्च को कम करना और स्थानीय आवश्यकताओं तथा संभावनाओं से संबंधित अप्रयुक्त साधनों का पूर्ण उपयोग सुनिश्चित करना तथा स्वास्थ्य के क्षेत्र में गैर सरकारी संस्थाओं द्वारा निवेश में वृद्धि करना।

(ग) और (घ) जी नहीं। तथापि, दिल्ली प्रशासन मंसम अपोलो हास्पिटल इन्टरप्राइजेज लिमिटेड के सहयोग से एक संयुक्त क्षेत्र के कार्य के रूप में एक बहु-विशेषज्ञता वाला अस्पताल खोल रहा है।

अशोक यात्री निवास में कमरे का किराया

[अनुबाध]

3714. श्री मानिक रेड्डी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत पर्यटन विकास निगम के होटलों में कमरों के किराये का ब्योरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री : (श्री शिवराज बी. पाटिल) : अपेक्षित सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

क्रम	होटलों के नाम	स्टार श्रेणी	कमरे का किराया रुपए में			
			वातानुकूलित		गैर-वातानुकूलित	
			सिंगल	डबल	सिंगल	डबल
1.	अशोक होटल, नई दिल्ली	5 स्टार डीलक्स	1100	1200	—	—
2.	शुतब होटल, नई दिल्ली	5 स्टार	625	725	—	—
3.	होटल सम्राट, नई दिल्ली	5 स्टार	1000	1100	—	—

1	2	3	4	5	6	6
4.	होटल अशोक, बंगलौर	5 स्टार	590	710	—	—
5.	कोबलम अशोक बीच रिपोर्ट, कोबलम (होटल)	5 स्टार	725	825	—	—
	(ग्रूम)		650	720	—	—
6.	ललित महल पैलेस होटल, मैसूर	5 स्टार	560	660	—	—
7.	होटल एयरपोर्ट अशोक, कलकत्ता	5 स्टार	800	900	—	—
8.	अमरपथ होटल, नई दिल्ली	4 स्टार	500	600	—	—
9.	कनिष्क होटल, नई दिल्ली	4 स्टार	800	900	—	—
10.	होटल आगरा अशोक, आगरा	4 स्टार	780	880	—	—
11.	लक्ष्मी विलास पैलेस होटल, उदयपुर	4 स्टार	525	625	265	335
12.	होटल वाराणसी अशोक वाराणसी	4 स्टार	425	525	—	—
13.	होटल जयपुर अशोक, जयपुर	4 स्टार	500	600	—	—
14.	लोधी होटल, नई दिल्ली	3 स्टार	425	525	—	—
15.	रंजीत होटल, नई दिल्ली	3 स्टार	350	450	265	335
16.	होटल जम्भू अशोक, जम्भू	3 स्टार	325	425	155	225
17.	होटल लजुराहो अशोक लजुराहो	3 स्टार	460	560	225	295
18.	टेम्पल बे अशोक बीच रिपोर्ट, मामल्लापुरम	3 स्टार	460	560	—	—
19.	होटल पाटलीपुत्र अशोक, पटना	3 स्टार	400	500	265	335
20.	होटल मडुरै अशोक, मडुरै	3 स्टार	385	485	—	—
21.	होटल धौरंगाबाद अशोक, धौरंगाबाद	2 स्टार	380	480	—	—
22.	होटल कलिंग अशोक, भुवनेश्वर	2 स्टार				
	(नया ब्लॉक)		425	525	—	—
	(पुराना ब्लॉक)		275	375	—	—
23.	होटल हसन अशोक, हसन	1 स्टार	325	425	155	225
24.	अशोक वात्री निवास, नई दिल्ली	इकनोमी				
	श्रेणी		—	—	115	145
	चार सैड वास्तु कमरा					175

रक्त संग्रहण की व्यवस्था में सुधार

3715. श्री सोमनाथ राय : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अस्वास्थ्यकर रक्त संग्रहण एवं अस्वच्छ रक्त बैंक एड्स के मुख्य कारण हैं;

(ख) यदि हाँ, तो सरकार ने वर्ष 1987 में इस व्यवस्था में सुधार लाने के लिए क्या कदम उठाए हैं; और

(ग) इस संबंध में क्या उपाय सुझाए गए हैं और वर्ष 1988 के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) से (ग) सरकार को इस बात की जानकारी है कि एड्स वाइरस से संक्रमित रक्त का रक्ताधान एड्स रोग के संक्रमण एक कारण है। सरकार ने राज्य सरकारों से पहले ही अनुरोध किया है कि पेशेवर रक्तदाताओं तथा अत्यधिक खतरे वाले दूसरे वर्गों के एकत्र किए गए रक्त की एड्स वाइरस के संबंध में जांच कराये क्योंकि वे एड्स वाइरस के सम्भावित वाहक हो सकते हैं।

वर्तमान सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकार पहले से ही रक्त बैंकिंग और रक्ताधान सेवाओं के विकास तथा प्राधुनिकीकरण की एक योजना चला रही है जिसके अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित उद्देश्य हैं :—

- (1) जिला स्तर से लेकर राष्ट्रीय रक्ताधान सेवाओं तक मौजूदा रक्त बैंकों में सुधार करना,
- (2) प्रशिक्षित जन शक्ति का विकास करना,
- (3) प्लाज्मा प्रभाजन से उपलब्ध रक्त का अधिक से अधिक उपयोग करना।
- (4) स्वैच्छिक रक्तदान कार्यक्रम में लगे स्वैच्छिक संगठनों को प्रोत्साहन।

1987 के दौरान सिविकम सरकार को रक्त बैंकिंग तथा रक्ताधान सेवाओं के विकास तथा प्राधुनिकीकरण के लिए 5.00 लाख रुपये का सहायता अनुदान दिया गया है।

1988-89 के बजट प्रावधान में राज्य स्तर के रक्त बैंकों तथा जिला रक्त बैंकों के विकास के लिए राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को वित्तीय सहायता देने का प्रावधान शामिल है।

पुलों पर रेल दुर्घटनाएं रोकने के लिए सुझाव

3716. श्री शोबनाथ राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अनुसंधान, अभिकल्प तथा मानक संगठन (पार. डी. एस. ओ.) ने रेल पुलों पर दुर्घटनाएं रोकने के लिए कोई सुझाव दिए हैं,

(ख) यदि हाँ, तो पुलों पर दुर्घटनाएं रोकने के लिए पार. डी. एस. ओ. तथा अन्य रेलवे संगठनों द्वारा किए गए सुझावों का ध्यान क्या है,

(ग) क्या वातानुकूलित गाड़ियों में यात्रियों को घुटन से बचाने के लिए डिजाइन में कोई परिवर्तन करने का विचार है, और

(घ) यदि हां, तो डिजाइन दोष दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वातानुकूल सवारी डिब्बों के वर्तमान अभिकल्प और उपस्कर में वायु संचार की पर्याप्त व्यवस्था है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

स्टेशनों पर स्टालों का आबंटन

3717. श्री अनूप खन्व साहू : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के उपनगरीय क्षेत्र में चर्चंगेट से विराड़ तक के स्टेशनों पर 1 अप्रैल, 1987 से 31 मार्च, 1988 के दौरान कितने नए स्टाल (चाय रिफेकमेंट, समाचार-पत्र, और अनन्य) आबंटित किए गए; और

(ख) इन स्टालों के आबंटन का क्या तरीका है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) कोई नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

कांडिवली और बोरीवली के बीच उपरि पुल

3718. श्री अनूप खन्व साहू : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 30 जून, 1988 की स्थिति के अनुसार, पश्चिम रेलवे के बम्बई उपनगरीय सेक्शन पर बत्ता पाडा रेल फाटक के निकट कांडिवली और बोरीवली के बीच एक उपरि पुल का निर्माण करने के प्रस्ताव के बारे में अद्यतन स्थिति क्या है; ;

(ख) सरकार का, रेलवे क्षेत्राधिकार के अन्तर्गत आने वाले भाग का निर्माण कार्य कब आरम्भ करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) कांडिवली और बोरीवली के बीच समपार के बदले ऊपर सड़क पुल का निर्माण एक स्वीकृत कार्य है। नक्शों को अन्तिम रूप दे दिया गया है तथा संशोधित अनुमानों को बम्बई नगर निगम के साथ संयुक्त रूप से अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

(ख) बम्बई नगर निगम द्वारा पट्टंच मार्गों पर, जिसके लिए भूमि का अधिग्रहण करना भी जरूरी है, कार्य शुरू करने के लिए तैयार हो जाने के बाद ही रेलवे, रेल लाईनों के आर-पार पुल ब्रास का निर्माण शुरू करेंगे।

त्रिबेन्द्रम-मद्रास मेल ट्रेन के गाड़ के द्वारा दिया गया सन्देश

3719. श्री सी. जंगा रेड्डी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिबेन्द्रम-मद्रास मेल ट्रेन के गाड़ ने 30 जून, 1988 को संस्थान कोट्टा के स्टेशन मास्टर को पटरी क्षराबी के बारे में शिकायत भेजी थी, और

(ख) यदि हां, तो मवेलिकंगा सेक्शन जिसके अन्तर्गत पेरानाड-संस्थान कोट्टा क्षेत्र में घाता है, के निर्माण निरीक्षक द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री महावीर प्रसाद) : (क) गाड़ ने हल्का सा झटका अनुभव किया और तत्काल स्टेशन मास्टर संस्थान कोट्टा को सूचित कर दिया था ।

स्टेशन मास्टर, संस्थान कोट्टा ने तत्काल खण्ड के रेल पथ निरीक्षक को सूचित किया और गुजरने वाली सभी गाड़ियों पर 10 कि. मी. प्रति घण्टा का गति प्रतिबन्ध लागू कर दिया ।

रेलपथ निरीक्षक दो घण्टे के भीतर दुर्घटना स्थल पर पहुँचे और देखा कि रेल पथ में कोई क्षराबी नहीं थी । इसके बाद रेलपथ को उपयुक्त प्रमाणित किया गया और गति प्रतिबन्ध हटा लिया गया था ।

हैलीकाप्टरों का रख-रखाव

3720. श्री सी. जंगा रेड्डी :

श्री चित्तामणि जेना :

क्या नागर विमान और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन ने यह नीति निर्धारित की है कि जब तक मौसम संबंधी रिपोर्ट इस बात का संकेत नहीं दे देती कि मौसम तथा मार्ग की स्थिति अनुकूल है, तब तक कोई भी उड़ान नहीं भरी जाएगी;

(ख) क्या वेंपुणेदेवी जाने वाले हैलीकाप्टर के लिये मौसम की जानकारी देने वाली किसी भी प्रकार की संभार सुविधा न तो कटरा में है और न ही सांभी छत पर उपलब्ध है;

(ग) यदि हां, तो 14 जुलाई, 1988 को वेंपुणेदेवी के लिये हैलीकाप्टर की उड़ान भरने की अनुमति देने के क्या कारण हैं;

(घ) क्या हैलीकाप्टरों का रख-रखाव ठीक न होने के बारे में भी शिकायतें थीं; और

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

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, हां ।

(ग) जब उपयुक्त अक्षेत्रित मौसम रिपोर्ट उपलब्ध होती है इस समय विनियमों के अन्तर्गत मूल स्टेशनों से उड़ानों का परिचालन किया जा सकता है,

(घ) जी नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

प्रबन्ध में श्रमिकों की भागीदारी

3721. श्री सी. जंगा रेड्डी : क्या श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे।

(क) प्रबन्ध में श्रमिकों की भागीदारी की योजना कब शुरू की गई थी; और

(ख) उन सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के नाम क्या हैं जिन्होंने निदेशक बोर्ड स्तर तक योजना को क्रियान्वित किया है और इसके क्या परिणाम रहे ?

श्रम मंत्री (श्री बिन्देशवरी हुबे) : (क) प्रबन्ध में कर्मचारी-सहभागिता की नवीनतम योजना को 30 दिसम्बर, 1983 को अधिसूचित किया गया था।

(ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के किसी भी उपक्रम ने निदेशक बोर्ड स्तर पर प्रबन्ध में कर्मचारी सहभागिता योजना को लागू नहीं किया है, हालांकि उनमें से कुछ ने अपने बोर्डों पर ट्रेड यूनियन नेताओं को नियुक्त किया है। इसके अतिरिक्त, सार्वजनिक क्षेत्र बैंकों के अपने बोर्डों में कर्मचारी निदेशक हैं।

खजुराहो का दौरा करने वाले विदेशी-पर्यटक

हिन्दी]

3722. श्रीमती विद्यावती खतुबेदी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मत तीव्र वर्षों के दौरान कितने स्वदेशी और विदेशी पर्यटकों ने मध्य प्रदेश में खजुराहो का दौरा किया;

(ख) एक वर्ष के दौरान भारत की यात्रा करने वाले कुल विदेशी पर्यटकों में से कितने प्रतिशत विदेशी पर्यटक खजुराहो का दौरा करते हैं; और

(ग) खजुराहो का दौरा करने वाले विदेशी पर्यटकों से कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की जाती है और यह अन्य पर्यटक स्थलों से हुई विदेशी मुद्रा आय की तुलना में कितनी न्यूनतम है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) भारतीय पुरास्त्व सर्वेक्षण के स्थानीय कार्यालय से उपलब्ध सूचना के अनुसार, गत तीन वर्षों के दौरान खजुराहो मन्दिरों की यात्रा करने वाले स्वदेशी एवं विदेशी पर्यटकों की संख्या इस प्रकार है:—

	स्वदेशी	विदेशी
1985	138,485	34,064
1986	163,130	42,788
1987	139,509	42,579

(ख) उपर्युक्त तीन वर्षों के दौरान भारत की यात्रा करने वाले कुल विदेशी पर्यटकों में से खजुराहो की यात्रा करने वाले विदेशी पर्यटकों का प्रतिशत लगभग 4 प्रतिशत बँठता है

(ग) पर्यटन से विदेशी मुद्रा प्रायः का अनुमान अखिल भारतीय आघार पर लगाया जाता है न कि स्थान वार।

खजुराहो का विकास

3723. श्रीमती विद्यावती खतुबेदी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशी पर्यटकों को आकर्षित करने और उन्हें बेहतर सुविधाएँ मुहैया कराने के लिये खजुराहो का और आगे विकास करने सम्बन्धी कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

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

(ग) क्या अधिकांश विदेशी पर्यटक खजुराहो का भ्रमण इसलिए नहीं कर पाते कि वहाँ के लिये परिवहन सुविधाओं का अभाव है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस दिशा में क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) और (ख) पर्यटन आघार-संरचना का विकास करना और पर्यटक केन्द्रों के प्रचार तथा संवर्धन सहित पर्यटकों के लिए समुचित सुविधाओं की व्यवस्था करना एक सतत प्रक्रिया है। पर्यटकों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, पर्यटक आघार-संरचना का सृजन किया जाता है और इसे सुदृढ़ किया जाता है। फिलहाल, खजुराहो में पर्यटकों के लिए पर्याप्त सुविधाएँ हैं जिनका सृजन केन्द्र, राज्य सरकार और प्राइवेट सेक्टर के मिश्रित संसाधनों से किया गया है।

(ग) और (घ) खजुराहो दैनिक बोइंग सेवा द्वारा दिल्ली, आगरा और वाराणसी से जुड़ा हुआ है। लैपिंग सुविधाओं में सुधार लाने के लिए, खजुराहो में रात में हवाई जहाज उतारने की सुविधाएँ स्थापित करने के लिए भी मंजूरी प्रदान कर दी गई है। इसी प्रकार खजुराहो के लिए प्रमुख रेलवे स्टेशन फ्रांसी, सतना और हरपालपुर, महानगरों से जुड़े हुए हैं। इसके अलावा खजुराहो राज्य की राजधानी और इसके आस-पास के अन्य पर्यटक केन्द्रों से सड़क मार्ग द्वारा भली-भाँति जुड़ा हुआ है ऐसा समझा जाता है कि मौजूदा परिवहन सुविधाएँ पर्यटकों की जरूरतों को पूरा करने के लिए पर्याप्त हैं।

दिल्ली-खजुराहो-वाराणसी-काठमांडू विमान सेवा का रद्द किया जाना

3724. श्रीमती विद्यावती खतुबेदी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली-खजुराहो-वाराणसी-काठमांडू विमान-सेवा किस तारीख से शुरू की गई थी; और

(ख) खजुराहो से उड़ान संख्या 407 और 408 के रद्द किये जाने के क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी. पाटिल) : (क) इन्डियन एयरलाइन्स ने नवम्बर, 1968 से दिल्ली-आगरा-खजुराहो-वाराणसी मार्ग पर एक सेवा शुरू की है। वाराणसी-काठमांडू एक स्वतन्त्र सेवा है जो फरवरी, 1964 से प्रचालन में है।

(ख) विमान क्षमता की कमी के कारण 25 जून, 1988 से आई. सी- 407/408 की प्रावृत्ति को दैनिक सेवा से घटाकर सप्ताह में चार दिन की सेवा किया गया था। लेकिन 5, जुलाई, 1988 से घटाई गई प्रावृत्ति को पुनः बहाल कर दिया गया है इस समय यह सेवा दैनिक आधार पर चल रही है।

विदेशी पर्यटकों का दक्षिण भारत जाना

[अनुवाद]

3725. श्री टी. आर. बशीर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण भारत जाने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या का प्रतिशत बहुत कम है; और

(ख) यदि हाँ, तो पर्यटकों द्वारा भारी संख्या में दक्षिण भारत की यात्रा पर जाने को सुनिश्चित करने हेतु सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) यह कहना ठीक नहीं है कि दक्षिण भारत की यात्रा करने वाले विदेशी पर्यटकों की प्रतिशतता बहुत कम है।

(ख) दक्षिण भारत के राज्यों की और अधिक पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए निम्न-लिखित कदम उठाए गए हैं :—

- (1) चार्टर नीति को उदार बनाया गया है तथा चार्टर्स को मद्रास एवं त्रिचेन्द्रम में उतरने की अनुमति प्रदान की गई है।
- (2) केरल राज्य में आधुनिक-संरचना में सुधार लाने की दृष्टि से प्रधान मंत्री के पैकेज के अन्तर्गत राज्य के लिए अनेक परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है।
- (3) दक्षिण भारत की तरफ अधिक अन्तर्राष्ट्रीय एयरलाइनों को लाने के प्रयास किए गए हैं।
- (4) हमारे विदेश स्थित कार्यालयों द्वारा गहन प्रचार के माध्यम से दक्षिण भारत के पर्यटक गंतव्यों का संवर्धन और प्रस्तुतिकरण किया जा रहा है।

ग्रामीण भूमिहीन परिवारों को मकान के लिए जगह देना

3726. श्री बालासाहिब बिसे पाटिल : क्या ग्रामीण विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1987-88 के दौरान 31 जुलाई, 1988 तक गांव के भूमिहीन परिवारों को आवास के लिये जगह उपलब्ध कराने हेतु कोई कदम उठाये गये थे; और

(ख) यदि हाँ, तो राज्य-वार तत्संबंधी स्थिति क्या है ?

सहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री इलबीर सिंह) : (क) और (ख) आवास राज्य का विषय होने के नाते सभी सामाजिक आवास योजनाओं सहित ग्रामीण भूमिहीन परिवारों की आवास-स्थलों के आबंटन की योजना राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा अपनी आवश्यकताओं और योजना प्राथमिकताओं के अनुसार कार्यान्वित की जाती है। संघ सरकार केवल इन योजनाओं का प्रबोधन करती है। तथापि, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से एकत्र की गई सूचना के आधार पर 1987-88 के दौरान तथा 30.6.1988 तक आवास स्थल मुहैया किए गए ग्रामीण भूमिहीन परिवारों की कुल संख्या को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है :

विवरण

1987-88 के दौरान तथा 30.6.1988 तक आवासीयस्थल मुहैया किए गए ग्रामीण भूमिहीन परिवारों की कुल संख्या

राज्य	आवास-स्थल मुहैया किए गए परिवारों की संख्या		
	1987-88	1989 (30.6.1988 तक)	योग
1	2	3	4
1. आन्ध्र प्रदेश	246,647	17,686	264,333
2. आसाम	10,000	—	10,000
3. बिहार	23,862	7,205	31,067
4. गोवा	285	18	303
5. गुजरात	43,536	7,749	51,285
6. हरियाणा	132	—	132
7. जम्मू तथा कश्मीर	941	83	1,024
8. कर्नाटक	46,618	3,266	49,884
9. केरल	5,940	679	6,620
10. मध्य प्रदेश	47,870	6,477	54,347
11. महाराष्ट्र	23,270	—	23,270
12. उड़ीसा	53,121	4,279	57,400
13. राजस्थान	44,831	4,451	51,282
14. तमिलनाडु	270,983	31,184	302,167
15. त्रिपुरा	6,566	—	6,566
16. उत्तर प्रदेश	75,297	12,833	88,130

	1	2	3	4
17.	पश्चिम बंगाल	15,027	3,374	18,403
18.	अण्डमान तथा निकोबार द्वीपसमूह	379	—	379
19.	दादर तथा नाग हवेली	155	3	158
20.	दिल्ली	2,005	—	2,005
21.	पाण्डिचेरी	1,603	162	1,765
		919016	101451	1020467

टिप्पणी :— आवास ङ्गों के आबंटन की योजना (1) अरुणाचल (2) हिमाचल प्रदेश (3) मणिपुर, तो) मेघालय (5) मिजोरम (6) नागालैंड (7) पंजाब (8) सिक्किम (9) चण्डीगढ़ (10) दमण तथा दीव (11) लक्षद्वीप में प्रचालन में नहीं है।

निदेशक मंडल में विशेषज्ञ/व्यवसायी

3727. श्री बालासाहिब बिळे पाटिल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या सरकार की हेलिकाप्टरों के प्रचालन के लिए हाल ही में गठित "पवन हंस" के निदेशक मंडल में निजी उद्यमियों और विशेषज्ञों को शामिल करने का विचार है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिबराज बी. पाटिल) : (क) से (ग) पवन हंस का मौजूदा निदेशक मंडल जिसका गठन 7-1-1987 को किया गया था, 6 जनवरी, 1988 तक बंध रहेगा। वर्तमान निदेशक मंडल में किसी भी प्रकार के परिवर्तन/संघर्षन का इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

सहकारी समितियों द्वारा ग्रामीण क्षेत्रों में कम लागत के मकान

3728. श्री बाला साहिब बिळे पाटिल : क्या शहरी विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सहकारी ग्रुप आवास समितियों से यह आग्रह किया है कि ग्रामीण क्षेत्रों में कम लागत के मकान संबंधी योजनाएँ प्रारम्भ करें,

(ख) क्या तेजी से हो रहे शहरीकरण से उत्पन्न आवास समस्याओं से निपटने के लिए नई कर्नल-विधि तैयार करने का प्रस्ताव है, और

(ग) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं;

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : (क) नेशनल को-ऑपरेटिव फेडरेशन ऑफ इन्डिया के संरक्षण के अन्तर्गत कार्य कर रही शीर्ष सहकारी आवास वित्त समितियाँ ग्रामीण वित्त कार्यक्रमों को कार्यन्वित कर रही हैं। सहकारी समितियों द्वारा ग्रामीण आवास योजनाओं के अन्तर्गत मकानों का निर्माण कार्य सरल प्रकृति का है तथा स्थानीय उपलब्ध कम लागत की भवन सामग्रियों का उपयोग करके स्थानीय कारीगरों द्वारा सम्पादित किया जाता है। निर्माण की अधिकतम लागत सीमा 6,000/= रु. है।

(ख) और (ग) तेजी से हो रहे शहरीकरण के कारण से उत्पन्न आवास समस्या से निपटने के लिए निम्नलिखित नीतियाँ अपनाई जानी हैं :

—सुधार करने के लिए शहरी क्षेत्रों में सभी कच्चे मकानों विशेषकर मलिन बस्ती निवासियों, अनाधिवासियों तथा आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्गों की आवास दशाओं का उन्नयन।

—अपर्याप्त जगह में रह रहे व्यक्तियों की आवास संबंधी दशाओं में सुधार करने की दृष्टि से विद्यमान रिहायशी एककों के विस्तार और अतिरिक्त रिहायशी एककों के निर्माण को सुसह्य बनाकर अत्यधिक भीड़-भाड़ और संकुलन कम करना।

—स्वस्थ परिवारण, विशेषकर उन मानव बस्तियों के लिए जहाँ अधिकांशतः आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्ग रहते हैं, सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम स्तर की मूलभूत सेवाएँ और सुविधाएँ मुहैया कराना।

—आवास के लिए विकसित भूमि उचित दरों पर उपलब्ध कराना।

परिवरों को टेब्युलर संबंधी सुरक्षा प्रदान करना।

विकलांगों को रियायतें/सुविधाएँ

3729. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़

श्री श्री लू माई गार्मिस :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल विभाग नेत्रहीनों तथा विकलांगों को रियायतें/सुविधाएँ प्रदान करता है,

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है,

(ग) क्या 1 जनवरी से 31 जून, 1988 तक के दौरान इन व्यक्तियों के संगठनों से और अधिक रियायतों के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, और

(घ) यदि हाँ, तो इन पर क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) और (ख) रेलों नेत्रहीन व्यक्तियों को अकेले अथवा मार्गदर्शी के साथ यात्रा करने के लिए और उन शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों जो मार्गदर्शी के बिना यात्रा नहीं कर सकते हैं, को पहले और दूसरे दर्जे में एकल यात्रा टिकट किराये में 75 प्रतिशत तथा पहले और दूसरे दर्जे के सीजन टिकट किराये में 50 प्रतिशत की रियायत देती है। मार्गदर्शी को भी यह रियायत दी जाती है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

बम्बई हवाई अड्डे पर यात्रियों को पारगमन सुविधायें

3730. श्री पी. ए. एन्टनी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इन्डिया ने बम्बई हवाई अड्डे पर खाड़ी के देशों के यात्रियों को पारगमन सुविधायें देना बन्द कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो ये सुविधायें बन्द किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या एयर इन्डिया का ये सुविधाएं देना पुनः प्रारम्भ करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) से (ग) सामूहिक ढांच में सुधार कार्यक्रम और व्यय में कफायत करने के एक भाग के रूपमें, दुबई एयरलाइन को छोड़कर मई, 1988 में एयर इन्डिया तथा खाड़ी की सभी एयरलाइनों ने मार्गस्थ सुविधाएं बन्द करने का निर्णय किया था। एयर इन्डिया ने जून, 1988 में स्थिति की समीक्षा की और यह निर्णय लिया कि उपरोक्त स्थानों के इन सुविधाओं को बहाल किया जाए।

अग्नेपन और तपेदिक की रोकथाम के कार्यक्रम का कार्यान्वयन

3731. श्री नरसिंह सूर्यवंशी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नियंत्रक और महा लेखा परीक्षक ने 31 मार्च, 1987 को समाप्त हुए वर्ष के लिए अपने प्रतिवेदन संघ सरकार (सिविल) में अग्नेपन और तपेदिक की रोकथाम के राष्ट्रीय कार्यक्रम के कार्यान्वयन पर प्रतिकूल टिप्पणी की है; और

(ख) यदि हां, तो इन अनियमितताओं के संबंध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) और (ख) भारत के नियंत्रण और महालेखा परीक्षक ने राष्ट्रीय दृष्टिहीनता और अंध रोग नियंत्रण कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के बारे में कुछ टिप्पणियां की हैं। ये दोनों कार्यक्रम राज्य सरकारों के माध्यम से चलाए जा रहे हैं और सरकार निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार कार्यक्रम के कार्यान्वयन को तेज करने तथा कार्यक्रम में आ रही कठिनाइयों, यदि कोई हों, को दूर करने के लिए कदम उठाती है।

वांकाणेर में राजकोट-भोपाल सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन का रुकना

3732. श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी भाई भावणि : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को राजकोट-भोपाल सुपरफास्ट एक्सप्रेस वांकाणेर स्टेशन पर रोकने के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं ;

(ख) यदि हां, तो इन अनुरोधों का भूरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा ट्रेन वांकाणेर में रोकने के बारे में क्या निर्णय लिया गया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) और (ख) जी हाँ।

(ग) इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

सोवियत संघ में भारतीय कम्पनियों द्वारा होटलों का निर्माण

3733. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार को यह जानकारी है कि भारत को टाटा तथा लारसन टोल्स कम्पनियों सोवियत संघ के होटलों का निर्माण करेंगी ;

(ख) यदि हाँ, तो इन होटलों के स्थान, क्षमता, पूंजी-निवेश, निदेशकों तथा प्रबंधकों का ब्योरा क्या है; और

(ग) क्या सोवियत प्राधिकारी भारतीय पर्यटन विकास निगम की बजाय गैर-सरकारी क्षेत्र की कम्पनियों को ठेका देने के हक में है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) और (ख) जी, हाँ। समरकंद, बुखारा और ताशकंद में तीन नगोशिएटेड होटल प्रोजेक्ट्स हैं। सोवियत अधिकारियों ने पहले दो प्रोजेक्ट्स मेंसर्जं लार्सन एण्ड टूबरो को और तीसरा मेंसर्जं टाटाज लि. को दिया है। ये प्रोजेक्ट्स पहले ही कार्यान्वित की जा रही हैं। इन ठेकों की शर्तें गोपनीय प्रकृति की हैं।

(ग) जी, नहीं। यू. एस. एस. आर. में होटल स्थापित करने को संभावनाओं का पता लगाने के लिए भारत पर्यटन विकास निगम से भी अधिकारिक माध्यमों के जरिये कहा गया है।

तीरथराम चैरिटेबल अस्पताल, दिल्ली

3734. श्री बीर सेन : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीरथ रामशाह चैरिटेबल अस्पताल, दिल्ली को कितना वार्षिक अनुदान दिया जाता है; और

(ख) इस अस्पताल के कामकाज पर सरकार का क्या नियंत्रण है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

झाँझ प्रदेश में "डिसने लैंड" की स्थापना

3735. श्री जी. झूपति : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या झाँझ प्रदेश में एक "डिसने लैंड" स्थापित करने के संबंध में औपचारिकताएँ पूरी करने के लिए झाँझ प्रदेश के मुख्य मंत्री ने प्रधान मंत्री को एक पत्र लिखा है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी. पाटिल) : (क) जी, हाँ।

(ख) प्रस्ताव केन्द्रीय पर्यटन विभाग में प्राप्त हुआ था। चूँकि इसके लिये विदेशी मुद्रा की तथा आयात-शुल्क से छूट की आवश्यकता थी, विभाग ने अपनी सिफारिशें आर्थिक कार्य विभाग को भेज दी थी। आर्थिक कार्य विभाग ने उचित विचार करने के पश्चात् यह नोट किया कि इस प्रस्ताव को नया रूप देने की आवश्यकता है। तत्कालीन वित्त राज्य मंत्री ने आंध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री को उत्तर भेज दिया था और आर्थिक कार्य विभाग तथा पर्यटन विभाग दोनों ने प्रस्ताव को नया रूप देने के लिये आंध्र प्रदेश पर्यटन विकास निगम को अलग से सलाह दी थी।

सुपरफास्ट रेलगाड़ियाँ शुभ करना

3736. डा. डी. एन. रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में, कतिपय लाइनों पर निकट भविष्य में सुपरफास्ट रेल गाड़ियाँ शुरू की जायेंगी, और

(ख) क्या रेलवे लाइनों की मजबूती की पता लगाने के लिए लाइनों की कोई जाँच की गई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) सुपरफास्ट गाड़ियों सहित नई गाड़ियाँ चलाना एक सतत प्रक्रिया है।

(ख) रेलपथ की निगरानी नियमित रूप से की जाती है।

रेलगाड़ियों का बेरी-से चलना

3737. श्री मोहन भाई पटेल :

श्री ई. अय्यप्प रेड्डी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार शताब्दि एक्सप्रेस के समान तीव्र गति से चलने वाली कुछ और रेल गाड़ियाँ चलाने की किसी योजना पर विचार कर रही है, और

(ख) यदि हाँ तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) और (ख) प्राप्त अनुभव के आधार पर निर्णय लिया जायेगा।

सीतापुर-बुढ़वल लाइन को बड़ी लाइन में बदलना और सीतापुर तथा दिल्ली के बीच सीधी रेल सेवा

3739. श्रीमती ऊषा वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सीतापुर-बुढ़वल मीटर-गेज रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का है ;

(ख) क्या सरकार का विचार बड़ी लाइन द्वारा सीतापुर को दिल्ली से जोड़ने का भी है ; और

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

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

(ख) सीतापुर सिटी बड़ी रेल लाइन द्वारा पहले ही दिल्ली से जुड़ी है ।

(ग) सीतापुर-बुढ़वध मीटर ग्रामान की रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है ।

साध पदार्थों के नमूनों की जांच के लिए चलती फिरती प्रयोगशालाएं

3740. डा. टी. कल्याण बेबी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या साध अपमिश्रण निवारण विभाग, दिल्ली की कल्पित चलती-फिरती प्रयोगशालाएं हैं जो विभिन्न प्रकार के साध पदार्थों के नमूनों की मौकेपर ही जांच करती है ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इन चलती-फिरती प्रयोगशालाओं ने 1987 और 1988 के दौरान साध पदार्थों के नमूनों की जांच की ;

(ग) साध पदार्थों में मिलावट के बारे में प्राप्त शिकायतों के निपटान का प्रक्रिया क्या है ; और

(घ) ऐसी शिकायतों पर कार्यवाही करने में सामान्यतः कितना समय लगता है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी रोज सावर्णे) : (क) और (ख) साध अपमिश्रण निवारण विभाग, दिल्ली की एक मोबाइल साध प्रयोगशाला है जिसे अभी पूर्ण सज्जित किया जा रहा है ।

(ग) और (घ) लिखित में अथवा टेलीफोन पर प्राप्त शिकायतें दिल्ली प्रशासन के साध अपमिश्रण निवारण विभाग, दिल्ली द्वारा रखे गए शिकायत रजिस्टर में दर्ज की जाती हैं और प्रत्येक शिकायत की प्रमाणिकता का जांच करने के लिए तत्काल कार्रवाई आरम्भ की जाती है और इसके बाद एक पक्षवादि के अन्दर कार्रवाई की जाती है ।

नकली दवाओं का पता लगाने के लिये 1987-88 के दौरान मारे गए छापे

3741. श्री अमर सिंह राठवा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में नकली दवाओं की बिक्री की जा रही है ;

(ख) क्या वर्ष 1987-88 के दौरान नकली दवाओं की बिक्री का पता लगाने के लिए कोई छापा मारा गया या ; और

(ग) यदि हां, तो वर्ष 1987-88 के दौरान देश में कितने छापे मारे गए और उनका क्या परिणाम रहा ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़ें) : (क) से (ग) जब भी राज्य प्रोषण नियंत्रण प्राधिकारियों को इस बात का विश्वास होता है कि देश में नकली दवाएं बनाई और बेची जा रही हैं तो उनके द्वारा छापे मारे जाते हैं। इस मंत्रालय के पास वर्ष 1984-85, 1985-86, 1986-87 के उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार नकली पाए गए नमूनों की सं. क्रमशः 0.26 प्रतिशत, 0.17 प्रतिशत और 0.25 प्रतिशत है।

१ मधुमेह का उपचार

3743. श्री चिन्तामणि जना :

श्री अमर सिंह राठवा :

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

(क) क्या यह सच है कि देश में मधुमेह एक आम रोग है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इसके लिए एलोपैथी में कोई भी स्थायी उपचार नहीं है ;

(ग) क्या गुरुकुल विश्वविद्यालय, हरिद्वार के आयुर्वेद चिकित्सा शास्त्रियों ने एक नए उपचार का विकास किया है ; यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(घ) सरकार द्वारा इस रोग पर नियंत्रण करने हेतु अस्पतालों में इस चिकित्सा पद्धति को अपनाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़ें) : (क) भारतीय अयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद के तत्वावधान में 1972-75 के बीच किए गए राष्ट्रीय मधुमेह सर्वेक्षणों से पता चला कि आम लोगों में मधुमेह की व्यापकता 1.8% है।

(ख) यद्यपि एलोपैथिक चिकित्सा पद्धति में उसका कोई स्थायी इलाज नहीं है, तथापि इन्सुलिन के इन्जेक्शन नियमित रूप से लगवाकर, जिससे ग्लूकोज का स्तर कम हो जाता है; तथा कार्बोहाइड्रेट मुक्त भोजन के पथ्य का कड़ाई से पालन करके इस बीमारी को नियंत्रित किया जा सकता है।

(ग) भारत सरकार को इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि गुरुकुल विश्वविद्यालय हरिद्वार के आयुर्वेदिक चिकित्सा शास्त्रियों ने मधुमेह के उपचार के लिए एक नई थिरेपी का विकास किया है।

(घ) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय सहकारी उपभोक्ता संघ में अनियमितताएं

3744. डा. ए. के. पटेल : क्या आद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री राष्ट्रीय उपभोक्ता संघ के प्रबंधक के विरुद्ध आरोप के बारे में 18 अप्रैल, 1988 के अतारंकित प्रश्न संख्या 7273 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1983 से वर्ष के दौरान नियुक्तियों में कदाचार और अनियमितताएं बरतने के लिए उक्त हदायी राष्ट्रीय सहकारी उपभोक्ता संघ के अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ;

(ख) क्या वर्ष 1978-79 के दौरान दालों की खरीद और पैकिंग में भी अनियमितताएं पाई गयी थीं; और

(ग) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में उत्तरदायित्व निर्धारण के लिए कोई जांच की गयी है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ ने इस आरोप की पुनः जांच शुरू की है।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ ने इस मामले की जांच की है। उन्होंने सूचित किया है कि दिल्ली में सार्वजनिक वितरण प्रणाली के जांरए दालों को सप्लाई के लिए धलंग से लेखे रखने की कोई प्रणाली नहीं है। अतः संबंधित अधिकारी के विरुद्ध आरोप सिद्ध नहीं किए जा सके।

राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ की क्रय-नीति

3745. डा. ए. के. पटेल : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ ने निविदाएं आमंत्रित करने, क्रय समिति गठित करने जैसी क्रय-प्रक्रियाओं और मानदंडों की अनदेखी कर और लिखित करार न करके कई करोड़ रुपये मूल्य की किराने की वस्तुओं की खरीद की है; और

(ख) यदि हां, तो इसके लिए जिम्मेदार शाखा प्रबंधकों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ द्वारा रबी और खरीफ के मौसम में विभिन्न अधिप्राप्ति केन्द्रों से किराने की वस्तुओं की अधिप्राप्ति, इस प्रयोजन के लिए निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार की जाती है। अधिकांश खरीद विनियमित बाजारों से की जाती है। कुछ संसाधित वस्तुएं निविदाएं आमंत्रित करके तथा क्रय समितियां बनाकर भी खरीदी जाती हैं। फिर भी, किराने की वस्तुओं की खरीद में कुछ अनियमितताओं का हवाला सांविधिक लेखा-परीक्षकों की रिपोर्टों में दिया गया है।

(ख) राष्ट्रीय उपभोक्ता सहकारी संघ ने सांविधिक लेखा-परीक्षकों द्वारा बताई गई अनियमितताओं पर अनुवर्ती कार्रवाई शुरू कर दी है। एक मामले में शाखा प्रबंधक को निलम्बित कर दिया गया है उसके विरुद्ध, विभिन्न वस्तुओं की अधिप्राप्ति में उचित प्रक्रिया का अनुसरण न करने के लिए, विभागीय कार्रवाई शुरू की गई है।

रेल दुर्घटनाओं के लिए बोधी रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कार्यवाही

[हिन्दी]

3746. डा. चन्द्र शेखर त्रिपाठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत दो वर्षों के दौरान हुई रेल दुर्घटनाओं के लिए कितने रेल कर्मचारी बोधी पाये गए और उनके विरुद्ध जोन-बाय क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महावीर प्रसाद) : 1986-87 और 1987-88 के दौरान

परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार पाये गए और दण्डित किए रेल कर्मचारियों का जोन-वार ब्योरा नीचे दिया गया है :—

रेलवे	जिम्मेदार पाये गये रेल कर्मचारियों की संख्या		दण्डित किये गये कर्मचारियों की संख्या		की जा रही अनुशासनिक कार्रवाई	
	1986-87	1987-88	1986-87	1987-88	1986-87	1987-88
मध्य	67	88	67	81	—	7
पूर्व	107	93	107	89	—	4
उत्तर	99 ×	166 × ×	98	131	—	28
पूर्वोत्तर	61	51	59	38	2	13
पूर्वोत्तर-सीमा	149	67	149	60	—	7
दक्षिण	48	56	48	56	—	—
दक्षिण-मध्य	57	58	57	42	—	16
दक्षिण-पूर्व	78 +	76 + +	75	52	—	23
पश्चिम	58	62	58	59	—	3

घांकों में शामिल है—

× = 1 मृत × × = 5 मृत, 2 सेवानिवृत्त

+ = 3 मृत + + = 1 मृत

भायंदर में प्लेटफार्म का निर्माण

[अनुबाध]

3747. श्री एस. जी. धोलप : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भायंदर रेलवे स्टेशन (पश्चिम रेलवे) पर नये प्लेटफार्म का निर्माण कार्य लम्बित पड़ा है, यदि हाँ तो कब से ;

(ख) इस पर कितनी लागत खर्च का अनुमान है। और

(ग) यह कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है और प्लेटफार्म को यातायात के लिए कब तक खोल दिया जाएगा ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (जी महावीर प्रसाद) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मण्डलीय रेल उपभोक्ता सलाहकार समिति

3748. श्री अनूप खन्व शाह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई मण्डल के लिये मण्डलीय रेल उपभोक्ता सलाहकार समिति का गठन किया गया है,

(ख) यदि हां, तो इसके पदाधिकारियों के नाम क्या हैं और अब तक इसकी कितनी बैठकें हुई हैं, और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री महाबीर प्रसाद) : (क) और (ग) बम्बई मण्डलों के लिए रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियों के पुनर्गठन की प्रक्रिया जारी है ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

फ्लोराइड टूथपेस्टों के विज्ञापन और बिक्री पर प्रतिबंध

3749. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 24 जुलाई, 1988 के इण्डियन एक्सप्रेस के मंगलीन सेक्शन में "कीयरफ़ फ्लोराइड" शीर्षक से प्रकाशित लेख की ओर दिलाया गया है जिसमें यह बताया गया है कि भारत में फ्लोराइड टूथपेस्ट की बिक्री न केवल अनावश्यक है बल्कि अनेतिक और अपराधिक भी है;

(ख) क्या फ्लूरोसिस पर नियंत्रण के सब मिशन के राष्ट्रीय संयोजक ने देश में फ्लोराइड टूथपेस्ट के विज्ञापन और बिक्री पर प्रतिबंध लगाने का अनुरोध किया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी झोरा क्या है और इस पर सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय ने टूथपेस्टों में फ्लूरोराइड के सभी पहलुओं की जांच करने के लिए विशेषज्ञों की समिति नियुक्त की थी । अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली की डा. ए. के. सुशीला भी इस समिति की सदस्य थीं । इस समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है । स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय के परामर्श से अन्तिम निर्णय लिया जा रहा है ।

खाद्य तेलों का आयात और उत्पादन

3750. श्री मुस्तापल्ली रामचन्द्रन :

श्री परसराम भारद्वाज :

क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वर्ष के दौरान खाद्य तेल का आयात बढ़ाये जाने की संभावना है;

(ख) खाद्य तेल की कुल वार्षिक मांग क्या है और देश में उसका कुल वार्षिक उत्पादन क्या है;

(ग) देश में उत्पादित खाद्य तेल के मूल्य तथा आयातित खाद्य तेल के मूल्य संबंधी तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं; और

(घ) अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में तेलों के मूल्य बढ़ने का क्या प्रभाव होगा जबकि खाद्य तेलों के निर्यात के संबंध में सरकार की क्या नीति है ?

खाद्य और नागरिक पूति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) सरकार द्वारा खाद्य तेलों की आयात की जाने वाली मात्रा का नियंत्रण, देशीय खाद्य तेलों की माँग एवं आपूर्ति के बीच अंतर, विदेशी मुद्रा की उपलब्धता, खुले बाजार में देशीय तेलों के मूल्य तथा अन्य संबंधित बातों को ध्यान में रखते हुए, समय-समय पर किया जाता है।

(ख) तेल वर्ष 1987-88 के दौरान खाद्य तेलों की माँग, 31 लाख मी. टन के देशीय उत्पादन की तुलना में 52 लाख मी. टन के लगभग आकलित की गई है।

(ग) अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में तथा देश के भीतर खाद्य तेलों के मूल्यों में व्यापक उतार-चढ़ाव को देखते हुए तथा साथ ही उनकी विभिन्न किस्मों के कारण उनके तुलनात्मक मूल्य निकालना संभव नहीं है।

(घ) सरकार खाद्य तेलों के बारे में अपनी आयात नीति की समीक्षा, अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में खाद्य तेलों के मूल्यों में होने वाले उतार-चढ़ाव, देश के भीतर वास्तविक आवश्यकताओं, विदेशी मुद्रा की उपलब्धता तथा अन्य संबंधित बातों को ध्यान में रखते हुए करती है।

ईस्टर्न कोलफील्ड्स की कोयला खानों में दुर्घटना

3751. श्री मल्लाला हंसबा : क्या अम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रांची में हाल ही में कोयला उद्योग के संबंध में हुई उच्च स्तरीय बैठक के बाद अब तक ईस्टर्न कोलफील्ड्स लिमिटेड की कोयला खानों में कितनी दुर्घटनाएं हुईं; और

(ख) उनके क्या कारण थे और इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई ?

अम मंत्री (श्री बिन्वेश्वरी बुबे) : (क) बताया गया है कि उच्च स्तरीय बैठक के पश्चात 16 जून, 1988 से 5 अगस्त, 1988 तक की अवधि के दौरान ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि. की कोयला खानों में 4 घातक तथा 6 गंभीर दुर्घटनाएं हुईं।

(ख) ये दुर्घटनाएं निम्नलिखित श्रेणियों में आती हैं छत का गिरना; साफ्ट का कसना; रोप हल्लेज; विस्फोट; व्यक्तियों का गिरना; वस्तुओं का गिरना तथा बीच में संकट होना। खान अधिनियम, 1952 की धारा 23 (2) के अनुसरण में, उन सभी दुर्घटनाओं की जांच जिनमें जीवन हानि होती है, खान सुरक्षा महानिदेशालय के प्राधिकारियों द्वारा की जानी आवश्यक है। स्थिति को गंभीरता को देखते हुए, कुछ गंभीर दुर्घटनाओं की जांच उनके द्वारा भी की जानी आवश्यक है। ईस्टर्न कोलफील्ड्स लि. की खानों में 16 जून, 1988 से 5 अगस्त, 1988 तक की अवधि के दौरान हुई चार घातक दुर्घटनाओं की जांच विभिन्न स्तरों पर है।

गेहूँ की खरीद

3752. श्री जी. एस. बसवराजू क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हरियाणा की मंडियों में भारी मात्रा में गेहूँ पड़ा हुआ है क्योंकि किसान सरकारी एजेंसियों को बेचने के बजाय गैर-सरकारी पार्टियों को बेचना बेहतर समझते हैं;

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

(ग) सरकार ने अधिक गेहूँ खरीदने के लिए क्या कदम उठाये हैं ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) से (ग) हरियाणा की मंडियों में भारी मात्रा में गेहूँ पड़ा होने के बारे में कोई रिपोर्ट प्राप्त नहीं हुई है। गेहूँ की वसूली मूल्य समर्थन परिषालनों के अधीन की जाती है। गेहूँ की अधिक से अधिक वसूली करने के लिए वसूली कार्यों को तेज कर दिया गया था। तथापि, किसान अपनी पैदावार को बाजार में बेचने के लिए स्वतंत्र हैं।

कार के टायरों पर आई. एस. आई. चिन्हांकन

3753. डा. बी. एल. शैलेश : क्या खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कार के टायरों पर आई. एस. आई. चिन्ह लगाने की दिशा में कोई प्रगति हुई है;

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

(ग) कार के टायरों पर आई. एस. आई. चिन्हांकन किस तिथि से अनिवार्य किया जायेगा ?

खाद्य और नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : (क) जी हां।

(ख) भारतीय मानक ब्यूरो को यात्री कार टायरों के विनिर्माताओं से कई आवेदन प्राप्त हुए हैं और ब्यूरो द्वारा चलाई जा रही स्वैच्छिक प्रमाणन चिह्न योजना के तहत बी. आई. एस. लाइसेंस मंजूर करने के लिए उन पर कार्यवाई की जा रही है, ताकि विनिर्माता टायरों पर आई. एस. आई. चिन्ह लगा सकें। तथापि, कोई लाइसेंस मंजूर नहीं किया गया है, क्योंकि विनिर्माताओं ने अभी तक ब्यूरो द्वारा नियत चिन्हांकन शुल्क, जोकि बी. आई. एस. लाइसेंस की मंजूरी के लिए प्रवर्षिता है, स्वीकार नहीं किया है।

(ग) स्वैच्छिक आधार पर आई. एस. आई. चिन्ह के कुछ समय तक चलने के बाद अनिवार्य चिन्हांकन/प्रमाणपत्र के लिए कोई तारीख निश्चित करना संभव हो सकेगा।

12.00 मध्याह्न

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आप सब अपना स्थान ग्रहण करें। मैं आपको बुलाऊंगा।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने किसी को अनुमति नहीं दी है। कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। श्री राव।

(व्यवधान)*

श्री के. एस. राव : आंध्र प्रदेश विधान सभा के बारह विधायक ... (व्यवधान)।

उपाध्यक्ष महोदय : अनुमति नहीं है। वहाँ राज्य विधान सभा है। हम इस सभा में इस पर चर्चा नहीं कर सकते हैं। अनुमति नहीं है।

(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : यह राज्य का विषय है। मैं अनुमति नहीं दे सकता हूँ। वहाँ विधान सभा है। हम इस विषय पर इस सभा में चर्चा नहीं कर सकते हैं।

(व्यवधान)*

श्री. मधु इच्छबते (राजापुर) : आप इसे कार्यवाही वृत्तान्त से निकाल दें। किसी राज्य-विषय पर इस सभा में चर्चा नहीं की जा सकती है। (व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री राव, मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता हूँ। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए। कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : यह राज्य विधान सभा का विषय है। हम इस पर इस सभा में चर्चा नहीं कर सकते हैं। कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)*

श्री शांता राम नायक (पणजी) : मैं भी इसी मामले को उठा रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता।

(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने अपना विनिरुण्य दे दिया है। मैं राज्य विधान सभा के विषय पर इस सभा में चर्चा करने की अनुमति नहीं दे सकता।

(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री जय प्रकाश अग्रवाल।

(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री जयप्रकाश अग्रवाल (चांदनी चौक) : उपाध्यक्ष महोदय, पिछले दो दिनों में पुरानी दिल्ली में कम से कम सौ मकान गिरे हैं। मैंने माननीय मन्त्री जी का कई बार ध्यान दिलाया कि पुरानी दिल्ली की जो समस्या है, उसमें जो डेवलमेंट होना था, जो एक फेज्ड मैनर में कार्यक्रम होना था।

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : इसे लिखितरूप में दें और मैं इसे सम्बन्धित मंत्री को भेज दूंगा।

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : उसके लिए मैंने 193 भी लगाया है लेकिन अभी तक कुछ भी नहीं हुआ। मन्त्री जो जवाब नहीं देते। आप मन्त्री महोदय से कहिए तो सही, न पानी देते हैं, वह उसका क्या करें। लोग तो हमारा गिरेबान पकड़ते हैं वहाँ, आप इनसे कहिए, जवाब तो दें उसका (व्यवधान)। उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका संरक्षण चाहता हूँ।... (व्यवधान)... मैं क्या करूँ। वहाँ लोग मर आयेंगे, तब सुनेंगे उस बात को। अगर मंत्री महोदय बात नहीं सुनते हैं, मेरी क्या जिम्मेदारी है। आप उनसे कहिए कि वे उसका जवाब दें। (व्यवधान)... मैंने नयम 193 के अन्तर्गत पहले ही दिया था, वह नहीं आया। मैं क्या करूँ... (व्यवधान)...

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : इस मामले पर चर्चा करने का एक तरीका है। आह लिख कर दें।

श्री जयप्रकाश अग्रवाल : मैं पहले ही नोटिस दे चुका हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इस मामले की जांच करूँगा :

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : मैंने आपको एक नोटिस दिया है। दूरसंचार अभियंताओं द्वारा काफी लम्बे समय से किए जा रहे नियमानुसार काम करने के अंशोदन के कारण देश भर में दूरसंचार सेवाओं के अथर्वस्थित हो जाने का खतरा है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इन सेवाओं के पूर्णतया समाप्त हो जाने से पहले क्या सरकार इस विवाद को निपटाने के लिए कोई उपाय कर रही है। मन्त्री महोदय को इस सम्बन्ध में वक्तव्य देना चाहिए। मैं नोटिस पर नोटिस दे रहा हूँ। संचार मंत्री को इस समा तथा देश की जानकारी देनी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इस मामले को मन्त्री महोदय तक पहुंचा दूंगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या आप ध्यानाकर्षण प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति देंगे ? मैंने एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव का नोटिस दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इस पर विचार करूँगा।

श्रीमती डी. के. मण्डारी (सिकिम) : मुझे यह कहते हुए अफसोस हो रहा है कि यह सभा सूक्ष्म के कारण हुए मानवीय कष्ट के बारे में चिंतित नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : सदस्यों ने यह मामला पहिले उठाया है। अध्यक्ष ने पहिले ही यह वायदा किया है कि वे इस मामले पर विचार करेंगे। सम्बन्धित मन्त्री शीघ्र ही वक्तव्य देंगे। तदुपरांत हम इस पर चर्चा करेंगे।

श्रीमती डी. के. मण्डारी : मैंने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की सूचना दी है क्योंकि इससे सिकिम भूरी तरह से प्रभावित हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय : अन्य सदस्य पहले ही इस मामले को उठा चुके हैं।

प्रो. मधु इच्छते : क्योंकि वे देर से आये हैं, अतः यह उनकी गलती नहीं है।

श्री हन्नान मोल्लाह उलूबेरिया : कच्चे लोहे की कमी तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा कच्चे लोहे की आपूर्ति नहीं किए जाने के कारण मेरे जिले, हावड़ा में 17 अगस्त से तीन हजार से अधिक इलाई-कारखाने बन्द हो चुके हैं इन उद्योगों को 1982 से प्रतिवर्ष आवश्यक मात्रा में कच्चे लोहे की आपूर्ति नहीं की जा रही है। इन उद्योगों की 50 हजार मीट्रिक टन कच्चे लोहे की जरूरत है किन्तु पिछले वर्ष उनको केवल 2000 मीट्रिक टन कच्चे लोहे की आपूर्ति की गई तथा इस वर्ष उनको एक किलो कच्चा लोहा भी नहीं दिया गया है। हजारों मजदूर बेरोजगार हो गए हैं। यह अत्यंत गंभीर मामला है।

उपाध्यक्ष महोदय : जब उस मन्त्रालय पर चर्चा की जाएगी, तब आप इस मामले पर बोल सकते हैं।

श्री हन्नान मोल्लाह : मैंने नोटिस दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपके नोटिस पर विचार करूंगा। कृपया आप बैठ जाइए।

श्री हन्नान मोल्लाह : मन्त्री महोदय से वक्तव्य देने के लिए कहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : वे इस तरह उत्तर नहीं दे सकते हैं जब आपने नोटिस दिया है तो उस पर विचार किया जाएगा।

श्री बी. शोभनाश्रीशंकर राव (विजयवाड़ा) : हम विचाराधीन परियोजनाओं को मंजूरी देने के सम्बन्ध में कब चर्चा करेंगे ? यह बहुत महत्वपूर्ण मामला है।

उपाध्यक्ष महोदय : इसका निर्णय करने के लिए कार्य मंत्रणा समिति है।

श्री बी. शोभनाश्रीशंकर राव : हमने पहले ही नोटिस दे रखा है।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आपने नोटिस दिया है, तो उस पर विचार किया जाएगा। उसको कार्य मंत्रणा समिति के सामने विचार के लिये रखा जाएगा।

यह सभा पटल पर पत्र रखे जायेंगे। श्री मोती लाल बोरा।

12.07 अ. प.

सभा पटल पर रखे गए पत्र

वायुयान अधिनियम, 1934 के अन्तर्गत अधिसूचनायें तथा तारकित प्रश्न सं. 1082 के 12-5-88 को दिये गये उत्तर में शुद्धि करने तथा उत्तर में शुद्धि करने में हुए बिलम्ब के कारण बताने वाला विवरण

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : मैं श्री मोतीलाल बोरा की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ

वायुयान अधिनियम, 1934 की धारा 14 के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) वायुयान (पहला संगोघन) नियम, 1988 जो 28 अप्रैल, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 399 में प्रकाशित हुए थे तथा उन पर एक व्याख्यात्मक टिप्पणी

(दो) वायुयान (दूसरा संगोघन) नियम, 1988, जो में 3 जून, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 498 में प्रकाशित हुए थे तथा उन पर एक व्याख्यात्मक टिप्पणी।

[प्रणालय में रखी गयी। देखिये सं. एल. टी. 6428/88]

(2) (एक) गैर-सरकारी चिकित्सा कालेजों द्वारा केपिटेशन की वसूल किये जाने के बारे में श्री जगन्नाथ पटनायक, संसद सदस्य द्वारा पूछे गये तारांकित प्रश्न संख्या 1082 के 12 मई, 1988 को दिये गये उत्तर में शुद्धि करने तथा (दो) उत्तर में शुद्धि करने से हुए विलम्ब के कारण बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रणालय में रखा गया देखिये सं. एल. टी. 6429/88]

केन्द्रीय उत्पादन शुल्क और नमक अधिनियम 1944 तथा सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के अन्तर्गत अधिसूचनायें

वित्त मंत्रालय में राजस्व विभाग में राज्य मंत्री (श्री ए. के. पांडे) : मैं सभा पटल पर निम्नलिखित पत्र रखता हूँ :

(1) केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क और अधिनियम, 1944 की धारा 38 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

(एक) सा. का. नि. 727 (अ), जो 23 जून, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा लोहे अथवा इस्पात ढली हुई और गढ़ी हुई वस्तुओं तथा इस्पात की गढ़त और गढ़ी वस्तुओं, जो प्रफ मशीनी अवस्था तक की प्रक्रियाओं से गुजर चुकी हो, पर मूल उत्पाद-शुल्क निर्धारित किया गया है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दो) सा. का. नि. 771 (अ) तथा सा. का. वि. 773 (अ), जो 6 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय उत्प्रेरकों स्पंज, चूर्ण, शिलिकाओं और योगिकों तथा केवल उजरती कार्य के आधार पर विनिर्मित बहुमूल्य धातुओं से बनी वस्तुओं के संबंध उजरती कार्य प्रमारों जमा इनमें मिलाई गई नई धातु का मूल्य, यदि कोई हो, पर उत्पाद शुल्क लगाने की व्यवस्था करना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तीन) सा. का. नि. 772 (अ), जो 6 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय गैर-नमकदार सिन्थेटिक मिट्टी की टाइलों पर मूल्यानुसार 12 प्रतिशत के रियायती केन्द्रीय उत्पादन शुल्क की दर की व्यवस्था करना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(चार) सा. का. नि. 775 (घ), जो 7 जुलाई 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय, 1 मार्च 1986 को अधिसूचना संख्या 175/86-के. उ. श., के, जिसमें विनिर्दिष्ट उत्पादन-शुल्क माल पर साधारण भ्रष्ट छूट दिये जाने की व्यवस्था है, विषय क्षेत्र से कुछ फोटोग्राफिक फिल्मों तथा रंगीन पेपर को निकाला जा सके तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(पांच) सा. का. नि. 798 (घ), जो 18 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय चाय पैक करने के लिए लघु उद्योगों द्वारा विनिर्मित विनिर्दिष्ट माल को उत्पाद शुल्क छूट योजना के अन्तर्गत लाया जा सके तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(छह) सा. का. नि. 832 (घ), जो 3 अगस्त, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जो अपरिष्कृत नेपथ्या पर शुल्क के बारे में है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(सात) सा. का. नि. 833 (अ), जो 3 अगस्त, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जो साइकिलों और साइकिल रिक्तियों में लगने वाली रबड़ की वस्तुओं और उपभोगों पर उत्पादन-शुल्क के बारे में है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

[अन्वेषण में रखे गये बेल्लिये संख्या एल. टी. ६430/88]

(2) सीमा-शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) सा. का. नि. 764 (घ), जो 1 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय टाइटेनियम डाइआक्साइड पर 40 प्रतिशत से अधिक मूल सीमा-शुल्क से 30 जून, 1989 तक छूट देना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दो) सा. का. नि. 774 (घ), जो 7 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा ग्राफी घाटों और फोटोग्राफिक रंगीन पेपर के जंबो रोल पर मूल्यानुसार 60 प्रतिशत मूल सीमा-शुल्क की रियायती दर निर्धारित की गई है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(तीन) सा. का. नि. 791 (घ), जो 18 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय 2,6-डीईए को मूल्यानुसार 25 प्रतिशत से अधिक मूल शुल्क से उस स्थिति में छूट देना है जब उनका बूटाबलीर का निर्माण करने हेतु आयात किया जाए तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(चार) सा. का. नि. 792 (घ), जो 18 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय 18 जुलाई, 1988 की अधिसूचना संख्या 217/88—सी. शु. के अन्तर्गत आने वाले 2,6-डीईए पर उपसंगी शुल्क से छूट देना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(पांच) सा. का. नि. 793 (घ), जो 18 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 17 जनवरी, 1984 की अधिसूचना संख्या 12/84-सी. शु.,

18 अगस्त, 1986 की अधिसूचना संख्या 464/86-सी. शु. तथा 1 मार्च 1988 की अधिसूचना संख्या 16/88-सी. शु. में कतिपय संशोधन किये गये हैं तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(छह) सा. का. नि. 794 (घ), जो 18 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय छूट अधिसूचना में एक अनावश्यक प्रविष्टि को समाप्त करना, तथा एक बल्क पैस्टीसाइड के लिए सही तकनीकी नाम शामिल करना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(सात) सा. का. नि. 795 (घ), जो 18 जुलाई 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय शीर्ष सं. 8473.30 के अन्तर्गत आने वाले अधिकलित्रों और अभिकलित्र परिधियों के फालतू पुजों पर 50 प्रतिशत की दर से मूल सीमा-शुल्क और 10 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त शुल्क निर्धारित करना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(आठ) सा. का. नि. 796 (घ), जो 18 जुलाई, 1988 " भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा 18 जुलाई, 1988 की अधिसूचना संख्या 221/88-सी. शु. के अन्तर्गत आने वाले माल पर 30 प्रतिशत की दर से उपसंगी सीमा-शुल्क निर्धारित किया गया है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(नौ) सा. का. नि. 802 (घ), जो 19 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे जिनके द्वारा बूटाकलोर पर मूरुयानुसार 45 प्रतिशत मूल सीमा-शुल्क निर्धारित किया गया है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

(दस) सा. का. नि. 803 (घ), जो 19 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका आशय 1 मार्च, 1988 की अधिसूचना संख्या 15/88-सी. शु. में अनावश्यक प्रविष्टि का लोप करना है तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन।

[ग्रन्थालय में रखे गये देखिए सं. एल. टी. 6431/88

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड का वर्ष 1987-88 का वार्षिक प्रतिवेदन

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बलबीर सिंह) : मैं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड अन्तर्नियम, 1985 की धारा 26 के अन्तर्गत राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना बोर्ड के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)। सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखा गया देखिए संख्या एल. टी. 6432/88]

नई दिल्ली अयरोग केन्द्र, नई दिल्ली का वर्ष 1986-87 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा इन पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए बिलम्ब के कारण बसने वाला बिबरण, किबर्ई स्मारक अर्द्ध दश स्त्र संस्थान, बंगलौर का वर्ष 1986-87 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा कार्यक्रम की समीक्षा इत्यादि।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :

(1) नई दिल्ली क्षयरोग केन्द्र, नई दिल्ली के वर्ष 1986-87 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखे।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दशानि वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[प्रन्धालय में रखे गये देखिए संख्या एल. टी. 6433/88]

(3) (एक) किदवई स्मारक अर्बुशास्त्र संस्थान बंगलौर के वर्ष 1986-87 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखा परीक्षित लेखे।

(दो) किदवई स्मारक अर्बुशास्त्र संस्थान, बंगलौर के वर्ष 1986-87 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दशानि वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रन्धालय में रखे गये। देखिए संख्या एल. टी. 6434/88]

भारतीय मानक अधिनियम, 1986 के अन्तर्गत बाट और माप मानक (पैक की गयी वस्तु)

दूसरा संशोधन नियम, 1988 और अधिसूचनाएं

खाद्य तथा नागरिक पूर्ति मंत्रालय में उप मंत्री (श्री डी. एल. बंडा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

(1) बाट और माप मानक अधिनियम, 1976 की धारा 83 की उपधारा (4) के अन्तर्गत बाट और माप मानक (पैक की गई वस्तु) दूसरा संशोधन नियम, 1988, जो 11 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सा. का. नि. 779 (घ) में प्रकाशित हुए थे की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रन्धालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल. टी. 6435/88]

(2) भारतीय मानक ब्यूरो अधिनियम, 1986 की धारा 3 के अन्तर्गत जारी की गई निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) का. धा. 541 (घ), जो 2 जून, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 1 अप्रैल, 1987 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित अधिसूचना संख्या का. धा. 278 (घ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(दो) का. धा. 555 (घ), जो 9 जून, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 1 अप्रैल, 1987 की अधिसूचना संख्या 278 (घ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

[प्रन्धालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल. टी. 6436/88]

(3) भारतीय मानक ब्यूरो अधिनियम, 1986 की धारा 4 के अन्तर्गत जारी की गई निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) का. धा. 1402, जो 7 मई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 12 मई, 1987 के राजपत्र में प्रकाशित अधिसूचना संख्या का. धा. 464 (घ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(दो) का. घा. 519 (घ), 25 मई, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 12 मई, 1987 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित अधिसूचना संख्या का. घा. 464 (घ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

(तीन) का. घा. 554 (घ), जो 9 जून, 1988 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 12 मई, 1987 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित अधिसूचना संख्या का. घा. 464 (घ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

[घ'मालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल. टी. 6437/88]

घातुमय खान (संशोधन) विनियम, 1988

अम मंत्रालय में उप मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में उप मंत्री (श्री राधाकृष्णन् मालवीय) : मैं खान अधिनियम की धारा 61क के अन्तर्गत घातुमय खान (संशोधन) विनियम, 1988 जो 7 जून, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा. का. नि. 685 (घ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी) सभा पटल पर रखता हूँ।

[घ'मालय में रखी गयी। देखिए संख्या एल. टी. 6438/88]

12.08 म. प.

राज्य सभा से सन्देश

महासचिव : महोदय, मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेशों की सूचना देनी है :—

(एक) मुझे लोक सभा को यह सूचित करने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा ने 18 अगस्त, 1988 को हुई अपनी बैठक में भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् (संशोधन) विधेयक, 1987 संबंधी संयुक्त समिति के प्रतिवेदन की प्रस्तुति के संबंध में निम्नलिखित प्रस्ताव स्वीकृत किया :—

“कि भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् (संशोधन), अधिनियम, 1987, संबंधी संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुति के लिए नियत समय राज्य सभा के 150 वें सत्र के अन्तिम दिन तक बढ़ा दिया जाय।”

(दो) “राज्य सभा के प्रक्रिया-सथा कार्य संवासन के नियमों के नियम 127 के उपबन्धों के अनुसरण में मुझे लोक सभा को यह बताने का निदेश हुआ है कि राज्य सभा ने 18 अगस्त, 1988 को हुई अपनी बैठक में, लोक सभा द्वारा 11 अगस्त, 1988 को हुई अपनी बैठक में, पारित धार्मिक संस्था (तुरुपयोग निवारण) विधेयक, 1988 से बिना किसी संशोधन के सहमत हुई।”

12.09 अ. प.

चिकित्सा शिक्षा को नई दिशा देने संबंधी योजना (आर. ओ. एम ई.) के बारे में दिनांक 12-5-1988 के तारांकित प्रश्न संख्या 1062 के उत्तर में शुद्धि करने वाला विवरण

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : मैं अपने सहयोगी, श्री मोती लाल बोराकी ओर से यह कहना चाहती हूँ कि 12 मई, 1988 को तारांकित प्रश्न संख्या 1062 के सन्दर्भ में इस अनुपूरक प्रश्न का कि वर्ष 1985-86 के दौरान अनुदान की कितनी रकम का भुगतान किया गया था, का उत्तर देते समय मैंने कहा था कि 1985-86 में 38 लाख 90 हजार रुपये दिए गए और गुजरात को 20 लाख रुपये दिए गए, अन्य राज्य को भी धनराशि हमने दी है और हमारा धाने भी बराबर यही प्रयत्न है।

2. तथापि, सही स्थिति यह है कि 1985-86 के दौरान चिकित्सा शिक्षा को नई दिशा देने सम्बन्धी योजना (रोम) के अन्तर्गत किसी भी राज्य को कोई रकम नहीं दी गई थी। वर्ष 1986-87 और 1987-88 के दौरान कुल 38.90 लाख रुपये दिए गए थे अर्थात् वर्ष 1986-87 के दौरान गुजरात को 20.00 लाख रुपये का भुगतान किया गया था जब कि 1987-88 के दौरान गुजरात को 4.95 लाख रुपये तथा राजस्थान को 13.95 लाख रुपये की धनराशि का भुगतान किया गया था। गलती के लिए खेद है।

3. लोक सभा का पिछला सत्र 13 मई, 1988 को समाप्त हो गया था इसलिए यह शुद्धि इस सत्र में की जा रही है। विलम्ब के लिए खेद है।

12.10 अ. प.

संविधान (साठवां संशोधन) विधेयक* पुरःस्थापित

बिस्म मंत्रालय में राजस्व विभाग में राज्य मंत्री (श्री ए. के. पांड्या) : मैं, श्री बी. के गडवी की ओर से प्रस्ताव करता हूँ। कि भारत के संविधान में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“भारत के संविधान में और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री ए. के. पांड्या : मैं विधेयक पुरःस्थापित** करता हूँ।

*दिनांक 22.8.88 के भारत के राजपत्र-असाधारण, भाग दो, खण्ड 2, में प्रकाशित।

** राष्ट्रपति की सिफारिश से पुरःस्थापित।

12.11 म. प.

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासियों को मध्य प्रदेश के सीमावर्ती क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासियों की तरह अनुसूचित जनजातियों की सूची में सम्मिलित किये जाने की आवश्यकता।

[हिन्दी]

श्री भीष्म देव बुधे (बांदा) : झांसी, हमीरपुर, बांदा, इलाहाबाद, मजर्जापुर, वाराणसी आदि ऐसे जनपद हैं जिनके दक्षिण म मध्य प्रदेश की सीमा लगी हुई है। उत्तर प्रदेश के इस दक्षिण भू भाग तथा उसमें लगे हुए मध्य प्रदेश के उत्तरी भू भाग के सांस्कृतिक, सामाजिक तथा संकड़ों पीढ़ियों से चली आ रहे यहाँ के लोगों की सभी प्रकार से एकरूपता स्वतः प्रकट हो जाती है। इस क्षेत्र में आदिवासी लोग बहु-संख्या में रहते हैं। इनको भारत सरकार विशेष श्रेणी में रखा कर इनके उत्थान के लिये विशेष सुविधाएं देती है, परन्तु उस समय प्राश्चर्य एवं खेद की सीमा नहीं रह जाती जब यह देखने को मिलता है कि एक ही जाति एवं वर्ग के लोग जो मध्य प्रदेश की सीमा के अन्दर रहते हैं, उन्हें अनुसूचित जन जाति की श्रेणी में रखा गया है और वे सारी विशेष सुविधाएं अनुसूचित जन जाति की पाते कहे परन्तु उसी जाति एवं वर्ग के आदिवासी जो उत्तर प्रदेश की सीमा के अन्दर रहते हैं वे अनुसूचित जन जाति की श्रेणी में नहीं पाते और वे सुविधाएं नहीं पाते जो उन्हीं के भाई, सम्बन्धी सीमापार मध्य प्रदेश में पाते हैं। ये सर्वथा उनके साथ अन्याय ही है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि यथाशीघ्र संविधान में आवश्यक संशोधन करके लाखों की संख्या में इस तरह के आदिवासियों को भी अनुसूचित जन जाति की श्रेणी में सम्मिलित कर वांछित सुविधायें प्रदान करें।

(दो) राजस्थान के लाम के लिए घग्घर नदी के पानी का उपयोग करने के लिए एक परियोजना तैयार किया जाना तथा उसे कार्यान्वित किया जाना

श्री बीरबल (गंगानगर) : घग्घर की बाढ़ और उससे राजस्थान के गंगानगर जिले के क्षेत्रों के शहरों व किसानों को होने वाली क्षति के समाचार सुन्नियों में रहते हैं। यदि इस बाढ़ के पानी का उपयोग राजस्थान जैसे सूखे प्रदेश के लिए समय पर किया जाए तो यह बरदान सिद्ध हो सकता है। जब घग्घर में जिसे स्थानीय तौर पर नाली के नाम से पुकारा जाता है, बाढ़ नहीं आती तो किसान इस पानी के लिए तरसता है और इसके पानी के बिना धान की फसल को पका नहीं सकता। यह नदी हिमालय की शिवालिक पर्वत श्रृणियों से शिमला के पास से निकलकर अम्बाला, पटियाला, हिसार जिलों से होती हुई गंगानगर जिले के ग्राम तलवाड़ा झील में जहाँ दाखिल होती है वहाँ इन्दिरा नहर में एक साइफन बना हुआ है, जिसकी क्षमता 20,000 क्यूसेक्स है। उससे होकर यह पानी हनुमानगढ़ के क्षेत्र में दाखिल होता है।

प्राकृतिक क्षति, दूरगामी नीतियों के निरर्तत अभाव व दिशाहीनता ने घग्घर नदी से प्रभावित किसानों को निराशा के कगार पर लाकर खड़ा कर दिया है।

धतः मेरा भारत सरकार से अनुरोध है कि घग्घर के अधिशाप को शुद्ध बरदान में बदलने के लिये

उच्च स्तरीय मन्त्रण करके इस पूरी परियोजना को संघ्रता शीघ्र स्वीकृति प्रदान करनी चाहिए जिससे घग्घर नदी की बाढ़ राजस्थान के लिए बरखान सिद्ध हो सके।

[अनुसूच्य]

(तीन) कर्णोष्कर, बालासोर और कटक जिलों में बाढ़ से प्रभावित लोगों के लिए सरकार के वित्तीय सहायता की जाता

*श्री हरिहर सोरन (कर्णोष्कर) : बैतरनी नदी में हाल ही में आई बाढ़ से उड़ीसा के कर्णोष्कर, बालासोर तथा कटक जिलों में अत्यधिक क्षति हुई है। इन तीन जिलों में 16 ब्लकों के 2 लाख से अधिक लोग बाढ़ से प्रभावित हुए। केवल कर्णोष्कर जिले में ही तीन ब्लकों के अन्तर्गत 17 ग्राम पंचायतों के 35 गांवों के हजारों लोग बाढ़ से प्रभावित हुए। 54000 हेक्टर खेती योग्य भूमि पानी में डूब गई। फसलों तथा खेती योग्य भूमि को शुरू में लगाए गए अनुमान से कहीं अधिक क्षति हुई है। बैतरनी नदी को छोड़कर जिले के तेलकोई क्षेत्र में सामकाई नदी की बाढ़ से अत्यधिक क्षति हुई है। प्रभावित गांवों में शुरू किया गया राहत कार्य बहुत अव्ययत है।

इसलिए, मेरा केन्द्रीय सरकार से अनुरोध है कि प्रभावित गांवों के किसानों को सहायता प्रदान करने के लिए राज्य सरकार को आवश्यक धनराशि प्रदान की जाए ताकि सभी प्रभावित क्षेत्रों में युद्ध स्तर पर सहायता कार्य शुरू किया जा सके।

(चार) सम्बलपुर में उड़ीसा उच्च न्यायालय की एक पृथक न्यायपीठ

स्थापित किए जाने की आवश्यकता

डा. कृपासिधु मोई (सम्बलपुर) : सम्बलपुर में उड़ीसा उच्च न्यायालय की एक पृथक न्यायपीठ स्थापित करने की आवश्यकता की मांग बहुत समय से की जा रही है। उड़ीसा उच्च न्यायालय कटक में स्थित है। कटक तथा पश्चिमी उड़ीसा के बीच 200 कि. मी. से अधिक की दूरी है। पश्चिमी उड़ीसा के कटक उच्च न्यायालय में मुर्दाकलों तथा वकीलों को आने में बहुत कठिनाई होती है। सम्बलपुर में उड़ीसा उच्च न्यायालय की पृथक न्यायपीठ स्थापित करने से उन्हें बहुत राहत प्राप्त होगी। पश्चिमी उड़ीसा के लोग इस मामले पर आन्दोलन कर रहे हैं। इसलिए, पश्चिमी उड़ीसा के लोगों के हित में सम्बलपुर में उड़ीसा उच्च न्यायालय की एक पृथक न्यायपीठ स्थापित किया जाना आवश्यक है। मेरा केन्द्रीय विधि मन्त्री जो से अनुरोध है कि सम्बलपुर में उड़ीसा उच्च न्यायालय की एक पृथक न्यायपीठ शीघ्र स्थापित करने के लिए आवश्यक कदम उठाए।

(पांच) विशालाक्षप्रसनम के विकास के लिए पर्याप्त अनुदान-राशि आवंटित की जाना

श्री भद्रनाथ श्रीराम शर्मा (विशालाक्षप्रसनम) : विशालाक्षप्रसनम में अत्यधिक सख्खा में सरकारी क्षेत्र के उद्योग हैं जिन्होंने अब तक लगभग 4000 करोड़ रुपए का पूंजीनिवेश किया है। बी. एस. पी. इसका संयंत्र के पूरा होने के बाद अगले दो वर्षों में पूंजी निवेश 10000 करोड़ रुपए हो जाने की संभावना है तथा 2000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से के. डी. पेटा. में एल्यूमीनियम संयंत्र तथा इतनी ही अनुमानित लागत से पेट्रो-रसायन काम्प्लेक्स के बन जाने से यह पूंजी निवेश बढ़ कर 15,000 व. तथा 16,000 रुपए हो जाने की सम्भावना है।

*मूलतः उड़िया में दिए गए माषण को अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतरण

बी. एच. पी. नगर निगम द्वारा प्रदान की गई सभी मूलभूत सुविधाओं का प्रयोग सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा किया जा रहा है जिसमें विशाखापत्तनम में तथा भासपास रहने वाले अनेक कर्मचारी हैं।

नगर निगम द्वारा बढ़ती हुई जनसंख्या का मुकाबला करना आवश्यक है जिसकी इस शताब्दी की समाप्ति तक 13 लाख से बढ़कर 27 लाख तक होने की सम्भावना है। विशाखापत्तनम एशिया के तीव्र गति से विकास कर रहे शहरों में से एक है। जनसंख्या की तीव्र वृद्धि दर तथा उद्योगीकरण तथा वास्तुनिकीकरण के प्रभाव के कारण विशाखापत्तनम नगर निगम तथा शहरी विकास प्राधिकरणों को बृहत् योजना तैयार करनी होगी। विशाखापत्तनम महानगरीय क्षेत्र के लिए मूल विकास कार्यक्रम हेतु लगभग 400 करोड़ रुपए की सीधे आवश्यकता होगी।

केन्द्रीय सरकार को विशाखापत्तनम शहर से प्राय-कर, उत्पाद तथा सीमा शुल्क के रूप में प्रतिवर्ष लगभग 400 करोड़ रुपए के राजस्व की प्राप्ति होती है। यह उपयुक्त होगा कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कुल पूंजी निवेश का कम से कम एक प्रतिशत भाग जन-सुविधाओं को पूरा करने के लिए प्रयोग से रखा जाए। इसलिए केन्द्रीय सरकार द्वारा विशाखापत्तनम के विकास के लिए पर्याप्त अनुदान राशि आवंटित की जानी चाहिए।

(घ.) मिश्र इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर को तकनीकी और आर्थिक दृष्टि से सामग्री बनाने की आवश्यकता

श्री बसुदेव धामार्य (बांकुरा) : महोदय, भारत इस्पात प्राधिकरण लि. के नवीनतम निर्णय के अनुसार, मिश्र इस्पात संयंत्र की मशीनों द्वारा तैयार की गई स्टेनलैस इस्पात की पट्टियों को, जिसे बालू कर दिया गया है और जिसने उत्पादन कार्य शुरू कर दिया है, हाट रोलिंग के लिए फ्रांस तथा फिनलैंड भेजा जाएगा, फिर कोल्ड रोलिंग से स्टेनलैस इस्पात बनाने के लिए सेलम संयंत्र में वापिस लाया जाएगा, उत्पादों को इस कार्य के लिए बाहर भेजना तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से एक स्वीकृत प्रक्रिया नहीं हो सकती। इस कार्य को मिश्र इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर, में ही उत्पादों के हाट तथा कोल्ड रोलिंग के लिए एक सलेजल मिल या एक सैंडजमिर मिल की स्थापना द्वारा किया जा सकता है।

मिश्र इस्पात संयंत्र, दुर्गापुर में इन रोलिंग सुविधाओं की व्यवस्था के लिए विद्यमान मूलभूत सुविधाओं पर न्यूनतम खर्च होगा। अन्यथा सामग्री को हट कर बनाने के लिए विदेशों में भेजने अथवा भारत के किसी अन्य भाग में ऐसी मिल की स्थापना करने से अधिक खर्च आएगा और हमसे मिश्र इस्पात संयंत्र रुका हो जाएगा।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि सरकार अपने निर्णय को बदले तथा मिश्र इस्पात संयंत्र के विस्तार तथा प्राधुनिकीकरण द्वारा अनेक तकनीकी-आर्थिक दृष्टि से सक्षम बनाने के लिए कदम उठाए।

(घात) दिल्ली में सफाई की बेहतर व्यवस्था की जाना और बर्बा के जमा पानी की निकासी जाना।

[दिल्ली]

श्री भरत सिंह (बाह्य दिल्ली) : उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली में पाने के पानी की कमी है।

पानी साफ-सुधरा नहीं मिलता। गांवों में जो ऊँचाई पर मकान हैं, पुरानी घाबादी है वहा पहली या दूसरी मंजिल पर पानी नहीं जा पाता। इस पानी का प्रेशर कम है। अच्छा साफ-सुधरा पानी पीने के लिए न मिलने पर और पुनर्वास कालोनियों में सफाई न होने से दिल्ली में अमृतकी सीजन और हैजे की बीमारी हुई। बीमारी की रोकथाम के लिए सरकार ने लाखों की संख्या में टांके लगाए परन्तु आज भी घ्राप जाकर देखें तो दक्षिणपुरी, मदनगौर, तिगड़ी, हस्ताल, पखा रोक, नांगलोई 1-2-3 ज्वालापुरी, सुल्तानपुरी, मंगोलपुरी, शकूरपुर इन सब कालोनियों में जगह-जगह पानी भरा है। गांव हैदरपुर, गांव शालीमार, राजपुरा में गंदगी के ढेर पड़े हैं और गंदे पानी का निकास न होने से गंदा पानी भरा हुआ है : जब हमारे युवा प्रधान मंत्री जी यमुनापार का इलाका देखने गए तो तब वहां सफाई का काम हुआ। अब सफाई का काम चालू तो है परन्तु लट्टान के सेप्टी टैंकों की गंदगी नालों, शकूरपुर, मंगोलपुरी और सड़कों पर बहा देते हैं। यदि इन इलाकों में तुरन्त साफ पानी देने तथा जमे पानी को निकालने के लिए तुरंत कार्यवाही नहीं की गई तो यहां महामारि फैल सकती है तथा लाखों लोगों की जिन्दगी को खतरा उत्पन्न हो सकता है। पुनः सरकार से आग्रह है कि इस और प्रतिशीघ्र ठोस कदम उठाएं।

(घाठ) पूरे देश में मवा-निषेध लागू किया जाना

श्रीमती पटेल रमाबेन रामजीबाई भाबणि (राजकोट) : उपाध्यक्ष महोदय, घाजादी के बाद देश में नशीली चीजों का इस्तेमाल, धंधा एवं व्यापार बढ़ता ही जा रहा है और घाम जनता के स्वास्थ्य पर मानसिक स्तर पर एवं आर्थिक व्यवस्था पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ता जा रहा है और खासकर नयी पीढ़ी/युवा वर्ग पर उसका बहुत बुरा असर पड़ता है। इसलिए देश में तुरन्त शराब-बन्दी एवं नशाबंदी लागू करने की अत्यन्त आवश्यकता है एवं ऐसी मांग देश भर से उठ रही है।

इस खराबी से देश का चरित्र भी गिरता जा रहा है। इस विषय में देश के कुछ राज्यों ने साराहनीय कदम उठाया है एवं उठाने जा रहा है। गुजरात, महाराष्ट्र, तमिलनाडु, आन्ध्र प्रदेश वगैरह आदि स्थानों पर नशाबंदी एवं शराबबंदी पर ध्यान दिया जा रहा है।

सरकार की एक अध्यादेश द्वारा कम से कम कालेज, स्कूल, मंदिर एवं धार्मिक स्थान, अस्पताल एवं सरकारी कार्यालयों में एब उनके आस-पास तो इस प्रकार का प्रतिबंध तुरन्त लगा देना चाहिए एवं सरकारी कर्मचारियों एवं ऐसे सार्वजनिक प्रतिष्ठानों के कर्मचारियों पर दफ्तरों में धूम्रपान, नशीली चीजों के उपयोग पर फौरन रोक लगा देनी चाहिए ताकि देश का चरित्र एवं मनोबल ऊंचा उठाया जा सके।

12.24 अ.प.

मोटर यान विधेयक

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय :— अब हम अगली मद—18 अगस्त, 1988 को श्री राजेश पायलट द्वारा प्रस्तुत किए गए निम्नलिखित प्रस्ताव पर आगे विचार करेंगे :

“कि मोटर यानों से सम्बन्धित विधि का समेकन और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

श्री एन. टोम्बी सिंह अपना भाषण जारी रखें।

श्री टोम्बी सिंह (आंतरिक मणिपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, हम इस मोटर यान विधेयक पर इस तथ्य की पृष्ठभूमि में चर्चा कर रहे हैं कि गति बार, टनभार-वार तथा आकार-वार सभी श्रेणियों में वाहनों की संख्या में हुई वृद्धि देश में हुए सड़कों के विकास के अनुपपत्ति नहीं है। हाल ही में एक मौखिक प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री महोदय इस बात से सहमत हो गए थे कि राष्ट्रीय राजमार्ग की वर्तमान लम्बाई विभिन्न श्रेणियों के वाहनों की बढ़ती हुई संख्या की आवश्यकता पूरी करने के लिए पर्याप्त नहीं है। जैसा कि मैंने हाल में अपनी प्रारम्भिक टिप्पणियों में कहा था मुझे उन प्रलग-प्रलग पड़े भू-भागों की चिन्ता है, जिनमें से एक से मैं आया हूँ। वे हैं गोवा, कश्मीर, हिमाचल, प्रदेश, सिक्किम, झरणाचल प्रदेश, मेघालय, नागालैण्ड, मणिपुर, मिजोरम और त्रिपुरा। ये कुछ ऐसे भू-भाग हैं जहाँ सड़क परिवहन पर ही निर्भर रहना पड़ता है और इन स्थानों में आवागमन का और कोई साधन नहीं है। मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस मामले के एक बहुत ही महत्वपूर्ण पहलू की ओर दिलाना चाहूँगा। यद्यपि विधेयक केवल वाहनों से ही संबंधित है, परन्तु वाहनों का घाना जाना उनकी सुरक्षा और सड़क सुरक्षा के साथ-साथ सबसे अधिक महत्वपूर्ण बात यह है कि पर्याप्त चौड़ाई की और उच्च स्तर की और अधिक सड़कें होनी चाहिए।

मैं यह जिक्र करना चाहूँगा कि उत्तरी बंगाल क्षेत्र में तिलीगुड़ो में अत्यंत संकरा मार्ग (चिक्कन नैक कोरीडोर), जो पूर्वी भारत को शेष भारत से जोड़ता है, अत्यंत तथा रक्षा के दृष्टिकोण से अत्यंत महत्वपूर्ण है और पूर्वी क्षेत्र से यात्रियों तथा वस्तुओं के आवागमन की दृष्टिकोण से भी अत्यंत महत्वपूर्ण है।

महोदय, इस क्षेत्र में विद्यमान सड़कों के अलावा और अधिक सड़कों की आवश्यकता है। हममें से जो लोग काफी लम्बी दूरी की यात्रा विमानों द्वारा करते हैं और विभिन्न स्थानों का दौरा करने के लिए छोटी-मोटी दूरियाँ रेलगाड़ी द्वारा तय करते हैं, वे यह नहीं सोच सकते कि वहाँ पर किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मुझे कई बार इस सड़क से यात्रा करने के अवसर मिले हैं। इसे केवल 'बाई-पासो', बैकल्पिक तथा अतिरिक्त सड़क मार्गों की आवश्यकता है, क्योंकि यहाँ काफी भीड़-भाड़ है। एक तरफ तो बार-बार दुर्घटनाएँ हो रही हैं जो अस्त्रधारियों में नहीं छापी जाती हैं, जबकि दूसरे तरफ यातायात काफी घीमा है और राष्ट्रीय राजमार्ग पर रात-दिन सभी प्रकार के वाहनों की भीड़ रहती है। इस क्षेत्र की इस कठिनाई को प्राथमिकता के आधार पर दूर किया जाना चाहिए।

तत्पश्चात्, महोदय, मैं अपने क्षेत्र की बात करूँगा, मैं यह निवेदन करना चाहूँगा कि मणिपुर में दो राष्ट्रीय राज-मार्ग-दोमापूर-इम्फाल राजमार्ग और इम्फाल राजमार्ग है। दोमापूर-इम्फाल राजमार्ग नागालैण्ड में से होकर गुजरता है और इस राजमार्ग का 50 प्रतिशत भाग नागालैण्ड से होकर गुजरता है। मुझे नागालैण्ड पुलिस तथा बाहर के लोगों के साथ उसके व्यवहार के खिलाफ कुछ नहीं कहना है क्योंकि उनके नियम तथा विनियम अपने क्षेत्र के अनुसार हैं। लेकिन यह नियम आदि उन बाहरी व्यक्तियों, जो अधिकान्तया पर्यटक होते हैं, और जो हमारे राज्य में जाते हैं, के अनुकूल तथा आकर्षक नहीं है। इसलिए पहले भी अनेक बार यह सुझाव दे चुके हैं कि हमारे लिए एक और बैकल्पिक राजमार्ग की व्यवस्था की जानी चाहिए, जो आसाम में किसी स्थान से शुरू होकर रेलवे लाइन पर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 39 को किसी स्थान पर हुए तथा नागालैण्ड के

किसी क्षेत्र को न छुये, ताकि मणिपुर की तरफ जाने वाले लोगों को नागालैण्ड क्षेत्र के हाथों से किसी परेशानी का सामना न करना पड़े। मैं समझता हूँ कि इस बारे में कोई सर्वेक्षण भी किया गया है।

महोदय, विद्यमान सिल्चर-इम्फाल राजमार्ग से काफी अच्छा काम दे रहा है। परन्तु इससे इम्फाल-दीमापुर राजमार्ग के विकल्प के रूप में काम नहीं कर सकता है, क्योंकि इम्फाल-सिल्चर राजमार्ग के मामले में सिल्चर काफी बंध कर है और लोग धामतोर पर इस मार्ग से सिल्चर जाना चाहते हैं बल्कि सुरगों तथा मोटर लाइनो से देश के अन्य भागों भेदालुमडिग जाते हैं। वह सड़क एक नई सड़क है जो काफी संकरी है और टूटी-फूटी है और चट्टानें खिसककर जाने से काफी दुर्गम है। यह चट्टानें खिसककर आ जाने के कारण सड़क अधिकांश समय नियमित यातायात के लिए बन्द रहती है और कई स्थानों पर स्थानों पुलों का निर्माण किया जाना है।

महोदय, मैं एक और बात का जिक्र करूँगा इम्फाल जैसे राजधानी शहर के लिए अधिक सड़कों विशेषरूप से दो राजमार्गों संख्या 53 और 39 को जोड़ने के लिए एक रिंग रोड की आवश्यकता है। अब भी राष्ट्रीय राजमार्ग 39 और 59 एक दूसरे से नहीं जुड़े हुए हैं। राजमार्ग संख्या 39 ब्यस्त शहर इम्फाल के बीच से होकर गुजरता है इसके लिए एक 'बाई पास' की आवश्यकता है ताकि यह ब्यस्त शहर से होकर न गुजरे। इसी प्रकार ऐसे अन्य राष्ट्रीय राजमार्ग भी हो सकते हैं। जो देश के विभिन्न भागों में स्थित विभिन्न शहरों के बीच से होकर गुजरते हैं। जहाँ तक संभव है ब्यस्त बाजार के स्थानों तथा समय देश के शहरों से होकर गुजरने वाले राजमार्गों को परिवर्तित करके बाई-पासों से निकाल दिया जाना चाहिए। मेरे विचार में इससे समय देश में भीड़ भाड़ तथा दुर्घटनाओं की समस्या भारी मात्रा में सुलभ जाएगी।

महोदय, इस विधेयक में एक पहलू के बारे में ध्यान रखा गया है। अध्याय सात के अन्तर्गत खण्ड 110 के अनुसार केन्द्र सरकार कतिपय मामलों पर नियम बना सकती है और ऐसे मामलों में दूध वाष्प, चिनगारियाँ, लास, प्रिंट अथवा तेल छोड़ना है तथा शोर कम करने का भी जिक्र किया गया है। यह बिल्कुल उपयुक्त समय है कि सरकार ने इस पहलू पर अपना ध्यान दिया है क्योंकि जब वाहनों की संख्या बढ़ती है और वाहनों का आकार भी बढ़ता है तो सड़कों के प्रत्येक क्षेत्र में वदूषण पर नियन्त्रण करने की आवश्यकता है। दूध वाष्प, प्रिंट और तेल छोड़ने तथा भारी शोर से सड़कों के पास पास बसे लोगों के लिए परेशानी पैदा होती है और वाहनों के पास से गुजरने से अन्य वाहन भी काफी शोर करते हैं। मैं समझता हूँ कि सरकार इस बारे में इन उपबंधों को प्रभावी रूप से कार्यान्वयन करने के लिए उचित ध्यान देना चाहिए।

मैं आपकी अनुमति से एक और बात का जिक्र करना चाहूँगा। देश के हमारे भाग में राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण करना काफी खर्चीला है क्योंकि सड़क बनाने में लगने वाली सामग्री घटिया किस्म की है और श्रम काफी महंगा है, फिर भी आवागमन का केवल एक साधन सड़क ही है। केन्द्र सरकार ऐसे क्षेत्रों जहाँ निर्माण सामग्री तथा श्रम महंगे हैं, को अधिक धन के आवंटन पर विचार कर सकती है। और उसके साथ-साथ, महोदय, मैं यह कहना चाहूँगा कि राज्य की राजधानी इम्फाल के चारों ओर एक रिंग रोड होनी चाहिए जिसके लिए विशेष अनुदान किया जाए। हमारे यहाँ अभी भी अन्तर्राष्ट्रीय बस अड्डा नहीं है जिसका उपयोग अन्तर जिला बस अड्डे के रूप में किया जा सकता है। उसके लिए ग्रैंटर इम्फाल क्षेत्र की परिधि में एक "घाटोनगर" की आवश्यकता है जिसके लिए भारत सरकार को कृपया विशेष अनुदान पर विचार करना चाहिए। हमारे राज्य छोटे-छोटे हैं और इनका वित्त पोषण लगभग ही प्रतिशत केन्द्र द्वारा किया जाता है। इसलिए

जब मैं यह प्रस्ताव करता हूँ तो मैं यह जानता हूँ कि राज्य सरकार एक नियमित रूप से गठित की गई अजातंत्रिक सरकार है हाल ही में मणिपुर के मुख्य मंत्री ने एक सवादादाता सम्मेलन में कहा था कि राज्य परिवहन निगम लड़खड़ाती स्थिति में है और इसका धामन चूल पुनर्गठन करने की आवश्यकता है। इसलिए मुझे विश्वास है कि जब राज्य सरकार इस बारे में निर्भीकता से असफलताओं, यदि कोई है, को स्वीकारते हुए कोई प्रस्ताव करती है तो केन्द्र सरकार उस पर सहानुभूति पूर्वक विचार करेगी और यह सुनिश्चित करेगी की उसे अधिक धन आवंटित किया जाए। इसी प्रकार बलग-बलग पड़े क्षेत्रों जैसाकि मैंने पहले जिक्र किया था कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, सिक्किम तथा अन्य स्थानों के मामले में भी सहानुभूति पूर्वक विचार किया जाए

महोदय- इन शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री आई. रामा राय (कासर गौड) : उपाध्यक्ष महोदय, प्रारम्भ में मैं मंत्री महोदय को ट्रांपोर्ट माफिया द्वारा इस विधेयक को लाने में देरी करवाने के लिए डाले गये भारी दबाव के बावजूद यह व्यापक विधेयक लाने के लिए बधाई देता हूँ। वे इसे संयुक्त प्रवर समिति को भेजकर इसे लाने में और विलम्ब करने का प्रयास कर रहे हैं। यहाँ तक कि इस समय भी इसे विलम्ब से पेश करने के लिए भी प्रयास किये जा रहे हैं। हमने आज के समाचार पत्रों में यही पढ़ा है।

1939 के मूल अधिनियम में लगभग 21 संशोधन किये गये हैं। किसी बकील की सहायता लिए बिना कुछ संशोधनों को समझना बड़ा मुश्किल है। इस समय हमारे देश में भारी संख्या में वाहन मौजूद हैं और इनसे भारी संख्या में दुर्घटनाएँ हो रही हैं। वातावरण में प्रदूषण की भी शिकायत की गयी है और इस विधेयक में ऐसी सभी बातों के लिए सभी आवश्यक कदम उठाये गये हैं। उदाहरण के लिए ऐसे शहरों में जहाँ पाँच लाख से अधिक लोग रह रहे हैं। प्रदूषण के बारे में केन्द्र सरकार ने परमिटों की संख्या पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए अधिसूचना जारी करने हेतु शक्तियाँ हासिल करनी हैं। 1939 के अधिनियम में क्षेत्रीय परिवहन अधिकारियों को वाहनों की संख्या निश्चित करने सहित व्यापक शक्तियाँ प्रदान की गई हैं जिनके लिए प्रत्येक मार्ग के लिए राज्य परिवहन के लिए परिवहन परमिट दिये जाते हैं। इसके कारण कुछ परिवहन व्यवस्था में लगे लोगों ने परिवहन क्षेत्र पर एकाधिकार स्थापित कर लिया है तथा इस क्षेत्र में अन्तःकार भी काफी बढ़ गया है।

जब मैं विधेयक की धाराओं ड्राइविंग लाइसेंस सम्बन्धी विधेयक की धारा-7 के बारे में बर्बाद कहूँगा। इसमें ड्राइविंग लाइसेंस जारी करते समय भारी माल वाहन तथा भारी यात्री वाहन में फिक्स्ड वेह कोई भेद नहीं किया गया है। मेरा सुझाव है कि यात्री बस चालक के लिए लाइसेंस जारी करते समय ट्रक, सारी जैसे भारी वाहन चलाने का कम से कम दो वर्ष का अनुभव जरूरी माना जाए तथा उस अवधि के दौरान उनमें किसी भी प्रकार की कोई दुर्घटना नहीं होनी चाहिये। ऐसा करना इसलिये जरूरी है क्योंकि बस चलाना एक महत्वपूर्ण कार्य है। सक्षम अधिकारी द्वारा मौजूदा चालकों की जाँच की जानी चाहिये। विशेष रूप से दिल्ली परिवहन निगम के चालकों को बम्बई परिवहन निगम की दशाओं तथा अन्य बातों के अध्ययन यदि हम स्वयं यात्रा करें तो हम दशा को देख सकते हैं— करने के लिए बँचों में बम्बई भेजा जाए। दिल्ली परिवहन निगम के चालकों को प्रशिक्षण के लिए बम्बई भेजा जाए।

श्री पी. कुलनदईवेलू (गोबिन्देट्टिपालयम) : धाप उनको तमिलनाडु क्यों नहीं भेजते ?

श्री धार्ष्टी रामा राय : जी हाँ, तमिलनाडु में भी भेजा जाए। तथापि, हम जानते हैं कि वाहन चालन में दक्षता केवल अनुभव से ही धार्ष्टी है। हम 40 अथवा 45 वर्ष की आयु में वाहन चालन—हम सब कारधारक तथा वाहन चालन लाइसेंस धारक हैं—में परिपक्वता अथवा अनुभव प्राप्त करते हैं। युवा व्यक्ति हमेशा कोई न कोई शरारत करते हैं तथा छोटी अथवा बड़ी दुर्घटना करते रहते हैं। अतः, 40 अथवा 45 वर्ष की आयु वाले व्यक्ति से—जबकि उसके पास परिपक्वता तथा अनुभव है—स्वास्थ्य प्रमाण-पत्र लेने पर जोर क्यों दिया जा रहा है। आप जानते हैं कि स्वास्थ्य प्रमाण-पत्र प्राप्त करना कितना आसान है। किसी भी समय कुछ रुपये देने पर यह प्रमाण-पत्र प्राप्त किया जा सकता है। मेरा सुझाव है कि स्वास्थ्य प्रमाण-पत्र के स्थान पर अनिवार्य बीमा पालिसी अथवा कोई अन्य शर्त होनी चाहिये। बीमा पालिसी का अर्थ है कि समय-समय पर उनका स्वास्थ्य परीक्षण स्वतः होता रहेगा।

स्वामित्व के हस्तांतरण के बारे में धारा-48 के सम्बन्ध में स्वामित्व के हस्तांतरण पर नये रजिस्ट्रेशन मार्क के प्रॉवेंटन के लिए आवेदन-पत्र के साथ अनापत्ति प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करना होगा। वाहन के हस्तांतरण के लिए अनापत्ति प्रमाण-पत्र परिवहन अधिकारी द्वारा तब तक नहीं जारी किया जाएगा जब तक आप उनकी समुचित देखभाल नहीं करेंगे, जब तक आप उनको रिश्वत नहीं देंगे। धारा-62 पुलिस को चोरी हुए वाहन तथा बरामद किए गए एवं सुपरदारी में रखे गए वाहनों के बारे में राज्य परिवहन अधिकारी को सूचना देने की शक्ति प्रदान करती है क्योंकि इन सभी वाहनों की पंजीकरण-पुस्तिकाओं पर मोहर होगी।

लगभग सभी चालकों, विशेषरूप से गैर सरकारी वाहनों के स्वामी-चालकों द्वारा महसूस की गई एक अन्य कठिनाई यह है। पुलिस कहती है कि मांग करने पर पंजीकरण-पुस्तिका, ड्राइविंग लायसेंस पेश किया जाए। पंजीकरण-पुस्तिका संपत्ति के अधिकार-पत्र की तरह एक महत्वपूर्ण दस्तावेज है। इसके चोरी होने अथवा खोने की पूरी संभावनाएँ हैं। अतः गैर सरकारी वाहन के स्वामी चालक के मामले में ऐसे महत्वपूर्ण दस्तावेज को पेश करने के लिए कम से कम एक सप्ताह का समय दिया जाए।

मैं केवल कुछ धाराओं की बात कर रहा हूँ। मैं धारा-122 पर आता हूँ। वाहन खड़ा न करने के स्थानों पर वाहन खड़ा करने के सम्बन्ध में दिल्ली में ट्रैफिक पुलिस बहुत सतर्क है। ऐसे स्थानों पर "वाहन खड़ा करना मना है" का सूचना-पट नहीं लगाया जाता है जिससे लोगों को, विशेष रूप से चाणक्यपुरी रोड पर, ऐसे सूचना-पट को खोज करनी पड़ती है। उनमें यह भी नहीं प्रदर्शित किया जाता है कि क्या सारी सड़क वाहन खड़ा करने के लिए बंद है अथवा नहीं है। वाहन चालक आसानी से फंस जाते हैं, यदि सूचना-पट अस्पष्ट हों। जबकि बम्बई में सूचना-पट पीले रंग के होते हैं तथा ऐसे स्थान पर लगाये जाते हैं जहाँ वे सुस्पष्ट रूप से दिखायी दें।

न्यायाधीशवृत्त के बारे में धारा-168 के अन्तर्गत मामलों में देरी की जाती है तथा सड़क दुर्घटना के शिकार व्यक्ति अथवा सड़क-दुर्घटना के शिकार व्यक्ति के सम्बन्धियों को मुद्दावेज का दावा करने के लिए काफी समय तथा धन बर्बाद करना पड़ता है। अतः, सहायता पाने के लिए एक सरल प्रक्रिया अपनाना जानी चाहिए।

परिवहन उद्योगों के संबंध में अग्रिम-छः पर आते हुए मैं माननीय मंत्री जी से राज्य परिवहन उद्योग द्वारा अपने स्वामित्व में रखे जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या निर्धारित करने का अनुरोध करता हूँ। मैं इस सम्बन्ध में तमिलनाडु राज्य के उदाहरण का उल्लेख कर सकता हूँ।

राज्य परिवहन उपक्रम राष्ट्रीयकृत होने की उस्तुकता में कुशल सेवा उपलब्ध कराये बिना बड़ी संख्या में वाहन खरीद लेते हैं तथा समुचित, कुशल तथा लाभकारी सेवा उपलब्ध कराने सम्बन्धी धारा-99 का मूल उद्देश्य समाप्त हो जाता है। तमिलनाडु राज्य परिवहन अपने छोटे निगमों में विभाजित हो गया है तथा उनमें भावस में लाभकारी प्रतियोगिता है। वे जनता की बहुत अच्छी सेवा कर रहे हैं। ऐसा प्रतीत होता है कि वे लाभ भी कमा रहे हैं तथा कर्मचारियों को प्रास्ताहन बोनस भी दिया जाता है। हम अपने देश में ऐसी बातों का अध्ययन करना है। देश भर में बहुत से राज्य परिवहन उपक्रम हैं, कवल तमिलनाडु के निगम ही लाभ कमा रहे हैं। मैंने ऐसा ही सुना है।

अतः, मैं मंत्री महोदय से तमिलनाडु परिवहन निगम के कार्यकरण का अध्ययन करने तथा इसके बाद उसे अन्य परिवहन निगमों के लिये एक उदाहरण के रूप में रखने का अनुरोध करता हूँ।

दिल्ली में राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र जैसे मेट्रोपोलिटन क्षेत्रों के अन्तर्गत आने वाले नगरों को अन्तरराज्यीय सड़कों से प्रलग करना होगा। मैं सीमा क्षेत्र का निवासी होने के कारण अन्तर-राज्यीय सीमा क्षेत्रों की कठिनाइयों को जानता हूँ।

इस विधेयक में अधिकांश मुद्दों को सम्मिलित किया गया है तथा मैं इसको पूरा करने के लिए इनकी कुछ प्रमुख विशेषताओं का उल्लेख करना चाहता हूँ। परिवहन वाहन रखने वाला तथा गैर-राष्ट्रीयकृत मार्गों पर आने जाने का इच्छुक कोई भी व्यक्ति लाइसेंस प्राप्त करने का हकदार होगा। इससे विधेयक के द्वारा सारा मामला एक व्यापारिक नियाँय बन जाता है। इससे अधिकांश बेरोजगार युवकों को इस क्षेत्र में आने तथा अपने लिए कोई काम पाने में मदद मिलेगी। मौजूदा परिवहन कंपनियों अथवा कोई नयी परिवहन कंपनी इस व्यापार पर एकाधिकार स्थापित नहीं कर सकेगी। कोई व्यक्ति वाच से अधिक परमिट कोई कंपनी दस से अधिक परमिट प्राप्त करने की हकदार नहीं होगी। किसी राज्य विशेष में जारी किये जाने वाले प्रखिल भारतीय पर्यटक वाहनों के मामले में अनुज्ञा-पत्रों की कोई अधिकतम सीमा नहीं है किन्तु किसी व्यक्ति तथा कंपनी द्वारा लिये जाने वाले ऐसे परमिटों की अधिकतम सीमा निर्धारित होगी। इस विधेयक में यह भी एक अच्छा प्रस्ताव है। जनता की सुविधा तथा वर्तमान परिवहन कंपनियों के एकाधिकार को समाप्त करने के लिए प्रतिरिक्त बसें लगाने से दोनों उद्देश्य पूरे होंगे। राज्य सरकार मार्गों अथवा क्षेत्रों का राष्ट्रीयकरण करने की शक्तियाँ रखती हैं।

मेरा विचार है कि इन सभी संशोधनों तथा इन सभी धाराओं को शामिल करने से यह विधेयक इस देश के लोगों के उद्देश्यों की पूर्ति करेगा।

श्री अताउर्रहमान (बारपेटा) : महोदय, मैं इस अधिनियम के महत्व पर प्रकाश डालने के लिए कुछ आंकड़े उद्धृत करना चाहता हूँ। इसके अनुसार भारत में प्रतिवर्ष सड़क दुर्घटनाओं में 24000 व्यक्ति मर जाते हैं। यह संख्या तीन वर्ष पहले की है और मुझे पूर्ण विश्वास है कि यह अब बढ़कर 25000 अथवा 40000 के घास पास हो गयी है। मेरे विचार से सड़क दुर्घटनाओं की संख्या इतनी हो गयी है। इससे मेरे तर्कों और बल मिलता है। यह एक अत्यन्त महत्वपूर्ण अधिनियम है और ऐसा इसलिए नहीं है कि प्रतिवर्ष 60000 से 70000 शक्ति अथवा और घायल होते हैं। वास्तव में अत्यन्त महत्वपूर्ण विधेयक है। जैसा कि हमारे कुछ साधियों ने कहा है कि सब विधेयकों की तरह यह विधेयक भी संयुक्त समिति को भेजा जाना चाहिए। मैंने इस सदन में कई सदस्यों के अच्छे

सुझाव सुने हैं। चूंकि इस अधिनियम का प्रावण पहले ही तैयार कर लिया गया है जैसा कि वह प्राक्क सामने है और उसकी प्रालोचना करने वाला बहुमत भी है, तो किसी वस्तु के बारे में कोई सुझाव देने का क्या लाभ है? अब इसमें सम्भवतया बहुत विलम्ब हो गया है। परन्तु सम्पूर्ण विधेयक को संयुक्त समिति में भेजने के बजाय समिति में कुछ अध्यायों पर चर्चा की जा सकती है और सम्भवतया यही ज्यादा अच्छा रहेगा।

महोदय, मुझे कहना ही पड़ेगा कि इस विधेयक में कुछ नवीन प्रक्रियाओं को अवश्य अन्त-विष्ट किया गया है जो बहुत उपयोगी है। परन्तु फिर भी वे उतनी उपयोगी नहीं है, जिस सीमा तक भाषा की गयी थी। जैसा कि मन्त्री महोदय प्रारंभ में ही कह चुके हैं कि एक कार्य 'दल के सदक परिवहन और आटोमोबाइल इत्यादि जैसी समितियों से परामर्श कर लिया है। परन्तु फिर भी ऐसे लोगों से परामर्श न करने को भारी भूल रह गयी है जो वस्तुतः इस विधेयक के प्रावधानों को लागू करके और वे प्राधिकारीगण हैं न्यायाधीश, मीके पर पुलिस और जिला परिवहन प्राधिकारीगण जो ऐसे मामलों का संचालन करते हैं, जो विधेयक के प्रावधान की कमियों के बारे में जानते हैं, उनसे परामर्श नहीं किया गया है। परन्तु मन्त्रियों से परामर्श कर लिया गया है। मैं उन मन्त्रियों के बारे में जानना चाहता हूँ जिन्होंने यहां दिल्ली में मीटिंग में भाग लिया है और उनमें से कितने मन्त्रियों की ठोस एवं व्यावहारिक सुझाव देने की वैधानिक पृष्ठभूमि है। मैं समझता हूँ कि मेरे मित्र श्री पायलट अपनी पूरी सामर्थ्य से इस विधेयक को पारित कराने में तत्पर रहें हैं, जिसमें किसी प्रकार की दुरिम संघि की गंध आती है... (व्यवधान) आज पुलिस तथा न्यायाधीशों की प्रशिक्षण देने वाली प्रशिक्षण संस्थाओं में सामान्य रूप से दो या तीन अधिनियमों की शिक्षा दी जाती है तथा इन अधिनियमों को अत्यधिक महत्व दिया गया है। उनसे से एक है भारतीय दंड संहिता, दूसरा दंड प्रक्रिया संहिता और तीसरा मोटर यान अधिनियम। इसलिए मोटर यान अधिनियम के प्रावधानों को लागू करने की स्थिति में लागू किए जाते हैं और इसके बाद उनका क्या होता है? जैसा कि हमारे देश में इस समय कानून है उसके अनुसार मामलों को संज्ञेय और असंज्ञेय मामलों में विभाजित किया जाता है। संज्ञेय मामले महत्वपूर्ण होते हैं तथा असंज्ञेय मामले उतने महत्वपूर्ण नहीं होते। अधिनियम के अधिकांश प्रावधान असंज्ञेय समझे जाते हैं जिसका तात्पर्य है वे महत्वपूर्ण नहीं होते। जिस देश में सड़क दुर्घटनाओं में प्रतिवर्ष 40000 लोग मारे जाते हैं और इतनी ही संख्या में घपने भी हो जाते हैं, वहां प्रायः इन प्रावधानों को असंज्ञेय प्रावधान कैसे मानते हैं? न्यायालयों में भी मैंने देखा है कि मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत असंज्ञेय मामलों को गम्भीरता पूर्वक नहीं लिया जाता है। एक बार मुझसे एक अतिविशिष्ट व्यक्ति ने पूछा कि कस्बे अथवा नगर में सही मायने में यातायात नियन्त्रण क्यों नहीं होता है। तब मैंने उन्हें बताया यदि एक न्यायालय में 20,000 यातायात संबंधी अपराध के मामले दापर किये जा सकते हैं, तो प्रायः यातायात नियन्त्रण कैसे कर सकते हैं? कानून इतना कमजोर है कि कोई कुछ नहीं कर सकता। यदि प्रायः देश में यातायात संबंधी अपराधों के निपटान का सर्वेक्षण करें तो प्रायः देखेंगे कि केवल 10 से 20 प्रतिशत तक मामलों की जांच की जाती है और अन्य दूसरे दर्जे किये जाने के समय ही निपटा दिये जाते हैं। इस प्रकार ऐसे लाखों मामलों को जो दर्ज किए जाते हैं और निपटा दिए जाते हैं। न्यायाधीशों पर ऐसे संज्ञेय अपराधों को निपटारने का बहुत अधिक भार होता है जो गम्भीर होते हैं। चूंकि मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत होने वाले अपराध असंज्ञेय अपराध होते हैं, अतः वे इनकी ज्यादा परवाह नहीं करते। रेलवे विभाग में उनके घपने न्यायाधीश हैं और वे घपने विभाग के अपराधों की सुनवाई इन न्यायाधीशों द्वारा कराते हैं मुझे कहना चाहिए कि श्री चिदम्बरम् ने अष्टाचार विरोधक मामलों में धीरे ही एक अच्छा प्रावधान पेश किया है, उन्होंने कहा है कि हम विशेष अदालतों का गठन करेंगे। परन्तु यहां मैं किसी

विशेष अदालत के बारे में नहीं पूछ रहा हूँ मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत अलग न्यायाधीशों की व्यवस्था के लिए प्रावधान होना चाहिए। परन्तु ऐसा नहीं किया गया है। इसका तात्पर्य यह है कि पंजीकृत किए जाने वाले मामलों की कभी भी सुनवाई नहीं होगी। मैं अपने अलग-भूतसः परिवहन मंत्री महोदय से सम्मतिपूर्वक पूछता हूँ कि क्या मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत मामलों की सुनवाई के बारे में कोई सर्वेक्षण कराया गया है, क्योंकि अभी-भी बहुत सारे मामले लंबित हैं...

उपाध्यक्ष महोदय . कृपया अपनी बात समाप्त करने की कोशिश करें।

श्री अलवरहमान . महोदय, मैंने अपनी बात अभी तो शुरू की है। इस अधिनियम के अन्तर्गत जो भी संशोधन पेश किए गए हैं वे अगले 40 अथवा 50 वर्षों तक लागू रहेंगे। हम चाहते हैं कि हमें इसके लिए भावी पीढ़ियों द्वारा दोषी न ठहराया जाय कि इस अधिनियम में संशोधन करने का दूसरा मौका पाने के बाद जूद भी मामलों की सुनवाई के बारे में कोई उपयोगी संशोधन नहीं किया गया। उदाहरण के लिए विदेशों में पुलिस की न्यायालयों के रूप में नहीं लिया जाता है, परन्तु मैंने देखा है कि अब कभी भी एक मील तक की दूरी पर पुलिस की तार बेल ली जाता है तो सभी वाहन रुक जाते हैं अथवा घीमी गति से चलने लगते हैं। परन्तु हमारे देश में वे जानते हैं कि पुलिस कुछ नहीं कर सकती, वे केवल मामला दर्ज कर लेते हैं परन्तु करते कुछ नहीं...

अलग-भूतसः परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : ऐसा नहीं है कि लोग ऐसी महसूस करते हैं कि पुलिस कुछ नहीं कर सकती है। बात दूसरी है। पुलिस वैसे माँगती है और चकाबेती है। लोगों में यह भ्रमना है। दूसरे देशों में पुलिस सक्ती से कार्यवाही करती है। आप तो एक पुलिस अधिकारी रहे हैं। लोग ट्रैफिक पुलिस में नियुक्त किया जाना पसंद करते हैं; वे रिजर्व पुलिस अथवा दूसरी जगह नहीं जाना चाहते, वे ट्रैफिक पुलिस में ही अपनी नियुक्ति की जानी पसंद करते हैं। कृपया सदन को उन बातों की जानकारी दें, ताकि हम आपके अनुभवों का फायदा उठा सकें।

श्री जगन्नाथ कौशल (चंडीगढ़) : यह सारी बातें जानते हैं।

श्री अलवरहमान : मैं वे सारी बातें जानता हूँ...

श्री राजेश पायलट : हमें उन बातों के बारे में बतायें ताकि हम कार्यवाही कर सकें।

श्री अलवरहमान : अथवा मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत न्यायाधीशों की अलग व्यवस्था करें और पुलिस को अधिकार दे दें कि वह अधिक प्रभावी बन सके।

श्री राजेश पायलट : यह एक अच्छा सुझाव है।

श्री अलवरहमान : अण्ड 200 अच्छा है। इसके अन्तर्गत बहुत सुधार लाया गया है। परन्तु पुलिस में अभी भी लोगों तथा उच्च अधिकारियों के विश्वास की कमी है। विश्वास से ही विश्वास पैदा होता है। विश्वास के बिना पुलिस असहाय हो जाती है। चूंकि अधिकांश मामलों की सुनवाई नहीं होती है अतः मैं पुलिस द्वारा विभागीय जांच का सुझाव देता हूँ; क्योंकि हममें से कुछ यह महसूस करते हैं कि पुलिस को शक्ति दी जानी चाहिए।

मैंने सुझाव दिया है कि कम से कम पुलिस अधीक्षक पर विश्वास किया जाना चाहिए। यदि आप मोटर यान निरीक्षक पर विश्वास कर सकते हैं, जो इस अधिनियम के कार्यान्वयन में महत्वपूर्ण

भूमिका भवा करता है, तो आप पुलिस अधीक्षक पर विश्वास क्यों नहीं कर सकते ? यदि आप गैर-सरकारी संगठन पर विश्वास कर सकते हैं तो- इस अधिनियम में गैर सरकारी गैरज का प्रावधान है — आप पुलिस अधीक्षक पर विश्वास क्यों नहीं कर सकते, जिस पर आप अन्य सभी मामला में विश्वास करते है ?

दण्ड को बढ़ाने का भी सुझाव दिया गया है। परन्तु न्यायालय में, न्यायपीठ सहायक, जो रजिस्टर का रक्ष-रक्षाव करता है, जिसे 'नान एफेयर रजिस्टर' कहा जाता है, रजिस्टर में इसे दर्ज नहीं करता है और न ही यह जानता है कि इस व्यक्ति को दस वर्ष पहले सजा दी गयी थी। आप भारत के विभिन्न न्यायालयों में अपराधों की रिकार्डिंग के लिए कम्प्यूटर क्यों नहीं लगाते ?

श्री भलाउरंहमान : यदि आपने ऐसा कर दिया है, तो यह बहुत अच्छा है मोटर यान कार्यालय में दलाली चलती है। मोटर यान कार्यालयों के संरक्षण में मोटर लाइसेंसिंग कार्यालय, रजिस्ट्रेशन इत्यादि के समान संगठन है जिसमें अधिकारियों के गुप्त सहयोग से विभिन्न लोगों द्वारा दलाली की जाती है। यहां, दो प्रकार के ड्राइविंग लाइसेंस होते हैं। एक प्रकार के लाइसेंस के लिए आप नियमित परीक्षाओं को पास करते हैं तथा मोटर लाइसेंसिंग अधिकारी आपको लाइसेंस देता है। परन्तु दूसरा तरीका भी सही है जिसे मैंने स्वयं देखा है, कि मोटर यान कार्यालय में क्लर्क मोटर यान अधिकारी के सहयोग से रिश्तत लेकर प्राइवेट ड्राइविंग लाइसेंस जारी करता है। यह दूसरा तरीका है। यदि आप मुझे पूछें कि इसे किस प्रकार रोका जा सकता है, तो मैं कहूंगा कि जो भी व्यक्ति ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करने के लिए रजिस्ट्रेशन कराने आता है, उसे क्रम संख्या एक, दो, तीन के अनुसार रजिस्टर्ड किया जाना चाहिए। प्रत्येक व्यक्ति को रजिस्ट्रेशन के अनुसार लाइसेंस दिया जाना चाहिए। फिर मोटर यान क्लर्क, जब तक नाम रजिस्टर नहीं किया जाता, प्राइवेट लाइसेंस जारी नहीं कर सकता। कृपया इस पर विचार किया जाए।

लाइसेंस को कभी रद्द नहीं किया जाता। यदि आप कम्प्यूटरीकरण कर देंगे तो वह आपको लिए सहायक होगा।

उपयुक्तता प्रमाणपत्र महत्वपूर्ण दस्तावेज हैं। परन्तु जैसा कि आप जानते हैं, बहुत से सदस्यों ने इन उपयुक्तता प्रमाणपत्रों के बारे में अपने आवाज उठाई है, जिसे थोड़े से रुपए या कोई भी राशि शिथल में देकर प्राप्त किया जा सकता है।

इसके बाद अधिक भार लादने का प्रश्न है, मुझे आशा है कि इस मामले को बहुत गम्भीरता पूर्वक लिया गया है, क्योंकि गांवों में आप देखते होंगे कि लोग गाड़ियों की छतों पर भां यात्रा करते हैं। अधिनियम में यह उपबन्ध किया जाना चाहिए कि उन चालकों को, जो लोगों को गाड़ियों की छतों पर बिठाकर अधिक भार लाद कर गाड़ियां चलाते गए, अधिक सजा दी जानी चाहिए। अधिनियम में इसके लिए कोई उपबन्ध नहीं है। परन्तु इससे एक और तथ्य हमारे सामने आता है कि ग्रामीण क्षेत्रों में लोगों को बाजारों इत्यादि में जाने के लिए बसों की कमी है। परिवहन बसों के लाइसेंस देने में उदारता बरती जानी चाहिए।

1.00 म. प.

मैंने कुछ संशोधन दिए हैं। परन्तु मुझे विश्वास नहीं है कि उन्हें स्वीकार किया जाएगा या नहीं मैं कहूंगा कि हमें इसका पूर्वानुमान लगाना चाहिए कि समय के साथ हमें अपने यातायात के

लि ए लाइन प्रणाली को लागू करना होगा। मैंने सुझाव दिया है कि हमारे यहाँ विदेशों की तरह यह दक्षिण के लिए ममानान्तर लाइनों होनी चाहिए कि उस विधिष्ट पथ से बाहर किसी को नहीं जाना चाहिए। लेन निर्धारण का मामला महत्वपूर्ण है, जिसकी व्यवस्था हमारे देश में की जानी चाहिए। मुझे ध्याना है कि मेरे संशोधनों को स्वीकार किया जाएगा।

अपना प्रारण समाप्त करने से पूर्व मैं माननीय परिवहन मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मोटर यान अधिनियम के कार्यान्वयन के लिए पृथक न्यायपीठ की स्थापना की जाए तथा मोटर यान निरीक्षकों से अधिक पुलिस अधीक्षकों पर विश्वास किया जाए।

श्री सोमनाथ रथ (भास्का) :— उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। उद्देश्य तथा कारणों के बक्षतव्य में यह बताया गया है कि एम. के. कुर्ना मीहम्मद और पी. ए. एहमदकुटी के मामले के सम्बन्ध में उन लोगों को सहायता देने के लिए उच्चतम न्यायालय के सुझावों, जैसा कि ए. आई. और 1987 ए. सी. पृष्ठ 2158 में दिया गया है, पर विचार किया गया है, जिनकी टकरार मारकर भाग जाने की घटनाओं में दुर्घटना होती है।

विधेयक के खण्ड 161 में टक्कर लगने से दुर्घटना के मामलों में मुद्रावजा देने का विशेष प्रावधान है। खण्ड 161 में केन्द्रीय सरकार को नियम बनाने की शक्ति भी प्रदान की गई है।

अध्याय 12 में उल्लेख किया गया है कि दावा न्यायालयों का गठन किस प्रकार किया जाए। यह राज्य सरकार पर छोड़ दिया गया है। मेरा सुझाव है कि ऐसे लोगों को मुद्रावजा देते समय, जो दुर्घटना में मारे गए हैं अथवा जिन्हें चोट लगी है निम्नलिखित पहलुओं पर गम्भीरता पूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

जैसे ही दुर्घटना होती है, कोई विलौचिया अथवा वकील जो भी हो और वह मृत व्यक्ति के रिश्तेदारों को विश्वास में ले लेते हैं और वह उनसे बहुत धनराशि लेकर या डिग्री आदेश पारित करने के बाद मुद्रावजे का लगभग 70% से 80% तक लेने का आश्वासन प्राप्त कर न्यायाधिकरण के समझ मुद्रावजे की याचिका दायर कर देते हैं और इस प्रकार मुश्किल से 20% राशि घायल व्यक्ति अथवा उसके कानूनी उत्तराधिकारियों को प्राप्त होती है :

चूँकि हमारे देश में मामलों के शीघ्र निपटाने के लिए लोक अदालतें बनाई गई हैं तथा गरीब लोगों को सहायता प्रदान करने के लिए हमने विधिक सैल बनाए हैं और चूँकि सरकार मामलों को निपटाना चाहती है इसलिए लोक अदालतें बनाई गई हैं और गरीब लोगों को विधिक सैलो के माध्यम से सहायता भी दी जाती है इस सम्बन्ध में मैं यह सुझाव देना चाहता हूँ कि न्यायाधिकरणों तथा न्यायालयों के समझ मुद्रावजे के मामलों के बारे में प्रथम श्रेणी के न्यायाधीशों के न्यायालयों में सहायक लोक अभियोजक तथा जिला न्यायालयों में लोक अभियोजक अथवा प्रतिरिक्त लोक अभियोजक तथा उच्च न्यायालयों तथा उच्चतम न्यायालय में सरकारी वकीलों को शक्ति प्रदान की जानी चाहिए और यह अनिवार्य बनाया जाना चाहिए कि केवल इन्हीं के माध्यम से ही मुद्रावजे के आवेदन पत्र दायर किए जाएँ। तब ही दुर्घटना ग्रस्त व्यक्ति अथवा उसके कानूनी उत्तराधिकारी, न्यायाधिकरणों अथवा न्यायालयों में जाने में समर्थ होंगे और वकीला तथा बिचौलियों को कोई धनराशि दिए बिना पूरा मुद्रावजा प्राप्त कर सकेंगे। जब तक ऐसा नहीं किया जाता, तब तक सरकार का उद्देश्य अथवा अधिनियम का उपबन्ध कितना ही प्रभावशाली क्यों न हो, दुर्घटना-ग्रस्त व्यक्तियों को अपेक्षित मुद्रावजा प्राप्त नहीं होगा। इसके प्रतिरिक्त, जैसा कि उद्देश्यों तथा कारणों

के बकतबय में उल्लेख किया गया है, कार्यान्वयन का भाग अत्यन्त महत्वपूर्ण है और इसका सबसे अच्छा तरीका है इन दुर्घटनाओं में दुर्घटना-प्रस्त व्यक्तियों को कानूनी सहायता प्रदान करना। इन लोगों को न्यायाधिकरणों के समक्ष आपने प्रावेदन पत्र देने के लिए गैर सरकारी बकीलों की दया पर न छोड़ा जाना चाहिए और इस प्रकार बिकीलियों तथा बकीलों द्वारा इनका शोषण होने दिया जाए।

इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए और विधेयक में अनिवार्य प्रावधान किया जाना चाहिए ताकि इस स्थिति का मुकाबला किया जा सके

लक्ष्य तथा उद्देश्यों में यह उल्लेख किया गया है

सड़क सुरक्षा मानदण्डों तथा पर्यावरण नियंत्रण उपायों, सत्तरनाक तथा विस्फोटक सामग्री ले जाने सम्बन्धी मानकों के बारे में'

मैं पर्यावरण नियंत्रण उपायों पर बल देना चाहता हूँ। इसका कड़ाई से पालन किया जाना चाहिए और पर्यावरण नियंत्रण उपायों के बारे में कड़े उपाय किये जाने चाहिए। यदि विशेष खपाय नहीं किये जाते तो यह विधेयक केवल कानून की किताब में ही रह जाएगा और इसका वस्तुतः कार्यान्वयन नहीं होगा।

ये दोनों पहलु मैं माननीय मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूँ और उनके उत्तर में मैं यह जानना चाहता हूँ कि न्यायाधिकरणों, न्यायालयों के माध्यम से इस मुद्दावजे को देने के लिए क्या उपाय किए जाने हैं ताकि यह सीधी पीड़ितों को मिले और मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि पर्यावरण नियंत्रण के बारे में क्या उपाय किए जाने हैं।

(हिन्दी)

श्री और सेन (खुर्दा) : उपाध्यक्ष महोदय, बिल बहुत काम्प्रोहैसिव है और इसमें ट्रांसपोर्ट के कन्ट्रोल-करीब सभी पक्षों को लाने की कोशिश की है। पुराने बिल में जो कमियाँ थीं उनको हममें दूर करने की कोशिश की है, इसके लिए मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ।

प्राज के अखबार "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रगर प्राप देखें तो एक आर्टिकल खप्रा है... ट्रांसपोर्ट की इन्डस्ट्री में जो माफिया डबलप कर गया है, उसके बारे में है। यहाँ तक उसने लिखा है कि इस बिल को रोकने के लिए, रोड़ा घटकाने के लिए बड़ी भारी कोशिश चल रही है। पता नहीं, मंत्री जी को इस बारे में मालूम है या नहीं। इसमें कोई शक नहीं है कि माफिया इतना पैसे वाला है कि वह सबको प्रभावित कर सकता है। मैं एक मिसाल आपको देना चाहता हूँ। दिल्ली और गढ़ मुन्तेषवर की लाइन में सन् 45 से पहले 65 बसें थीं और जब कभी भी बढ़ाने की कोशिश की गई तो हाई कोर्ट से एन-मोक पर स्टे ले आए और प्राज तक एक बस भी नहीं बढ़ी है। मैं यही कह सकता हूँ कि इन बसों को रोकने की कोशिश में हाई कोर्ट भी शामिल है। जब भी उन्होंने दरखास्त दी और बकाल साहब ने प्रागे दरखास्त दी और उन्होंने स्टे दे दिया। हाई कोर्ट ने कभी इस बात की परवाह नहीं की कि वहाँ की जनता को कितनी परेशानी है। खुशी की बात है कि आपने इस बात की कोशिश की है कि जो दरखास्त देगा उसका परमिट मिच जाएगा, माफिया को बिस्कुल हटा दिया जाएगा। सैकसन 94 में कहा गया है कि हाई कोर्ट और वा कोई कोर्ट इस मामले में धखल नहीं देगा, मैं समझता हूँ यह बहुत ही अच्छा प्रोविजन है। सबसे पहली बात यह कहना चाहता हूँ कि यह बिल पैसे वालों के फेवर में है। मिसाल के तौर पर आपने इन्डीविजुअल को प्रांच

बसों का परमिट देने की बात कही है और कम्पनी को घाट या दस। यह जो पांच बसों वाला है और जिसको घाफ पलीट बनाना चाहते हैं, वह बहुत पैसे वाला आदमी है। मैं समझता हूँ, एक फीमिली को एक बस से ज्यादा का परमिट नहीं देना चाहिए। मैं समझता हूँ अगर इस स्टेज पर पांच की बजाए एक कर दें तो ज्यादा अच्छा रहेगा।

श्री अताउर्रहमान : बेनामी घा जाएगा। बेनामी का तो कानून बनाया गया है। अगर बेनामी ट्रांसजेक्शन किसी के नाम प्रापर्टी करता है तो वह उसी के नाम हो जाएगी। इस देश में ऐसे लोग हैं जिनको खाने के लिए रोटी नहीं है, और घ्राप जानबूझ कर पांच बसों का परमिट दे रहे हैं। घ्रापने यह भी रखा है कि हरेक एप्लीकेंट की फाइनेंशियल स्टेबिलिटी देखेंगे। यह भी पैसे वालों के फेवर में जाता है। एक बस के बनाने में तीन लाख का खर्चा होता है, पांच बसों के लिए पन्द्रह लाख की कैपिसिटी होनी चाहिए, उसको रन करने के लिए और कैपिसिटी होनी चाहिए।

श्री राजेश पायलट : एक बात का स्पष्टीकरण करना चाहता हूँ माननीय सदस्य उससे सहमत होंगे जो घ्रादमी एक लाख की बस चलाने के लिए तैयार है क्या उसे घ्राप गरीब समझते हैं। गरीब है इसलिए बस चला रहा है।

श्री बीर सेन : अब तो फाइनेंशियल इन्डस्ट्रीयुशन्स पैसा देते हैं, बस चलाने के लिए।

श्री राजेश पायलट : 75 परसेंट देते हैं।

श्री बीर सेन : उनकी भी तरकीबें हैं। प्राइस बढ़ाकर बिल बना देते हैं, अगर घ्रस्ती हवार की चीज है तो एक लाख का बिल बना देते हैं। उसमें तब कवर हो जाता है। फाइनेंशियल इन्डस्ट्रीयुशन्स पैसा देते हैं और दे रहे हैं। जो फाइनेंशियल इन्डस्ट्रीयुशन्स से पैसा लेकर बस बना सकते हैं, घ्राप उनको देना शुरू कर दें। पांच बस वाला मेरे ख्याल से गलत है। कम्पनी के लिए घ्रापने दस का परमिट देने की बात कही है। मान लीजिए किसी कोन्साल्टिव सोसायटी में सी घ्रादमी है तो सी आदमियों को दस देंगे यानी एक बटा बस और दूसरी तरफ घ्राप पांच दे रहे हैं, यह भी फर्क नहीं करना चाहिए। इसलिए मैं चाहता हूँ कि शेयरहोल्डर्स की संख्या के हिसाब से, उनकी कैपिसिटी के हिसाब से यह तय करना चाहिए कि उसे कितनी बस दी जायें।

इस बिल में घ्रापने कहा कि घ्राप स्टेट ट्रांसपोर्ट ऑथोरिटी बना रहे हैं। उसके चेयरमैन के लिए रीगल नौलेज होना अनिवार्य है। जब दूसरी ऑथोरिटीज के लिए घ्रापने 4 मंम्बर्स का प्रावधान रखा है तो स्टेट ट्रांसपोर्ट ऑथोरिटी के लिए दो मंम्बर्स किस आधार पर रखे गए हैं। मैं समझता हूँ कि एरिया के हिसाब से बड़ी स्टेटस को ध्यान में रखते हुए प्रावधान करना चाहिए और मिनिमम 4 मंम्बर्स तो जरूर होने चाहिए। जहाँ घ्राप चेयरमैन के लिए क्वालिफिकेशन रखना चाहते हैं, मेरी राय में मामूली ऑडिनरी इन्टेलीजेंस वाला घ्रादमी भी काम चला सकता है। यदि कुछ ज्युडीशियल मामलों को तय करने की आवश्यकता हो तो वैसे योग्यता रखी जा सकती है और उस स्थिति में हाई कोर्ट का जज होने की कण्डीशन रखने से किसी को एतराज नहीं हो सकता। इसलिए मेरा ख्याल है कि घ्राप इस प्रावधान को हटा दीजिए।

अब ड्राइविंग लाइसेंस के सम्बन्ध में घ्रापने यह प्रावधान किया है कि डैवी व्हीकल चलाने के लिए जो लाइसेंस मांगेगा, उसे अलग वर्गीकृत कर दिया है और दूसरों के लिए अलग व्यवस्था

कर दी है। मेरे ख्याल में इतना कम्बरसम प्रोसीजर बनाने की जरूरत नहीं है। ड्राइविंग लाइसेंस के लिए तो प्रेक्टिस की जरूरत है और उचित प्रैक्टिस के बाद आपको लाइसेंस दे देना चाहिए। हैवी व्हीकल्स के लिए भी, मैं समझता हूँ कि महीने भर गाड़ी चलाने के बाद अच्छी चलाने को प्रावत पड़ जाती है, परन्तु आपने यहाँ कम से कम 18 साल की उम्र के बाद, साइट व्हीकल चलाने का लाइसेंस देने की बात कही है, फिर दो साल बाद, 20 साल की आयु में आप उसे अपेक्षित लाइसेंस देंगे। आजकल के मंहंगाई के जमाने में जो घादमी इस खर्चान में जम्कर रोजगार पा सकता है, हैवी व्हीकल चलाने का, मैं समझता हूँ कि उसके लिए दो साल का प्रशिक्षण नहीं होना चाहिए। अब आपने हैवी व्हीकल लाइसेंस के लिए एप्लिकेशन क्वालिफिकेशन होना भी आवश्यक कर दिया है। क्या माननीय मंत्री जी को पता है कि पंजाब में जितने ड्रिवर्स हैं, उनमें से 99 प्रतिशत बिना पढ़े लिखे हैं और सब अच्छी ड्राइविंग कर लेते हैं, अच्छा काम कर रहे हैं। मैं समझता हूँ कि हैवी व्हीकल ड्राइविंग के लिए भी किसी क्वालिफिकेशन का होना आवश्यक नहीं होना चाहिए। यह तो आपने पता नहीं क्या निश्चित किया हुआ है, क्या आपके मन में है कि वह क्वालिफिकेशन मेट्रिक होनी चाहिए या मिडिल पास होना चाहिए, वह तो आप जानें, परन्तु वर्तमान परिस्थितियों में उसकी आवश्यकता नहीं समझता।

यहाँ पर मेडिकल सर्टिफिकेट का जिक्र आया। आपने इसके पीछे यह तर्क दिया है कि आजकल एक्सीडेंट्स की संख्या लगातार बढ़नी जा रही है। यदि किसी अनिवार्य आघात शराब पी लेने के बाद कोई व्यक्ति एक्सीडेंट करता है तो उसकी बात तो मानी जा सकती है परन्तु एक्सीडेंटस ज्यादा होने का एक कारण मैं यह भी मानता हूँ कि सड़कों पर पैदल चलने वाला घादमी आज यह महसूस करने लग गया है कि मुझे अपनी जिन्दगी को बचाने की कोई जरूरत नहीं है याड़ी चलाने वाले की जिम्मेदारी है कि वह उसे बचाकर गाड़ी चलाए। मैं चाहता हूँ कि इस बिल में ऐसा प्रावधान भी होना चाहिए कि यदि कोई पैदल चलने वाला अपनी सापरवाही से किसी एक्सीडेंट का शिकार होता है, हार्न बजाने पर भी नहीं सुनता, हटने को तैयार नहीं होता तो उसके लिए भी कुछ व्यवस्था की जाये।

आपने रिवोकेशन आफ लाइसेंस और मेडिकल चैक-अप की दोनों व्यवस्थाएँ ऐसी की हैं जहाँ मैं समझता हूँ कि डिपार्टमेंट के लोगों की खुली छूट मिल जाएगी। वे जिसकी चाहेंगे पकड़ लेंगे और कहेंगे कि अपना मेडिकल सर्टिफिकेट लाइये, उसके खुला कर बिठा लेंगे और जब सीवा तय हो जाए तो चलना कर देंगे। मैं समझता हूँ कि इससे करप्शन का स्कोप बाढ़ हो जाएगा। रिवोकेशन के मामले में आपने एक और क्लोज सर्टिफिकेशन आफ दी लाइसेंसिंग ऑथोरिटी बहुत जबरदस्त लगायी है कि यदि लाइसेंसिंग ऑफिसर सर्टिफिकेट न हो जिसने एक बार भी ऑफिस कर दिया, उससे ही यदि वे संतुष्ट हो गए तो उसका लाइसेंस रद्द कर दिया जाएगा। दूसरी तरफ हैवीव्हीकल क्रॉमिनल ले देकर छूट जाएंगे। अभी तक तो मैंने दो ही खान पर सर्टिफिकेशन को धारा प्रयुक्त होते देखी है : यदि किसी राज्य के गवर्नर संतुष्ट हो जाए या भारत के राष्ट्रपति संतुष्ट हो जाए कि किसी कार्य से कांसटेन्ट्यूशन के प्रावधानों का उल्लंघन हुआ है तो वे विशेष अधिकारों का प्रयोग कर सकते हैं परन्तु ट्रांसपोर्ट ऑफिसर को भी आपने इस अंश में लाकर खड़ा कर दिया। मैं इसकी कोई आवश्यकता नहीं समझता। पहले तो सर्टिफिकेशन शब्द ही इतना खतरनाक है कि उसके विरुद्ध कोर्ट में भी सुनवाई नहीं हो सकती। मेरा सुझाव है कि इस सर्टिफिकेशन शब्द को ही आप बिल में से निकाल दीजिए, यह रक्षक लायक नहीं है।

रजिस्ट्रेशन के बारे में यहाँ बहुत सी बातें कही गयी हैं। अब यदि किसी ने हाईपोथिकेशन के आधार पर बस चलायी हो, उसके लिए आपने बिल में प्रावाइड कर दिया कि यदि वह अपने इयूज, धरा न करे तो उसका फाइनसर बस को अपने कब्जे में ले सकता है और उस स्थिति में परमिट उसके नाम में परिवर्तित हो जाएगा। तो अगर मामूला तौर पर कोई इन्डीविजुअल है और उसने बस का परामिट लिया है तो उसका ट्रांसफर नहीं हो सकता है लेकिन अगर वह हाई-पाथिकेशन हो गया है तो उसका ट्रांसफर हो सकता है। मैं समझता हूँ कि यह एक नाजायज बात है। मारगेज हमेशा मारगेज होता है। अगर किसी ने अपनी प्रापर्टी को मारगेज करके रखा है तो यह उसका नहीं हो सकता है। मैं समझता हूँ कि जिस के नाम परमिट इशू किया है प्रापर्टी उसकी रहनी चाहिए। आप उसका कोई दूसरा इन्तजाम कर सकते हैं। उसका भदायगी का इन्तजाम किसी सुपुदगार को सौंप सकते हैं। लोकन गाड़ी भी उसकी हो जाये और परामिट भी उसका हो जाये यह ठीक नहीं नहीं है। जिस किसी ने 50 भदायगी को परमिट दिया होगा तो सारा बस उसके नाम से हो जायेंगे। मैं समझता हूँ कि यह फाइनसर के फेवर में हो जाता है। इस कारण इस प्रावीजन में त्रुटि करती है।

एक जगह आपने यह प्रावीजन किया है कि हाऊसिंग, मेटेनस और रिपेयर इन तीनों चीजों का इन्तजाम करना पड़ेगा। इसका मतलब यह हुआ कि आप हर इन्डीविजुअल से जो परमिट होस्टलर है, यह चाहते हैं, कि वे अपनी बर्कसाप रखें। ऐसा करने से सब की सब प्राइवेट बसों शाप्स ठप्प हो जायेंगी। पिछले 40-45 साल से ट्रांसपोर्ट इन्डस्ट्री शुरू हुई तब से हम यह देख रहे हैं कि वे उसे रिपेयर कराते हैं। रिपेयर कराने का जो तरीका अभी तक चल रहा था उसे उसी तरह चलने दीजिए।

सर्टिफिकेट आफ फिटनेस के बारे में सब जानते हैं कि इसके बंधे हुए रेट हैं मैंने ऐसी बसों देखी हैं जो कि बिल्कुल खड़खड़ करती हैं और उसमें मिट्टी भरी रहती है फर्श टूटा हुआ रहता है, लेकिन फिर भी उसे फिटनेस सर्टिफिकेट मिला होता है। पहले जब मेरा ऐसे कुछ लोगों से ताल्लुक था तो मुझे पता था कि उसका 100 रुपये रेट रहता था लेकिन अब फिटनेस सर्टिफिकेट लेने के 300-400 रुपये हो गये होंगे। आप रेट के हिसाब से उसे लीजिए। इसमें कोई दिक्कत नहीं होगी। वह घर में बंटे ही जा जायेगा। अब आप गैरेज वालों को इसमें हिस्सा दे रहे हैं। इससे हिस्सा बंट जायेगा। अगर आपने ऐसा प्रावीजन किया है तो मैं इसका विरोध नहीं करूंगा।

कंट्रोल आफ ट्रांसपोर्ट और कुछ लम्बे डिस्टेंस को कंट्रोल करने की जो बात कही है उसके सम्बन्ध में मुझे यह ससम्भ नहीं आया कि जो लम्बे डिस्टेंस हैं और जो कोई माल को मद्रास या अन्य किसी दूर की जगह पर ले जाना चाहते हैं तो उसके ऊपर आप प्रतिबन्ध क्यों लगा रहे हैं। जैसे आप दूसरे परमिट देते हैं वैसे ही परमिट आप इन्हें भी दें और इन्हें जाने दें।

कुछ बसों से ज्यादा बसों नहीं चलनी चाहियें इसका भी आपने कुछ प्रावीजन किया है। 5 साल की ऊपर की आबासी वाले जो शहर हैं उनमें आपने यह कहा कि इससे ज्यादा बसों वहाँ नहीं हों। यह सही भी है क्योंकि बहुत ज्यादा हीबो ट्रैफिक हो जाता है और उससे ऐक्सीडेंट भी हो जाते हैं। लेकिन किसी लास एरिया में बसों को रोक देने से फिर माफिया केलप हो जायेगा और कुछ बन्द लोगों के हाथों में बसों जा जायेंगी।

आपने ट्रिप और टाइम-टेकर के बारे में कुछ जिक्र किया है अगर कोई ट्रिप बढ़ाने के लिये

वरखास्त देता है तो उधे नये सिरे से सारा काम करवाना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि यह एक परेशानी वाली बात होगी। जैसे-जैसे ट्रैफिक बढ़ता है उसके हिसाब से ट्रिप बढ़ाने की इजाजत देनी चाहिए। अगर ट्रैफिक ज्यादा बढ़ता है तो उसमें इस बात का खाल करना चाहिए कि जितनी कैपेसिटी रजिस्टर्ड है ले जाने की, उसमें 10 परसेंट ज्यादा से ज्यादा स्टैंडिंग सवारियों की इजाजत हो। कुछ रूट्स में तो इतनी ज्यादा सवारियां होती हैं कि उनमें खिसकने की भी गुन्जाइश नहीं होती है। मैं समझता हूँ कोई मशीनरी आपको ऐसी डेवलप करनी चाहिए। जिससे धोवर लोडिंग का पता लग जाए। पहले यदि धोवर लोडिंग होती थी, तो उनका खालान होता था, लेकिन अब मैं देख रहा हूँ दस-पन्द्रह साल से किसी का कोई खालान नहीं होता है। इसलिए मेरा कहना है कि आपको ऐसी मशीन डेवलप करनी चाहिए। जहाँ पर भी धोवर लोडिंग हो, वहाँ पर कुछ न कुछ एक्शन जरूर होना चाहिए। छतों के ऊपर बैठकर चलने वाला बात तो होनी ही नहीं चाहिए।

आपने 50 कि. मी. के रूट का परमिट प्राईवेट को देने वाली बात कही है, मैं समझता हूँ 50 कि. मी. बहुत कम है, कम से कम 100 किलोमीटर तो होना चाहिए। यदि इसको 100 कि. मी. कर दिया जाएगा, तो अच्छा रहेगा। इसमें एक धीर प्रावीजन है वह मुझे बहुत रेडीकुलस लगता है कि टाइम टेबल यह सर्जस्ट करे कि धोवर स्पीड हो जाएगी, तो उसे साइस नहीं मिलेगा। जिसने लाइसेंसिंग लेना है, वह टाइम ऐसा सैट कर के बताएगा जिससे उसको साइस मिले धीर धोवर स्पीड न हो। वह ऐसे हिसाब से रूट बनाएगा, ताकि धोवर स्पीड न हो। इसलिए मुझे इस प्रावीजन में ज्यादा समझदारी की बात नजर नहीं आती है। इसलिए इस बात की कोशिश करनी चाहिए कि 2 से 5 मिनट तक की जां फिक्सेसी है, इतनी इजाजत देनी चाहिए।

मैंने यहाँ पर जो बहुत धावश्यक चीजें हैं, उनका जिक्र कर दिया है, जो परमिट देने की कन्डिशनस हैं, उनके बारे में भी मैंने जिक्र कर दिया। इन शब्दों के साथ मैं मंत्री जी धीर आपको ब्यववाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री पी. कुलनबई बेल् (गोविन्देट्टिपालयम) : उपाध्यक्ष महोदय माननीय भूतल परिवहन मंत्री द्वारा लाया गया यह विधेयक बहुत महत्वपूर्ण विधेयक है। जबकि यह विधेयक 50 वर्ष पुराना है। किन्तु मंत्री महोदय बहुत से संशोधनों के साथ इस विधेयक को दुबारा लाए हैं।

सबसे पहले मैं सभा को बताना चाहूँगा कि यह विधेयक 1939 में पारित हुआ था और इसमें केवल 135 धाराएँ थीं। यद्यपि मंत्री महोदय यह जानते थे कि इसमें बहुत से संशोधन किए गए हैं और वास्तव में मंत्री महोदय ने स्वयं 80 से भी अधिक संशोधन दिए थे और इस विधेयक को 1987 में दुबारा लाया गया था। 1987 में तब इस विधेयक को वापस ले लिया गया था और अब दुबारा वे एक नया विधेयक लाए हैं। 1987 में प्रस्तुत किए गए विधेयक में केवल 218 खंड थे जबकि अब प्रस्तुत किए गए विधेयक में 217 खंड हैं। 1987 के विधेयक से केवल एक खण्ड कम है। 1987 के पुराने विधेयक से जो एक खण्ड निकाला गया है। वह न्यायालयों के क्षेत्राधिकार के बारे में है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूँगा कि उस महत्वपूर्ण उपबन्ध को क्यों वापस ले लिया गया है। धीर उद्देश्यों तथा कारणों के विवरण में भी आपने इस खंड को वापस लिए जाने के बारे में कुछ भी नहीं बताया है। मैं जानना चाहूँगा कि यह खंड जो 1934 के विधेयक में भी था, क्यों निकाला गया है।

इसका कोई कारण नहीं दिया गया है। मेरा विचार था कि मन्त्री महोदय के प्रारम्भिक भाषण में इस तथ्य की व्याख्या की जायेगी किन्तु उसमें इसका कोई उल्लेख नहीं था। मन्त्री महोदय को इस सम्बन्ध में स्पष्टीकरण दिया जाना चाहिए।

इस विधेयक का वास्तविक उद्देश्य क्या है? इस विधेयक के तीन प्रमुख उद्देश्य हैं। इसका पहला उद्देश्य 1939 के पुराने अधिनियम के मौजूदा प्रावधानों, जो परिवहन व्यवस्था के सुगमता-पूर्वक कार्य करने में अनावश्यक रूप से रोक लगाने अथवा बाधा पहुंचाते हैं, में संशोधन करता है।

इसका दूसरा उद्देश्य इस अधिनियम के अध्याय 4 (क) के अन्तर्गत निर्धारित की गई प्रक्रिया अर्थात् पिछले 30 सालों के दौरान सरकारी क्षेत्र में यात्री ट्रैफिक का प्रचालन करने के अनुभव के परिप्रेक्ष्य में राज्य परिवहन उपक्रमों से संबंधित विशेष प्रावधानों, को सरल बनाना है:

इसका तीसरा उद्देश्य गैर सरकारी क्षेत्र के परिचालन के लिए प्रक्रिया को सरल बनाना तथा नीति को उदार बनाना है।

अतः, ये तीनों उद्देश्य माननीय महोदय द्वारा प्रस्तुत किए गए इस विधेयक के मूलभूत सिद्धान्त हैं।

मैं सातवीं पंचवर्षीय योजना में किये गये एक महत्वपूर्ण प्रस्ताव का उल्लेख करना चाहता हूँ। यात्री परिवहन के सम्बन्ध में सातवीं पंचवर्षीय योजना में यह बताया गया है कि संसाधनों की बुद्धकर स्थिति के परिप्रेक्ष्य में यात्री परिवहन की मांग पर विचार करते हुए कमी को पूरा करने के लिए गैर सरकारी कंपनियों के विकल्प का गैर सरकारी परिवहन की भांवां भूमिका के सम्बन्ध में सुनिश्चित की गई नीति के अन्दर सक्रिय रूप से पालन किया जायेगा। अतः, हम गैर सरकारी क्षेत्र की पूरी तरह से अपेक्षा नहीं कर सकते हैं। मन्त्री महोदय व्यक्तिगत रूप से यह बात अस्पष्टी तरह से जानते हैं कि गैर सरकारी क्षेत्र वस्तुतः देश के लिये क्या कार्य कर रहा है। जब दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों ने हड़ताल की थी तब सरकार को परेशानियों से बचाने के लिये गैर सरकारी परिचालन आगे आये थे। यात्री गैर सरकारी परिचालकों के बिना एक स्थान से दूसरे स्थान को नहीं जा पाये होते। अतः, जब किसी राज्य परिवहन उपक्रम में हड़ताल होती है तो अस्तव्यस्तता की स्थिति में केवल गैर सरकारी परिचालक परिवहन कार्यों को करने के लिए आगे आते हैं तथा इस प्रकार जनता सरकार का बचाव करते हैं।

मैं परिवहन की बढ़ती हुई मांग के संबंध में एक और बात कहना चाहता हूँ। केन्द्रीय सड़क परिवहन संस्थान, पुना के निदेशक श्री पी. जी. मटनागर ने कहा है कि 1950 से उत्पन्न हुई यात्री ट्रैफिक की प्रवृत्ति से यह पता चल सकता है कि 2000 ई. तक इसकी मांग 1983-84 का तीन गुनी हो जायेगी। 1983 तथा 1984 में क्या स्थिति थी? हमारे पास सारे देश में केवल एक लाख नब्बे हजार बसे हैं। यदि 2000 ई. तक यह मांग बढ़कर तीन गुनी हो जाते हैं, तो हमारे पास दो लाख अस्सी हजार बसें और होनी चाहिये। उस समय वाहन की कीमत क्या होगी? प्रत्येक वाहन की कीमत लगभग 4 लाख रु. होगी तथा 2 लाख 80 हजार बसों की कुल लागत 11,200 करोड़ रुपये होगी। क्या उस समय आपके पास इतना अधिक रुपया होगा? क्या योजना आयोग अथवा वित्त मंत्रालय आपको दो लाख अस्सी हजार बसें खरीदने के लिये 11,200 करोड़ रु. देगा? क्या आप उस समय लोगों की अचरत पूरी करने की स्थिति में होंगे? आप लोगों की अचरत पूरी करने में

सलम नही होंगे। योबत्त आयोग के अनुसार वास्तव में उस समय निर्धारित मात्रा से निरन्तर अधिक लदे हुये, खतरनाक परिवहन दणार्थों के अन्तर्गत खराब सड़कों पर चलने वाले पुराने डिज़ायनों तथा अप्रचालित प्रौद्योगिकी वाले पुराने वाहनों की भरमार होगी। हमारा सार्वजनिक परिवहन प्रणाली का यह स्थिति है। हमारी बसों की वर्तमान दशा यह है। इन परिस्थितियों में यह अधिनियम जनता के बचाव के लिए कैसे कार्य कर सकता है तथा यह अधिनियम राज्य परिवहन उपक्रमों की कैसे सहायता कर सकता है? मैं मंत्री महोदय से इन सवालों के बारे में जानकारी प्राप्त करना चाहता हूँ।

यदि आप वास्तव में लोगों को बेहतर सुविधायें देना चाहते हैं, तो सरकारी क्षेत्र तथा गैर सरकारी क्षेत्र का समन्वित होना चाहिये। यदि आप गैर सरकारी क्षेत्र को उपेक्षा करेंगे, तो राज्य परिवहन उपक्रम लोगों की मांगों को पूरा करने में कभी सक्षम नहीं होंगे। मैं इस बात को अच्छी तरह से जानता हूँ। परिवहन सुविधाओं में सुधार करने का केवल एक रास्ता है। मैं इस संदर्भ में तमिलनाडु राज्य का उदाहरण देता हूँ। यदि आप भाड़े तथा प्रचल-की गई सेवा के संबंध में अन्य राज्यों के साथ तमिलनाडु को तुलना करें तो इससे आपको पता लगेगा कि तमिलनाडु सबसे अच्छा है। इस बात को सबने स्वीकार किया है। 1985-86 के लिए सर्वोत्तम उत्पादकता समिति का पुरस्कार तमिलनाडु को दिया गया था। तमिलनाडु परिवहन निगम पिछले सात अथवा आठ वर्षों से राष्ट्रीय पुरस्कार प्राप्त कर रहा है। अब मैं आपको तमिलनाडु को दिए गए पुरस्कार के सम्बन्ध में विवरण देता हूँ।

वर्ष:	विवरण
1978	विकलांगों को रोजगार
1981	ईंधन की बचत
1982	ईंधन की बचत
1982	उत्पादकता में सुधार
1992	उत्पादकता में सुधार
1982	विकलांगों को रोजगार
1983	उत्पादकता में सुधार
1983	सुरक्षा पुरस्कार
1984	उत्पादकता में सुधार :—राष्ट्र परिवहन प्रामोण परिवहन
1984	नई खोजों के लिए पुरस्कार
1985	विकलांगों के लिए पुरस्कार

1	2
1985	उत्पादकता में सुधार
1985	नगर परिवहन में सुधार
1985	वाहन उत्पादकता
1986	ईंधन का संरक्षण
1986	टायर में किफायत
1986	वाहन उत्पादकता

प्रश्न आप और क्या चाहते हैं ? तमिलनाडु सर्वोत्तम परिवहन निगमों में से एक है जो लोगों को अच्छी सेवाएं प्रदान करता है और वाहनों का भी अच्छे ढंग से रख रखाव किया जाता है ।

मैं दिल्ली परिवहन निगम के बारे में अधिक विस्तार से कुछ नहीं कहना चाहता । इसके बारे में आपको मालूम ही है कि बसों का रख-रखाव कैसे किया जाता है । दिल्ली की सर्वोत्तम सड़कों पर भीड़-भाड़ और पुरानी बसें चलाई जा रही हैं । दिल्ली में बहुत अच्छी सड़कें हैं लेकिन सभी वाहनों का रख रखाव बहुत ही बुरे ढंग से किया जाता है तथा वे बहुत पुराने भी हो गए हैं । आप दिल्ली में इतने पुराने वाहनों की क्यों चलाते हैं ।

किराया निर्धारण के बारे में क्या स्थिति है ? विभिन्न राज्यों में किराया विभिन्न ढरों से लिया जाता है । आप वर्तमान अधिनियम के माध्यम से ऐसी व्यवस्था क्यों नहीं करते कि सारे देश में किराया निर्धारण की एक समान प्रणाली का पालन किया जाए । इस अधिनियम में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है । परन्तु मैं एक ऐसे राज्य के बारे में बता रहा हूँ जो न्यूनतम किराया निर्धारण प्रणाली अपना रहा है । लोगों को सारी सुविधाएं देने और उन्हें अच्छी सेवाएं प्रदान करने के बावजूद तमिलनाडु बहुत कम किराया निर्धारण की प्रणाली को कायम किए हुए है । यद्यपि दूसरे राज्यों की तुलना में कर निर्धारण की दर बहुत ऊंची है । अतः बहादुर लोगो पर बोझ डालकर शरीरों को राहत देकर लोगों को अच्छी सेवाएं प्रदान की जा रही है । यही वह नीति है जिसका हम तमिलनाडु में पालन कर रहे हैं ।

• कुछ राज्यों का कर निर्धारण निम्न प्रकार है :

आन्ध्र प्रदेश	10 पैसे प्रति कि. मी.
महाराष्ट्र	11.70 पैसे प्रति कि. मी.
हरियाणा	11.50 पैसे प्रति कि. मी.
सिक्किम	18 पैसे प्रति कि. मी.
मध्य प्रदेश	12.50 पैसे प्रति कि. मी.
राजस्थान	11.78 पैसे प्रति कि. मी.
तमिलनाडु	9.50 पैसे प्रति कि. मी.

धतः तमिलनाडु में किराया न्यूनतम है। आप सभी राज्यों को एक जैसी किराया निर्धारण प्रणाली लागू करने का निर्देश क्यों नहीं देते हैं चाहे यह रु. 9.50 हो अथवा अन्य कुछ। इस अधिनियम में ऐसा कोई प्रावधान अथवा खंड नहीं है।

बसों की संख्या बढ़ाने के बारे में भी आप राष्ट्रीयकरण की नीति अपनाना चाहते हैं। मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि क्या आपने सभी बस सेवाओं का राष्ट्रीयकरण कर दिया है? अब तक आपने कितने सेवाओं का राष्ट्रीयकरण किया है। स्वाधीनता के पश्चात अपितु चालीस बसों की अधिका के पश्चात इस बारे में आपकी क्या नीति है? क्या आपने सभी मार्गों का अथवा लगभग सभी मार्गों का राष्ट्रीयकरण कर लिया है? यह कार्य आपने अभी तक नहीं किया है। देश के सभी राज्यों के बारे में बस मार्गों का राष्ट्रीयकरण की क्या स्थिति है? कांग्रेस (इ) द्वारा शासित राज्य गैर कांग्रेस (इ) द्वारा शासित राज्यों से इस संबंध में बहुत पीछे हैं। यही मैं आपको बताना चाहता हूँ।

बसों की संख्या बढ़ाने के सम्बन्ध में भी तमिलनाडु का पहला स्थान है। तमिलनाडु के राज्य परिवहन उपक्रमों में 10273 बसें हैं प्राइवेट परिवहन की बसों को मिलाकर राज्य में बसों की कुल संख्या 16467 है। तमिलनाडु की जनसंख्या क्या है? तमिलनाडु की जनसंख्या 4.82 करोड़ है। महाराष्ट्र में राज्य परिवहन उपक्रमों में 11895 बसें हैं तथा राज्य में बसों की कुल संख्या 13990 है तथा राज्य की जनसंख्या 6.27 करोड़ है। आंध्र प्रदेश में राज्य परिवहन उपक्रमों में 8395 बसें हैं, राज्य में बसों की कुल संख्या 10132 हैं। राज्य की जनसंख्या 5.33 करोड़ है। उत्तर प्रदेश में राज्य परिवहन उपक्रमों में 5946 बसें हैं तथा राज्य में कुल बसों की संख्या 11,80 है। राज्य की जनसंख्या 11.08 करोड़ है। कर्नाटक में राज्य परिवहन उपक्रमों में 6741 बसें हैं और राज्य में बसों की कुल संख्या 11021 है। राज्य की जनसंख्या 3.70 करोड़ है।

पश्चिम बंगाल में यह आंकड़े बहुत कम हैं। श्रीमती गीता मुखर्जी प्राइवेट तथा सार्वजनिक क्षेत्रों के बारे में बात कर रही थीं। इस समय वह यहाँ मौजूद नहीं हैं। फिर भी मैं आशा करता हूँ। पश्चिम बंगाल के बारे में मैं जो कुछ कहूँगा वह उन तक पहुँचेगा। पश्चिम बंगाल में राज्य परिवहन उपक्रमों में 1199 बसें हैं और राज्य में बसों की कुल संख्या 9227 है। इस राज्य की जनसंख्या 5.45 करोड़ है। पश्चिम बंगाल में अधिकांश बसें प्राइवेट संचालकों द्वारा चलायी जाती हैं। परन्तु उनका कहना है कि यह अधिनियम वास्तव में केवल प्राइवेट संचालकों को ही बढ़ावा देता है। वे ऐसा कैसे कह सकते हैं? प्राइवेट संचालकों द्वारा पश्चिम बंगाल में 8000 से अधिक बसें चलायी जा रही हैं। वहाँ राज्य परिवहन उपक्रमों द्वारा केवल 1000 बसें चलायी जा रही हैं जो काफी पुरानी हैं। इस बारे में हमारे द्वारा अपनाया गया अनुपात क्या है? क्या हम लोगों को सेवाएं प्रदान कर रहे हैं अथवा नहीं? लोग सरकार द्वारा इस बारे में अपनाई गई नीति की जानकारी चाहते हैं। क्या इस बारे में हम इसकीसवीं सदी की ओर नहीं बढ़ रहे हैं? यहाँ हमारे युवा प्रधानमन्त्री मौजूद हैं जो हमें इसकीसवीं सदी में ले जाना चाहते हैं।

क्या हम वस्तुतः इसकीसवीं सदी को ध्यान में रखकर नीति निर्माण कर रहे हैं? प्रति एक लाख जनसंख्या के लिए कितनी बसें चलायीं जा रही हैं? इन दोनों में क्या अनुपात है? इस बारे में अन्तरराष्ट्रीय अनुपात यह है कि प्रति एक लाख जनसंख्या के लिए 70 बसें मुहैया करायी जाती हैं। क्या किसी राज्य में हम इतनी संख्या में बसों को मुहैया करा रहे हैं? कि कोई भी राज्य प्रति एक लाख की जनसंख्या के लिए 70 बसें मुहैया नहीं करा रहा है। प्रत्येक एक लाख की जनसंख्या

के लिए मध्य प्रदेश में केवल 11 बसें, राजस्थान में 14, महाराष्ट्र में 22, उत्तर प्रदेश में 10, झारखण्ड प्रदेश में 19, जम्मू एवं काश्मीर में 32, गुजरात में 25, कर्नाटक में 30, बिहार में 10, उड़ीसा में 6. पश्चिम बंगाल में 17, असम में 13, पंजाब में 30, हरियाणा में 24 तथा केरल में 31 बसें मुहैया की जाती हैं। तमिलनाडु के बारे में इसकी क्या स्थिति है ? तमिलनाडु का नाम इस सूची में सबसे ऊपर है। तमिलनाडु प्रति एक लाख की जनसंख्या के लिए 34 बसें मुहैया करा रहा है।

श्री राजेश पायलट : श्रीमती गीता मुखर्जी जब सभा में आ गई हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : उन्होंने आपनी बात सुन ली है।

श्री पी. कुलनबाई बेल् : महोदय, मैं आपको ध्यान दिला रहा हूँ कि तमिलनाडु की स्थिति बसें मुहैया कराने में सबसे अच्छी है और वह प्रति एक लाख लोगों के लिए 34 बसें मुहैया करा रहा है।

आप मुक्त परमिट प्रणाली के सम्बन्ध में 1988 में एक नया कानून पेश कर रहे हैं। इस बारे में आप मुझे बताएँगे कि इसका परिणाम क्या होगा। यदि मुक्त परमिट प्रणाली को मंजूरी दे दी गयी तो एक मार्ग पर बसों की संख्या की कोई सीमा नहीं रहेगी। ऐसा करने से यात्रा कम और बसें ज्यादा हो जायेंगी। और उनकी कोई मांग नहीं रह जायेगी। बसें खाली चलेगी तथा कीमती ईंधन बरबाद होगा, टायर भी घिसेंगे। तब इसका परिणाम क्या होगा ? क्या आप इन सब बातों के बारे में नहीं सोचते हैं ? उन व्यक्तियों की क्षमता का कोई निर्धारण नहीं है जो बसें चलाते हैं। कोई भी व्यक्ति परमिट के लिए आवेदन कर सकता है और इसे प्राप्त कर सकता है। एक दिन वह बस चलायेगा तथा पूरे दिन यदि बचत नहीं होती है, तो वह अपनी बस उस मार्ग से हटा लेगा। तब यात्रियों की क्या हालत होगी ? मैं जानना चाहता हूँ कि क्या तब आप बसों का समय निर्धारण करेंगे तथा बसों का इन्तजार करने वाले लोगों की स्थिति का अंदाजा लगा सकेंगे। मुझे यह बताते हुए खेद होता है कि इससे अप्रत्याशित में वृद्धि होगी तथा मांग और पूर्ति के बीच कोई सम्बन्ध नहीं रहेगा। अतः उन्मुक्त परमिट प्रणाली से भला नहीं होगा। आपने कहने के लिए कह दिया कि पानी अपनी जगह स्वयं ढूँढ लेता है। जब अधिक वर्षा के कारण यमुना, गंगा तथा गोदावरी नदियाँ अपने स्तर से ऊपर बढ़ रही हैं। तो पानी ने अपना स्थान कहाँ ढूँढा है, उसके अनुसार .. (व्यवधान)

श्री राजेश पायलट : यह दुबारा अपने स्तर तक आ जाएगा।

उपाध्यक्ष महोदय : यह किसी अन्य स्थान पर चला जाएगा जहाँ उसे जगह मिलेगी।

श्री श्री. एम. बजातखाना (पोन्नानी) : अत्यधिक विनाश के बाद

श्री पी. कुलनबाई बेल् : यदि सेवा की मितव्ययता सुनिश्चित नहीं की जाती, तो पूंजी-निर्माण सम्भव नहीं होगा। पहले सेवा की मितव्ययिता अवश्य ही सुनिश्चित करनी होगी। उसके बाद ही हम पूंजी निर्माण की प्रथा कर सकते हैं।

मान लो आप स्वतन्त्र परमिट प्रणाली की अनुमति देते हैं, तो बाहनों को बदलने में अत्यधिक समय लगेगा, टूटे हुए पुजों को बदलने में विलम्ब होगा, रस्स-रस्साव की स्थिति बिगड़ जायेगी

तथा लोगों की सुरक्षा को खतरा होगा। स्वतन्त्र परमिट प्रणाली के यह परिणाम हैं। इसी कारण, मैं तमिलनाडु सरकार की नीति अपनाते पर जोर दे रहा हूँ।

महोदय, 1971 में तमिलनाडु सरकार ने पुराने अधिनियम के खण्ड 47 (3) में संशोधन किया था। यदि एक प्रद्वैत चालक को एक कूट की स्वीकृति दी जाती है तो अन्य प्रद्वैत चालक जिन्होंने इस कूट के लिए आवेदन पत्र दिया था, वह न्यायालय में जाते हैं और न्यायालय में मुकदमा लड़ा जाता है। इसलिए इसे रोकने के लिए तमिलनाडु सरकार ने पुराने अधिनियम के खण्ड 47 (3) में संशोधन किया जिसके द्वारा उन्हें न्यायालय में जाने से रोका जा रहा है। व ऐसी स्थिति होने पर हम न्यायालय में ऐसी मुकदमे बाढ़ी को रोक सकते हैं। अतः स्वतन्त्र परमिट प्रणाली, जो कि इस समय प्रचलित है, अच्छी है। मेरा माननीय मंत्री महोदय जी से अनुरोध है कि इस पुराने अधिनियम और इसमें विद्यमान उपबन्धों की ही लागू रखें।

अन्य मामलों के सम्बन्ध में, मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इस विधेयक को संयुक्त प्रवर समिति के समक्ष प्रस्तुत किया जाए क्योंकि इसमें सुरक्षा पहलू का उल्लेख नहीं किया गया है मोटर वाहनों की प्रायु सीमा निर्धारित करने के सम्बन्ध में आपने इस अधिनियम में कुछ नहीं बनाया है। हमें वाहनों की प्रायु निर्धारित करनी है। हमें इसे निर्धारित नहीं किया है। पचासों और छठे दशक में खरीदी गई डी. टी. सी. की बसें अभी सड़कों पर चल रही हैं। हम लोगों के लिए अच्छी सेवा की आशा कैसे कर सकते हैं? अतः हमें प्रत्येक वाहन की कुछ प्रायु सीमा निर्धारित करनी होगी। यदि ऐसा कर दिया जाता है, केवल तब ही यह अधिनियम कारगर होगा।

मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि इस विधेयक को संयुक्त प्रवर समिति के समक्ष प्रस्तुत किया जाए, क्योंकि इसमें बहुत से संशोधन किए जाने हैं और अब तक यह संशोधन नहीं किए जाते, तब तक यह अधिनियम कारगर नहीं होगा।

[हिन्दी]

श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश (बतौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मोटर व्हीकल बेहिकल बिल का समर्थन करने के लिए लड़ा हुआ है क्योंकि इस बिल में वाहन चालन संबंधी अनेक कठिनाइयों पर विशेष रूप से अध्ययन किया गया है और व्यावहारिक रूप से रोखनी डाली गई है। उसके प्रकाश में हमें इस बिल के माध्यम से बहुत सारी बातों का लाभ मिलेगा। यद्यपि यह बिल पुराना है और अनेकों बार इसमें संशोधन हो चुके हैं। इस बार जो संशोधन आए हैं, उसमें काफी ऐसी कठिनाइयाँ हैं जिसको बहुत व्यावहारिक स्वरूप दिया गया है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। ड्राईवर के लाइसेंस और प्रदूषण रोकने सम्बन्धी तथा अन्य जो बातें रखी गई हैं, वह बहुत गौर करने लायक हैं। इसका तो सीधा सम्बन्ध राज्य सरकारों से है और उन्हीं के द्वारा संचालित होगा। ड्राईवर के लाइसेंस के रिनोवल के बारे में अभी कहा गया कि चाबीस वर्ष के बाद एक-एक कराना पड़ेगा। जहाँ तक जनरल हेल्थ का सवाल है, चाबीस वर्ष तक कोई भी ऐसा व्यक्ति नहीं होता जिसको एक कराने की आवश्यकता पड़ती हो। मैं सम्मत्त हूँ, अर्थात् का टेस्ट होना चाहिए, इससे उसका काम हो सकता है। एक्सीडेंट्स का भी जिक्र किया गया है। दुर्घटनाएँ क्यों होती हैं। आपकी कुछ बातों पर गौर करने की आवश्यकता है। बरसात के दिनों में अधिक धुंधलाना होती है। लंबे कूटों पर जब भी बसें, ट्रक या छोटी गाड़ियाँ चलती हैं तो उसमें से कोई भी बड़ी गाड़ी वाला अपने कूट से नहीं उतरना चाहता और रोड से न उतरने के कारण आपस में टकराते हैं और दुर्घटना हो जाती है तथा नतीजा यह होता है कि ट्रैफिक जाम हो जाता है और जो

सरकार परिवहन की आवश्यकता है, उससे हमारे विकास का मार्ग प्रवृद्ध होता है। रात के समय जो गाड़ियाँ चलती हैं, उनकी स्पीड लिमिट में नहीं होती है। छोटी गाड़ियों को अगर क्लिन्डरे पर नहीं ले जाएं तो रीढ़ भी जा सकती है। इस बांज को देखने की आवश्यकता है। जी. टी. रोड या जितनी लम्बी सड़कें हैं, उनमें-से प्राधिकार जंजर व्यवस्था में है। जैसे कलकत्ता से दिल्ली तक की सड़क प्रायः देख सकते हैं। काफी एक्सपेंडिट हाते हैं क्योंकि पाट-होल्स की वजह फ्लुइड कंजर्वेशन प्राप्क होता है। जो धीरे-धीरे गाड़ियाँ चलती हैं, उससे पोल्युशन की बड़ी समस्या पैदा होती है। उनसे धीरे-धीरे मोबिल ब्रायल निकलता है, इससे प्राये-प्राये चलने वाले मुसाफिरों को प्रदूषण का शिकार होता पड़ता है। इसलिए सड़कों को तुरन्त सहा करन की आवश्यकता है। जो गरीब लोग फैंल चलने वाले, साईकिल पर चलने वाले मारे जाते हैं एक्सपेंडिट में तो कंफनेशन की जब बात आती है तो कोर्ट में जाने की बजाए जो विबोलिए होते हैं उन्हीं के द्वारा गाड़ियाँ हटे और उनकी बात मानकर बैठ जाते हैं। यह बड़ी दुःख स्थाित है। इससे जो व्यक्ति मरता है, दुर्घटना का शिकार होता है, जिसकी टांग या हाथ टूट जाते हैं, उसे रूप में कम्पन्सेशन नहीं मिला पाता। आपने इस बिल में स्पेशल कोर्ट्स की बात भी कही है परन्तु उस में व्यावहारिक नहीं मानता। कुछ दूसरे प्रावधान भी लिए हैं, मैं उन्हें भी ना काफी समझता हूँ। मेरा सुझाव है कि आप मोबाइल मापस्ट्रेट्स नियुक्त कीजिए जो दुर्घटना होते हैं उस स्थान पर तुरन्त जाएं और सारी जानकारी एकत्रित करके प्ली थिबक जजमेंट कर दें। यदि एक गरीब प्रादमी कोर्ट में जाने की फीरमैलिटीज में पड़ना तो निश्चित रूप से उसे न तो न्याय मिल पायेगा और न ही उसे कम्पन्सेशन मिलेगा। इसलिए मोबाइल मजिस्ट्रेट्स की व्यवस्था किया जाना तिसान्त आवश्यक है। आप उसकी सीमाएं प्राध दें और उस क्षेत्र में दुर्घटना होने पर वह तुरन्त जाकर प्रबिलम्ब अपना निर्णय सुना दे।

यह ठीक है कि इस बिल के प्राधय से आपने बहुत से हटस पर बसें चलाने के सम्बन्ध में अपनी नीति उदार बनायी है और इससे आम लोगों को कई तरह की सहूलियतें मिलने लगेगी परन्तु हमारे यहां कुछ नेशनेलाइज्ड हटस ऐसे भी हैं जिन पर सरकार निर्दिष्ट संख्या में अपनी बसें चलाने में असमर्थ है। उन हटस पर प्राइवेट बस प्रोपरेटर्स अपनी बसें चलाते हैं और बहुत से तो बिना बैच लाइसेंस के या परमिट के गाड़ी चलाते हैं जिससे सरकार को टैक्स की हानि होती है। इससे गलत तरीके से बसें चलाने की प्रष्ट परम्परा को भी बल मिलता है। मेरा सुझाव है कि यदि किसी हट पर सरकार यथेष्ट संख्या में बस चलाने की स्थिति में नहीं है तो उन हटस पर प्राइवेट प्रोपरेटर्स को बसें चलाने की इजाजत मिलनी चाहिए। सरकार को तमाम बसों की जानकारी होनी चाहिए जो उन हटस पर चल रही हैं। सरकार की ओर से उन प्रोपरेटर्स को टैम्पेरी लाइसेंस प्रदान किए जाने चाहिए। जहां आप बिल्कुल अपनी बसें चलाने में असमर्थ हैं, वहां परमानेंट लाइसेंस या परमिट दिए जा सकते हैं।

यहां पर बसों को लाइसेंस या परमिट देने के सम्बन्ध में सरकार ने जो उदार नीति अपनाई है, उसकी भी बहुत चर्चा की गयी। इससे जहां बहुत से बेरोजगार लोगों को सहूलियतें हो जाएंगी वहीं मेरा सुझाव है कि जो शिक्षित नौजवान अपनी प्रोपरेटिव बनाकर बसों का परमिट मांगने प्रायें उन्हें प्राय परमिट देने में प्राथमिकता दें। मेरी मान्यता है कि इस बिल में कई ऐसे प्रावधान हैं जिनसे बहुत से लोगों को सहूलियत हो जाएगी, इसलिए इस पर स्ट्रिकटली ध्यान होना चाहिए। क्योंकि कर्ण लोगों को एक-सिमा में प्राप्नने के उद्देश्य से ही यह बिल लाया गया है।

अब टोल टैक्स पोस्ट पर लोगों को कई तरह की थिबकें आती हैं। जिस रोड़ पर टोल

टैक्स वसूल किए जाने का बन्दोबस्त हो, वहाँ अक्सर ट्रैफिक जाम देखा जाता है और गाड़ियों के आने-जाने में कफी रुकावट आती है, दूसरा ट्रैफिक घण्टों जाम रहता है। मेरा निवेदन है कि जहाँ पर टोल टैक्स लेने की व्यवस्था हो, वहाँ सड़कों काफी चौड़ी होनी चाहिए ताकि टैक्स देने वाले वाहन एक कतार में खड़े होकर टैक्स अदा करें और चलते जायें तथा दूसरे वाहनों को भी आने जाने में कोई रुकावट न पड़े। इस लिए टोल टैक्स पोस्ट पर छोटी गाड़ियों के निकलने की भी व्यवस्था आवश्यक होनी चाहिए; इसके अलावा भी कुछ खा़ामियां इस बिल में, हैं जिनकी तरफ मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकषित कराना चाहता हूँ। कुछ ऐसे रंगवार लागू हैं जो निश्चित दर से ज्यादा चार्ज करते हैं और रात के समय कुछ ज्यादा मात्रा में गड़बड़ करते हैं। ऐसे लोगों पर भी आपका ध्यान जाना चाहिए। इस समय दिल्ली की आवादी लगभग 60 लाख है और सन् 2000 तक यह और घनी हो जाएगी। आज जगह जगह दिल्ली में ट्रैफिक जाम मिलता है। मेरा निवेदन है कि दिल्ली में सड़कों के सम्बन्ध में आपको एक लम्बी योजना बनानी चाहिए और आगामी लोड को ध्यान में रखकर सड़कों में आवश्यकतानुसार सुधार करने की जरूरत है। यहाँ आपको ज्यादा से ज्यादा फ्लाई-ओवर बनाने चाहिए क्योंकि दिल्ली हर दृष्टि से बहुत बड़ा केन्द्र है और इसे साफ सुधरा, प्रदूषण रहित रखना नितान्त आवश्यक है। प्रदूषण को खत्म करने के लिए बसों तो आपकी ओर से काफ़ी प्रयास किए जा रहे हैं परन्तु मैं इतना सुझाव और देना चाहूंगा कि सड़कों के किनारे आप जो वृक्षारोपण कर रहे हैं, वह काफ़ी कम है। उसे और बढ़ाये जाने की आवश्यकता है ताकि वाहनों के चलने से जो प्रदूषण होता है, उसकी रोकथाम की जा सके।

दूसरी बात यह भी देखने में आयी है कि कुछ मवेशी यदा-कदा सड़कों पर बैठे रहते हैं, घूमते रहते हैं और गंदगी फैलाते हैं। इस कारण भी ट्रैफिक जाम रहता है और कभी-कभी एक्सीडेंट्स भी हो जाते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस बिल में ऐसा प्रावधान भी किया जाना चाहिए ताकि इधर-उधर सड़कों पर जो भी मवेशी घूमता या बंठा पाया जाए, उन पर भी प्रतिबन्ध लगाया जा सके।

किसी मुकदमे के तहत ऐसे लोगों पर अंकुश लगाने की आवश्यकता है, जिससे हम अपनी वांछित सफलता को प्राप्त कर सकें

2.00 अ. प.

श्री शरद बिचे, पीठासीन हुए

सभापति महोदय, मैं एक छोटी सी बात कह कर अपना भाषण समाप्त करना चाहता हूँ। जो आवागमन की समस्याएँ हैं, इनको देखते हुए आप से मेरा अनुरोध है कि आप जल-मार्ग को विशेष रूप से प्रशस्त करें। जहाँ बड़ी-बड़ी नदियाँ गंगा, जमना, कावेरी और गीदावरी आदि हैं, इन नदियों पर विशेषरूप से माल ढोने का काम चलाया जाए जिससे रोड पर जो लोड था रहा है, उसमें कुछ कमी आ सकेगी और लोगों को सहूलियत मिलेगी।

इन्हीं शब्दों के साथ माननीय मंत्री महोदय ने जो बिल यहाँ प्रस्तुत किया है, यह व्यवहारगत और समाज हित में है। इसका मैं समर्थन करता हूँ और आपको धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री शंतिाराम नायक (पणजी) : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्तमान विधेयक का समर्थन करता हूँ। वास्तव में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि 1947 से

पूर्व पारित किए गए सभी कानूनों, की न केवल उन अधिनियमों में संशोधन करने के लिए ही अपितु यदि आवश्यक हो, तो उन्हें बदलने के लिए, उनकी सरकार द्वारा जांच की जानी चाहिए। मुझे प्रसन्नता है कि 1939 के मोटर वान अधिनियम में संशोधन नहीं किया गया है। वरन् परिवहन मंत्री जी विधेयक को पूर्ण रूप से बदलना उचित समझते हैं, ताकि 1939 के कानून को पूर्णरूप से नए कानून में परिवर्तित किया जा सके। निश्चय ही जब नए उपबन्ध प्रस्तुत किए जाते हैं तो अनेक प्रकार के विचार सामने आते हैं और प्रत्येक विचार को इस सभा में अपने तरीके से व्यक्त किया जाता है। सभापति महोदय, वास्तव में मुझे प्रसन्नता होती कि इस विधेयक को पुरःस्थापित करने से पूर्व यदि सरकार ने सड़क परिवहन नीति प्रस्तुत की होती, सम्पूर्ण परिवहन नीति नहीं तो कम से कम सड़क-परिवहन नीति प्रस्तुत की गई होती, तो यह अधिक लाभप्रद होता। मैं विशेष रूप से यह कह रहा हूँ, क्योंकि राष्ट्रीयकरण के पहले मोटर वान विधेयक में किसी उपबन्ध के द्वारा ही विचार नहीं किया जाना चाहिए। अपितु इस मामले पर सुस्पष्ट परिवहन नीति द्वारा विचार किया जाना चाहिए। जहाँ तक मेरा संबंध है, मेरा माननीय मंत्री महोदय जी से मतभेद हो सकता है। जहाँ तक सड़क परिवहन का सम्बन्ध है, यात्रियों के आवागमन का सम्बन्ध है, मेरे विचार से इसके गैर सरकारीकरण की कोई गुंजाइश नहीं है। ऐसे लोग भी हैं, जो यह कहते हैं कि गैर-सरकारी परिवहन व्यवस्था अधिक सफल है और वह अधिक अच्छी सेवा प्रदान करती है। परन्तु मेरे अपने अनुभव के अनुसार, जहाँ तक मेरे राज्य गोवा का सम्बन्ध है, मेरा यह दृढ़ मत है कि सरकार को यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाने चाहिए कि किसी भी राज्य में यात्री परिवहन व्यवस्था गैर सरकारी हाथों में न हो। सभापति महोदय, वर्तमान विधेयक में भी, मैं यह ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि सरकार ने स्वयं स्वीकार किया है कि सक्षम तथा अच्छी सेवा प्रदान करने के लिए किसी प्रकार की गैर सरकारी परिवहन व्यवस्था की सुविधा पर विचार करने का कोई आचार नहीं है, क्योंकि वर्तमान विधेयक की धारा 99 में कहा गया है :—

“जब किसी राज्य सरकार का यह मत हो कि सक्षम, पर्याप्त किफायती तथा उपयुक्त रूप से समन्वित सड़क परिवहन सेवा प्रदान करने के उद्देश्य के लिए जन सामान्य के हित में यह आवश्यक हो कि सड़क परिवहन सेवाएं सामान्य रूप से तथा ऐसी सेवा के किसी विशिष्ट प्रकार ”

फिर आपने परिवहन सुविधा के राष्ट्रीयकरण की व्यवस्था की है। इसलिए आपको यह स्पष्ट रूप से जानकारी होगी कि जब सक्षम यातायात की आवश्यकता है, किफायती यातायात की आवश्यकता है, तो यही उपचार है। यदि ऐसा है तो मेरे विचार से सड़क यातायात का गैर-सरकारीकरण नहीं किया जाना चाहिए, मैं एक उदाहरण देता हूँ।

मेरे राज्य में आज भी प्राइवेट यात्री परिवहन व्यवस्था है। बहुत वर्ष पहले सरकार ने परिवहन के क्षेत्र की जांच करने का निर्णय किया था और सरकार ने गैर सरकारी परिवहन व्यवस्था के साथ साथ अपना सरकारी निगम भी शुरू किया। क्या आप आज यह जानते हैं कि गोवा के कादम्बा नामक परिवहन निगम को एक कार्यकुशल सेवा समझा जाता है? वास्तव में लोग इस परिवहन सेवा का प्रयोग करना चाहते हैं। वह प्राइवेट बस को छोड़ भी देते हैं परन्तु वह अपनी सन्तुष्टि के लिए कादम्बा परिवहन निगम की बस का इन्तजार करते हैं। निश्चय ही इसमें सन्देह नहीं है कि कुछ सेवाओं में घाटा हो रहा है क्योंकि जब आप सेवाओं की व्यवस्था करते हैं तो उसमें घाटा भी हो सकता है। घाटा इसलिए होता है क्योंकि प्राइवेट चालक अलाभकारी मार्गों का प्रयोग नहीं करते और इसलिए सभी अलाभकारी मार्गों पर कादम्बा परिवहन निगम को सेवा शुरू करनी पड़ी

और इसलिए निश्चय ही इससे घाटा होता है। परन्तु इस सरकारी निगम द्वारा प्रदान की गई सेवा प्राइवेट कालकों द्वारा उस क्षेत्र में पिछले कुछ वर्षों में प्रदान की गई सेवाओं से कहीं अधिक है। इसलिए, मैं केवल यही नहीं कहना चाहता। अपितु जहाँ तक विशिष्ट रूप से इस मामले का सम्बन्ध है क्योंकि कोई सेवा उद्योग, जो सेवा मामले से सम्बन्धित होती है, उनके नाजि हितों के लिये कोई गुंजाइश नहीं हो सकती। यदि उस सेवा में प्राइवेट व्यक्ति होते हैं तो वह प्राइवेट व्यक्ति लाभ की दृष्टि से रखे जाते हैं। इसलिए मैं सभी राज्यों में घात्री परिवहन के राष्ट्रीयकरण के लिए पुरजोर अनुरोध करता हूँ। यदि केन्द्रीय सरकार के पास शक्तियाँ नहीं हैं, तो उन्हें राज्य सरकारों को ऐसा करने के लिए निदेश प्रेषित करने चाहिए।

दूसरे, दावा अधिकरणों के सम्बन्ध में, जैसा कि पहले भी कहा गया है, मैं कहना चाहता हूँ कि इस समय अनेक राज्यों में जिस न्यायाधीश अधिकरणों के चयन के रूप में कार्य करते हैं। इसके कारण सभी दावों के मामले अभी तक सम्बन्धित पड़े रहते हैं। अतः यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि किसान भी राज्य में दावा अधिकरणों के चयन के दावों के मामले में प्रतिरक्षित कोई भी कार्य न करें। इससे मामलों का निपटारा एक वर्ष में नहीं तो दो वर्षों में हो सकेगा। इस समय इन मामलों के निपटारा में कई वर्ष लग जाते हैं।

तीसरे, जैसा कि एक सहयोगी द्वारा सुझाव दिया गया है, मैं उनसे पूर्णतः सहमत हूँ, जैसा कि दाण्डिक न्यायालयों में परिवहन सम्बन्धी अपराधों के लिए मुकदमा चलाने के लिए अलग तन्त्र है, उसी प्रकार सरकारी वकील होने चाहिए जो लोगों की दावे सम्बन्धी याचिकाओं की जांच कर सके, अर्थात् आवेदन पत्र सरकारी वकील अथवा सहायक सरकारी वकीलों द्वारा दिए जाने चाहिए, आप इन्हें कुछ भी नाम दे सकते हैं, और इस सरकारी तन्त्र द्वारा दावा याचिकाओं की जांच उसी प्रकार की जाएगी जैसे सहायक लोक अभियोजक द्वारा अपराधिक मामलों की जांच की जाती है।

एक अन्य पहलू जिस पर मैं बल देना चाहता हूँ वह यह है कि हमें विभिन्न राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों की जांच करनी चाहिए। मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना इस बात की ओर चाहता हूँ कि मेरे राज्य में कुछ मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग समझा जाता है, जबकि वह राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं हैं, उन मार्गों में राष्ट्रीय राजमार्गों की कोई विशेषताएं नहीं हैं, परन्तु उन्हें केवल रिकार्ड के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग समझा जाता है। कुछ तकनीकी कारणों के लिए उन्हें राष्ट्रीय राजमार्ग माना जाता है। अतः मेरा अनुरोध है कि यह सुनिश्चित करने के लिए उचित निदेश दिए जाने चाहिए कि सभी मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्गों की विशेषता के अन्तर्गत लाया जाए।

एक अन्य बात यह है कि यदि मार्ग पर विशेष रूप से वर्षा ऋतु में कोई गड़ढा होता है तो वेष्ट के सभी राष्ट्रीय राजमार्गों पर तुरा प्रभाव पड़ता है, अतः यदि राष्ट्रीय राजमार्ग पर कोई गड़ढा हो तो यह सुनिश्चित किया जाए कि दो तीन दिन में उसे भर दिया जाए। अन्यथा उसक लिए निम्नकार कार्यकारी इन्जीनियर के विरुद्ध कठोर कार्रवाही की जानी चाहिए क्योंकि लोग समझते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग बहुत साफ होते हैं और उस पर उचित गति से वाहन जा सकते हैं। इसलिए इस पहलू पर विचार किया जाना चाहिए।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्गों पर विज्ञापनों के बोर्ड लगाने के पहलू पर विचार किया जाना है। यह जगह हम राष्ट्रीय राजमार्गों पर बड़े बड़े विज्ञापनों के बोर्ड लगे देखते हैं। क्या यह यात्रियों के हितों के लिए हानिकारक है अथवा नहीं, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए। यदि

किसी राष्ट्रीय राजमार्ग पर कोई खास बोर्ड हो तो चालक का ध्यान सबसे पहले उधर जाएगा और इससे उसके द्वारा गाड़ी चलाने पर कुप्रभाव पड़ेगा। इसलिए, राष्ट्रीय राजमार्गों पर कुछ विशेष दूरी तक किसी ऐसी चीज को लगाने की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए।

जहाँ तक विधेयक की धारा 21 का सम्बन्ध है, उसमें कहा गया है :—

“21 (1) जहाँ, ऐसे व्यक्ति के सम्बन्ध में, जिसे खण्ड 184 के अन्तर्गत पहले कमी दण्ड दिया गया हो, पुलिस अधिकारी द्वारा मामला दर्ज किया गया हो……”

मान लीजिये किसी ड्राइवर द्वारा किसी व्यक्ति की मृत्यु हो जाती है अथवा गम्भीर रूप से घायल हो जाता है तो मेरे विचार में उस ड्राइवर का लाइसेंस छह माह तक स्वतः ही रद्द हो जाना चाहिए परन्तु धारा 21 में कहा गया है कि जब तक पहले कमी उस पर अन्वयुक्तता लापरवाही से ड्राइविंग करने का अपराध न हो, तो उस ड्राइवर का लाइसेंस स्वतः ही रद्द नहीं समझा जाना चाहिए। मेरा सुझाव है कि ऐसी कोई शर्त नहीं होनी चाहिए क्योंकि यदि किसी चालक से किसी व्यक्ति की मृत्यु हो अथवा गम्भीर रूप से घायल हो जाता है, तो इसके लिए कानून बनाया जाना चाहिए अथवा इसके लिए इस धारा में संशोधन किया जाना चाहिए कि उस चालक का लाइसेंस स्वतः ही रद्द हो जाए।

अन्य पहलू खण्ड 59 के बारे में हैं। यह मोटर यानों की अवधि निर्धारित करने के बारे में हैं। केन्द्रीय सरकार ने सार्वजनिक सुरक्षा, सुविधा तथा इस अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखते हुए सरकारी राजपत्र में अधिसूचना के द्वारा मोटरवाहन के चालू रहने की अवधि निर्दिष्ट की है। यह खण्ड कुछ बेतुका लगता है। किसी मोटर यान को चालू रहने की अवधि निर्धारित करना बहुत कठिन है यद्यपि आपने विभिन्न मोटर वाहनों के लिए अलग अलग अवधि निर्धारित की है क्योंकि सड़कों की स्थिति हर स्थान पर अलग अलग है। इसी प्रकार प्रत्येक व्यक्ति द्वारा वाहन का रख रखाव अलग अलग प्रकार का होता है। यदि चालक अपनी मोटर का पूरा ध्यान रखता है तो उसकी चालू रहने की अवधि 30 वर्ष हो सकती है अन्यथा यह अवधि 10 वर्ष अथवा 5 वर्ष हो सकती है। यह खण्ड व्यवहार्य नहीं लगता। इसलिए यह विचार किया जाना चाहिए कि क्या इस खण्ड, जिसे कार्यान्वित नहीं किया जा सकता, को संविधि संग्रह में रखा जाना चाहिए। एक अन्य पहलू यह है कि जिस प्रकार इस अधिनियम के अन्तर्गत दावों के निपटान के लिए दावा अधि-करण है, हमारे यहाँ परिवहन अपराधों अर्थात् अन्वयुक्त और लापरवाही-पूर्ण ड्राइविंग के ऐसे पहलूओं के निपटान के लिए विशेष न्यायाधीश अथवा विशेष न्यायालय क्यों नहीं हैं। सामान्य प्रक्रिया में उस पर सामान्य प्रथम श्रेणी के न्यायाधीश के न्यायालय में मुकदमा चलाया जाता है जहाँ कई वर्षों तक दण्ड नहीं दिया जाता जबकि दोषों का निपटान शीघ्र कर दिया जाता है क्योंकि उनके निपटान के लिए विशेष दावा अधिकरण हैं। जहाँ तक अधिनियम का सम्बन्ध है, इन सभी पहलूओं के निपटान के लिये विशेष कार्यवाही की जानी चाहिये। इसलिये यदि दावों के निपटान के लिये विशेष अधिकरण हैं, उसी प्रकार मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत अपराधिक मामलों के निपटान के लिए विशेष अधिकरण होने चाहिए।

इन शब्दों के साथ यह अवसर प्रदान करने के लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

प्रो. सैकुन्धीरसोण (कारामूला) : अध्यक्ष महोदय, मैं सभा के समक्ष यह विधेयक प्रस्तुत

करने के लिए मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। यह बहुत ही प्रगतिशील कदम है, और बहुत सी क्रियाएँ होने के बावजूद भी मैं समझता हूँ कि आपके भारत में जल-भूतल परिवहन में पर्याप्त सुधार होगा।

मैंने उद्देश्यों तथा कारणों के कथन में देखा है कि इसके कार्यकरण की जाँच के लिए अनेक बातों को ध्यान में रखा गया है। इसमें राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति, राष्ट्रीय पुलिस आयोग, सड़क सुरक्षा समिति, फ्राटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन आफ इण्डिया तथा अन्य परिवहन संगठन, विधि आयोग तथा कार्य दल और उच्चतम न्यायालय का एम. के. कुनीमोहम्मद और पी. ए. अहमद बुटो, ए. आई. आर 1987 का निर्णय भी शामिल है।

उच्चतम न्यायालय के सुझावों की भी जाँच कर ली गई है उन पर विचार कर लिया गया है और उन्हें विधेयक में समाविष्ट कर दिया गया है। भारत में भूतल परिवहन के विकास के लिए कुछ सकारात्मक कदम उठाने का प्रयास भी इस विधेयक में किया गया है। मैंने इस विधेयक में यह पाया है कि कतिपय परिभाषाओं को अधिक युक्ति युक्त बनाकर काफी अच्छा किया है और वाहन चलाने का लाइसेंस देने सम्बन्धी प्रक्रिया भी कड़ी बना दी गई है यद्यपि उसमें सुधार करने की गुंजाइश है। विधेयक में यह भी बताया गया है कि इसमें प्रदूषण विरोधी मानक भी निर्धारित कर दिए गए हैं यद्यपि मैंने उसके लिए कुछ और उपाय सुझाए हैं और एक सकारात्मक उपाय यह है कि गैर राष्ट्रीयकृत मार्गों पर स्टेज कैरिज परमिट, अखिल भारतीय पर्यटक परमिट और माल ढोने के लिए राष्ट्रीय परमिट देने की योजनाओं को उदार बना दिया गया है। राज्य की सड़कों का रख-रखाव करना एक अच्छा कदम है, सड़क सुरक्षा परिषद का गठन भी एक अच्छा कदम है तथा यह विधेयक, समग्र रूप से, एक सकारात्मक कदम तथा एक प्रगतिशील उपाय है। उसके लिए मैं माननीय महोदय को बधाई देता हूँ।

इसमें कोई सन्देह नहीं है, यद्यपि कई कठिनाइयाँ मौजूद हैं परन्तु श्री राजेश पायलट ने अपने कार्य को गम्भीरता से लेने के लिए एक अच्छी प्रसिद्धि प्राप्त कर ली है।

परन्तु इन टिप्पणियों के बावजूद मैं उनके विचारार्थ कतिपय बातें कहूँगा। उनके ऊपर काफी बड़ी जिम्मेदारी है। अब हम इस व्यापक विधेयक पर चर्चा कर रहे हैं। मुझे इस सभा में ऐसे व्यापक विधेयक बहुत कम देखने को मिले हैं और आप यह देख ही रहे हैं कि इस विधेयक पर कितने सदस्य चर्चा में भाग ले रहे हैं तथा जब कभी ऐसा विधेयक सभा में रखा जाता है तो माननीय मंत्री महोदय को काफी सावधान रहना पड़ता है, क्योंकि इस विधेयक पर जिन तरह की चर्चा की जानी चाहिए थी वसी चर्चा नहीं की जा रही है। सदस्य इसमें रुचि नहीं ले रहे हैं और मैं देख रहा हूँ कि बीच खाली पड़े हैं तथा यद्यपि मैं पूर्ति गण की बात भी नहीं कह रहा हूँ, परन्तु, यह एक काफी महत्वपूर्ण विधेयक है और इस पर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है तथा फिर भी लोग प्रदूषण को समाप्त करना चाहते हैं तथा वे सुधार चाहते हैं और कहते हैं कि कोई दुर्घटना नहीं होनी चाहिए। अब इस बात को सभा की कार्यवाही में शामिल किया जा रहा है कि सदस्यों ने इस विधेयक में रुचि नहीं ली है। उन्हें यहाँ मौजूद होना चाहिए अतएव, मंत्री महोदय की जिम्मेदारी उस समय कहीं अधिक होगी जब वे सामान्य तौर पर इस चर्चा में हस्तक्षेप करेंगे। अतएव, जब हम कुछ मुद्दे रखते हैं तो मंत्री महोदय को इन संशोधनों तथा सुझावों पर काफी खुले दिल से विचार करना चाहिए। कभी-कभी विधेयकों को बड़ी जल्दी में पास कर दिया जाता है जबकि वे काफी जन हित

बाहनों में प्रेशर हार्न नहीं होंगे। परन्तु प्रेशर हार्न मंत्री महोदय के नियंत्रण में होंगे और मंत्री महोदय बाहन चालक के पीछे नहीं दौड़ सकते हैं। अतएव, मैं यह सुझाव दूंगा-अभी भी माननीय मंत्री महोदय के पास समय है कि वे यह भी कह सकते हैं कि वे हार्न लगाने के लिए बिल्कुल अनु-भूति नहीं देंगे। परन्तु यदि जब किसी वाहन में हार्न लगाया जाएगा तो वह कुछ विशिष्ट व्यक्तियों के वाहनों, एम्बुलेंसों में ही लगाया जाएगा जैसा कि सऊदी अरब जेदाह में लगाया जाता है। वहाँ ऐसे कोई हार्न नहीं होते हैं। परन्तु वहाँ अब कोई हार्न बजाता है तो इसका तात्पर्य है कि इसका उपयोग किसी एम्बुलेंस के द्वारा किया जा रहा है और वह तभी आती है जब कोई पुलिस पार्टी घा रही हो और जब वहाँ कोई असामान्य स्थिति उत्पन्न हो जाए। परन्तु इस विधेयक की क्या बात करें, इसमें ध्वनि प्रदूषण को समाप्त करने का कोई प्रवधान मौजूद नहीं है। (अवधान) बात यह है कि पातायात पर कोई रोक नहीं लग रही है, उससे प्रणाली काफी कुशल बन जाएगी। खोम एक तरफ होकर चलेंगे। परन्तु यहाँ जब तक आप लोगों के कानों में हार्न नहीं बजाएंगे तब तक वे क्यों बचवा जाएँ नहीं देखेंगे।

दूसरी बात यह है कि चालक तथा अन्य कर्मचारी यात्रियों के साथ दुर्घटिवहार करते हैं। विधेयक में इसके लिए कोई प्रावधान नहीं है। मानव जाति तथा भारत के नागरिक के आत्म-सम्मान को ऊँचा उठाना है। वह ऊँचा नहीं है। विधेयक में यह बात अवश्य होनी चाहिए कि यात्रियों के साथ उचित व्यवहार किया जाएगा। हाल ही में आपने देखा मोनियाके साथ क्या घटना हुई है। वह पुरस्कार पाने की हकदार है, क्योंकि उसने लड़ाई लड़ी। उसने आपको कुछ सुझाव भेजे हैं। उसने यह बताया है कि आप हरियाणा, पंजाब और दिल्ली से चालकों, बलीनरों आदि की अर्थात् क्यों करते हैं, आप इमे अखिल भारतीय सेवा बना सकते हैं और सर्वोत्तम व्यक्तियों को आकर्षित कर सकते हैं, आप लड़कियों से भी बाहन चलाने के लिए कह सकते हैं। अज के समाचार पत्र में भी उसने बहुत सारे सुझाव दिए हैं। सभापति महोदय इस सम्बन्ध में मुझे संक्षेप में धपनी बात कहनी है।

महोदय, जम्मू और कश्मीर पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है पिछले वर्ष माननीय प्रधान मंत्री वहाँ गए थे। हमारे यहाँ कोई रेल सम्पर्क नहीं है और सर्दी के मौसम में तो विमान सम्पर्क भी टूट जाता है। हमारे यहाँ पक्की अच्छी, निर्भर रहने योग्य पर्याप्त सड़कें होनी चाहिए। प्रधान मंत्री महोदय ने अंनगर के लिए छः लेन डालने का वचन दिया था। जब तक आप छः लेनां का निर्माण करेंगे तब तक हमें कम से कम तीन लेने ही दे दीजिए। हमें दो ठीक-ठाक लेने दे दीजिए और हमारे क्षेत्र को जोड़ दीजिए। हाल ही में, 15 दिनों के लिए हमारे पास पेट्रोल, डीजल नहीं रहा है। हमारे पास मिटटी का तेल नहीं है। कुपवाड़ा में एक अधिकारी की मृत्यु हो गई थी। उन्हें अस्पताल नहीं ले जाया जा सका क्योंकि कस्बे में ही डीजल अथवा पेट्रोल का प्रबंध नहीं हो पाया। और जब उनकी मृत्यु हो गयी तो उन्हें 18 घंटे तक उनके जन्म स्थान नहीं ले जाया जा सका इसके बारे में श्री ब्रह्मदत्त को जानकारी नहीं है, मैंने इस सम्बन्ध में एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव का नोटिस दिया है जो कि एक अलग बात है। उन्हें उनके जन्म स्थान ले जाने हेतु पर्याप्त डीजल अथवा पेट्रोल का प्रबंध नहीं हो सका क्योंकि भू-स्थलन के कारण 15 दिनों के लिए मार्ग अवरुद्ध हो गया था। भावध्य में ऐसी स्थिति का सामना न करना पड़े। इस बारे में मुझे उचित प्रबंध किये जाने की उम्मीद है।

अब मैं विधेयक के बारे में बात करता हूँ। इस विधेयक में कुछ असमानताएँ हैं।

पृष्ठ 93 पर कहा गया है :

*“टक्कर मारकर भागने संबंधी मोटर दुर्घटना के परिणामस्वरूप किसी व्यक्ति की मृत्यु के बारे में आठ हजार पांच सौ रुपये की नियत राशि का...”

किसी व्यक्ति की मृत्यु के मुआवजे के रूप में 8500 रुपये की धनराशि दी जायेगी। यह अनर्था है ? बेखिए रेलवे विभाग रेल दुर्घटनाओं में मृत्यु के शिकार हुए व्यक्तियों को कितना मुआवजा देता है। विमान दुर्घटनाओं में मृत्यु के शिकार हुए व्यक्तियों को दिया गए मुआवजे को देखिए। मोटर आदि दुर्घटनाओं में हुई मृत्यु का मुआवजा 8500 बहुत कम है।

*“टक्कर मारकर भागने संबंधी मोटर दुर्घटना के परिणामस्वरूप किसी व्यक्ति की घोर उपहति के बारे में दो हजार रुपये की नियत राशि का”

2000 रुपये की यह धनराशि क्या है ? इस मामले में आपको और उदार होना चाहिए। इस अवधान से किसी समस्या का हल नहीं हो रहा है।

पृष्ठ 102 पर पृष्ठ 185 के अन्तर्गत कहा गया है :

*“मोटरयान को चलाने समय या चलाने का प्रयत्न करते समय—

(क) जिस किसी के रक्त में किसी भी यात्रा में, चाहे वह यात्रा कितनी ही कम हो ऐल्कोहल है, या

(ख) जो कोई मादक द्रव्य के प्रसर में इस हद तक है कि वह मोटर यान पर समुचित नियंत्रण रखने में असमर्थ है, वह प्रथम अपराध के लिए कारावास से जिसकी अवधि छह मास तक की हो सकती है या जुर्माने से जो दो हजार रुपये तक का हो सकेगा...से दण्डनीय होगा।”

यह समझता हूँ कि मन्त्री महोदय, इसे समझ सकते हैं। प्रत्येक कानून का आधार सामान्य विवेक होता है। उन्हें अपने मन्त्रालय के विशेषज्ञों से पर्याप्त सहायता की आवश्यकता नहीं है। क्या यह खुली छूट नहीं है कि आप नशे से भ्रुत होने की हालत में भी वाहन चला सकते हैं। इसके लिए कारावास के दण्ड भी व्यवस्था है जो छह महीने की अवधि तक हो सकता है। इसका तात्पर्य यह है कि यह दो महीने प्रथम एक महीना भी हो सकता है। इसके लिए जुर्माना 2000/-रु. तक हो सकता है। क्या यह भी कोई दण्ड है ? मैं समझता हूँ कि यह खुली छूट है। मन्त्री महोदय का इसका उत्तर देना चाहिए। उन्हें विधेयक के इस प्रावधान का स्वयं करके बताना चाहिए कि उसके लिए कितना दण्ड निर्धारित है जो नशे की हालत में वाहन चलाता है। ऐसे चालक पर कबल 2000 रु. तक ही जुर्माना होता है। क्या यह पर्याप्त दण्ड है ? और इन मामलों के दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमें पंजीकृत नहीं होते हैं, वे कभी अदालत में हाजिर नहीं होते हैं और देश के नागरिकों को कभी इसकी जानकारी नहीं होती कि उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की जाती है।

इसके अतिरिक्त, विधेयक में पृष्ठ 107 और कई अन्य स्थानों पर “सर्वजनिक स्थान पर” का प्रयोग किया है। यह बात एतराज करने योग्य है। नीसिखिये के लाइसेंस प्रपवा इन्डिविग लाइसेंस देने के बारे में पृष्ठ 7 पर कहा गया है :

“18 वर्ष से कम उम्र का कोई व्यक्ति किसी सार्वजनिक स्थान पर मोटर-यान नहीं चलायेगा।”

इस “सार्वजनिक स्थान” से आपका क्या तात्पर्य है ? यह प्रयोग अनावश्यक है तथा इसे हटा दिया जाना चाहिए ।

इस प्रकार खण्ड 186 में पृष्ठ 107 पर भी इसका उल्लेख किया गया है । यह उस प्रावधान को पूर्ण रूपेण अप्रभावी बना देता है ।

अब मैं पृष्ठ 7-8 पर खण्ड 8 के बारे में बात करता हूँ । मेरी समझ में यह बात नहीं आती है कि नोसिखिए का लाइसेंस स्वीकार करने के मामले में केन्द्र सरकार अपनी शक्ति क्यों बनाए रखना चाहती है :

* ‘जहाँ केन्द्रीय सरकार का यह समाधान हो जाता है कि ऐसा करना आवश्यक या समझौता है वहाँ इस निमित्त बनाए गये नियमों द्वारा, साधारणतया या पूर्ण रूप से या ऐसी शर्तों के अधीन रहते हुए जो नियमों में विनिर्दिष्ट की जाँच, किसी वर्ग के व्यक्तियों को उपधारा (3) या उपधारा (5) अथवा दोनों के उपबंधों से उपबंधों से छूट दे सकेगी ।’

केन्द्र सरकार इस शक्ति को अपने में क्यों निहित किये हुए है ? मुझे आशा है कि आप इस बात को पूर्ण रूप से समझायेंगे । इस विधेयक में बहुत सी बातें हैं । इसके लिए मैंने महोदय को पहले ही बधाई दे चुका हूँ । इससे परिवहन के हर पहलू में क्रांति आ जायेगी । मैंने आज के अखबारों में पढ़ा है कि स्वार्थी लोग, संसद में इस प्रगतिशील विधेयक को लाने से श्री पायलट से बहुत नाराज हैं । परन्तु इसके बावजूब यह विधेयक शान्तिपूर्ण ढंग से विचार किये जाने के योग्य है । अतः मैंने प्रस्ताव रखा है कि इस विधेयक का संसद की संयुक्त समिति द्वारा अध्ययन किया जाना चाहिए । मैं इस पर ज्यादा दबाव नहीं डालता हूँ । परन्तु मैं कहना चाहता हूँ कि यदि मन्त्री महोदय इसके लिए तैयार है अथवा वह इसके पहले पारित हो जाता है तो उन्हें इस बारे में मेरे और अन्य सदस्यों द्वारा दिये गये सुझावों पर शान्ति से विचार करना चाहिए ,

श्री बी. एन. गाडगिल (पुणे) : महोदय, यद्यपि मैं इस विधेयक का समर्थन और स्वागत करता हूँ फिर भी वो ऐसे मुद्दे हैं जिन पर मैं संक्षिप्त में अपने विचार प्रस्तुत करना चाहता हूँ ।

पहली बात यह है कि इस विधेयक में बिना गियर वाले वाहनों के बारे में लाइसेंस जारी करने के उद्देश्य से आयु 18 से घटाकर 16 वर्ष करने का प्रावधान है । कुछ विचारशील व्यक्तियों से किये गये विचार विमर्श से मुझे ऐसा प्रतीत होता है—यद्यपि मैं इस संबंध में एक विशेषज्ञ नहीं हूँ—कि मेरा यह विचार कुछ विचारशील लोगों से किये गये विचार-विमर्श पर आधारित है कि 16 वर्ष से कम आयु के व्यक्ति को लाइसेंस जारी करने की कसौटी वाहन के इंजिन की क्षमता होनी चाहिए न कि यह कि उसमें गियर का प्रयोग होता है अथवा नहीं । क्योंकि सड़क पर पदयात्री तथा बालक भी सुरक्षा की दृष्टि से इंजिन अथवा वाहन की शक्ति महत्वपूर्ण है जो स्वयं इंजिन की क्षमता नियंत्रित होती है । इसलिए ऐसे व्यक्तियों को लाइसेंस जारी करने के बारे में मेरा विचार है कि यह 50 सी. सी. के वाहनों तक सीमित होना चाहिए ।

दूसरा दृष्टिकोण जिसे मैं प्रस्तुत करना चाहता हूँ यह है—जैसाकि मेरे मित्र ने कहा है कि मैं इसे एक वकील के दृष्टिकोण से ले रहा हूँ कि मेरे विचार से बिना लड़े बजान भी परिभाषा

संदिग्ध है। इसमें यह बात स्पष्ट नहीं होती कि इस परिभाषा में इन्जिन में विद्यमान ईंधन भी शामिल होगा। और विशेष रूप से दुपहियों के बारे में मेरी एक प्रार्थना है जिससे कई विवाद उत्पन्न हो सकते हैं। इसलिए इन दो मुद्दों पर मंत्री महोदय से एक और नजर डालने का अनुरोध करता हूँ।

श्री हक भाई मेहता (अहमदाबाद) : महोदय, अपनी बात के प्रारम्भ में इस माननीय सभा में इस अत्यन्त व्यापक विधेयक को लाने में किये गए कठिन परिश्रम के लिए मंत्री महोदय को बधाई देता हूँ। विभिन्न मुद्दों पर न्यायालयों द्वारा घोषित कानूनों का यथोचित ध्यान रखते हुए सारे कानून को व्यापक बनाया गया है। नःसन्देह इसमें सुधार की हमेशा गुंजाइश है इसी दृष्टि से मैंने कुछ सशोधन सरकार और सभा के विचार के लिए सुझाए हैं।

महोदय, जहाँ तक बेकसूर दायित्व (नो फाल्ट लाइबिलिटी) का सम्बन्ध है, यह एक बहुत ही स्वागत योग्य कदम है कि खण्ड 140 में मृत्यु के लिए 25000 रुपये तथा स्थायी प्रक्षमता के लिए 12000 रु. की धनराशि निर्धारित की गयी है। परन्तु मैंने देखा है कि खण्ड 142 में भी यही परिभाषा बहुत सीमित है। यहाँ इस अधिनियम में कर्मकार प्रतिकर अधिनियम से एक परिभाषा निगमित की गई है। यदि इसे व्यापक रूप से परिभाषित किया गया होता तो उससे प्रयोजन पूरा हो जाता खण्ड 161 के अनुसार टक्कर मारकर भागने सम्बन्धी दुर्घटनाओं के लिए जो 8000 रुपये की धनराशि की व्यवस्था की गई है वह मेरी दृष्टि में काफी कम है इस बात का दुर्घटना के शिकार व्यक्ति पर क्या फर्क पड़ेगा कि क्या उसका मामला खण्ड 86 के अन्तर्गत आता है अथवा 168 या खण्ड 161 के अन्तर्गत? जहाँ तक दुर्घटना के शिकार व्यक्ति अथवा उसके आश्रितों का संबंध है, उन्हें बराबर हानि होती है। यदि दुर्घटना का शिकार व्यक्ति मर जाता है तब उसके आश्रित शोकग्रस्त हो जाते हैं और अपने परिवार के एक कमाने वाले व्यक्ति से वंचित हो जाते हैं। यदि दुर्घटना का शिकार व्यक्ति ज़िन्दा रहता है। परन्तु स्थायी रूप से विकलांग हो जाता है तब तो और भी बुरा होता है। उसे अपना शेष जीवन बड़ी ही दयनीय स्थिति में गुजारना पड़ेगा। अतएव, सरकार को खंड 86 के समान अर्थात् त्रुटि के बिना दायित्व सिद्धान्त के आधार पर इस खंड से भी कम से कम 25,000 रुपये का प्रावधान करके इस खण्ड को उदार बना देना चाहिए। मेरा विश्वास है कि सरकार इस पहलू पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी।

जहाँ तक दावा अधिकरणों का संबंध है, मैं अनुभव के आधार पर यह बताना चाहता हूँ कि जब अधिकरणों द्वारा दावों के रूप में उधारता से धनराशि दी जाती है तब कमी-कमी ऐसा होता है कि प्राणघातक मामलों वाले दुर्घटना के शिकार व्यक्ति तथा अप्राणघातक मामलों वाले दुर्घटना के शिकार व्यक्तियों के आश्रितों को मुद्रावजे की सम्पूर्ण धनराशि नहीं मिलती है। मैं ऐसा क्यों कहता हूँ इसलिए कि अन्य घन्धों की तरह वकीलों के अन्दर भी दुष्ट व्यक्ति होते हैं। विशेष रूप से इस मुकदमे की इस विशिष्ट शाखा में मुकदमे को लटकाए रखने और जर्जों के बारे में सौदेबाजी की बुराई व्याप्त है। ऐसे वकील कमी-कमी मुकदमा लड़ने वाले उन गरीब व्यक्तियों के साथ सौदेबाजी करते हैं जिनके पास मुकदमे की 30 प्रतिशत फीस देने का भी कोई जरिया नहीं होता।

मुझे एक मामला याद आता है जिसमें माननीय अधिकरण को खेडा जिले के एक न्यायालय में एक वकील के पीछे एक रजिस्ट्रार भेजना पड़ा था ताकि वकील से धनराशि वापिस की

जा सके। सभी वकील बुरे नहीं हैं। काफी संख्या में वकीलों का मानवीय दृष्टिकोण होता है, बरन्तु मैं जिस व्यवसाय से जुड़ा हूँ उसमें दुष्ट व्यक्ति भी होते हैं। विश्वास के साथ मैं यह कह सकता हूँ कि प्रायः कई बार वकील तथा दुर्घटना में शिकार व्यक्ति को वे अन्य संबन्धी तथा सहायता करने वाले व्यक्ति पहला बार में अधिकरणों द्वारा दी गई घनराशि एवार्ड का काफी बड़ा भाग ले जाते हैं। अतएव मैंने यह सुझाव दिया है कि 'एवार्ड' के रूप में एकमुश्त घनराशि देने की बजाएँ ई. एम. आई. की योजना अथवा इसी प्रकार की किसी अन्य योजना के अनुसार समय-समय पर घनराशि का भुगतान किया जाना चाहिए, जिनके अनुसार घनराशि प्रतिवादी से उपयुक्त रूप से वसूल करने के बाद निवेश की जाती है और दुर्घटना के शिकार व्यक्ति अथवा प्राथितों, जैसा भा. मामला हो, को समय-समय पर घनराशि का भुगतान किया जाना चाहिए ताकि अपने जीवन काल के दौरान उन्हें पेशान मिल जाए। ऐसा हो सकता है कि मासिक अन्तराल के आधार पर भुगतान की जाने वाली घनराशि बहो हो जा दुर्घटना का शिकार कमाने वाला व्यक्ति अज्ञित कर रहा होता बहि वह किसी दुर्घटना का शिकार न हुआ होता। इस पर विचार किया जा सकता है।

गुजरात में उच्च न्यायालय कमी-कमी जांच के बाद मुद्रावजे का घनराशि को किस्त के आधार पर भुगतान करने का निर्देश देता है। इसलिए सरकार को इस विधेयक में इस प्रकार का संशोधन ही क्यों न कर देना चाहिए, जिससे इस अधिनियम में एक अनिवार्य उपबन्ध का प्रावधान हो जाएगा ताकि एक मुश्त भुगतान जो कमी-कमी उचित व्यक्ति को नहीं मिल पाता है करने की बजाएँ स्थिति के अनुसार मासिक या सामयिक भुगतान किया जा सके ?

एक अन्य सुझाव जो मैंने एक संशोधन के जरिए विमर्श है 'मुझे लगता है कि सरकार किसी समय सांसदों द्वारा रखे गए संशोधनों पर संशोधनों के प्रस्तावों के लिए दिये जाने वाले लीक पर चलने जैसे उचार देने की बजाएँ उतनी ही गंभीरता से विचार करने का प्रयास करेयी जितनी गंभीरता से उन पर विचार किया जाना चाहिए। वह यह है कि दावा अधिकरणों के समक्ष पड़े मुकदमों के निपटाने में काफी समय लग जाता है। कमी-कमी इसमें बर्षों लग जाते हैं। इस बीच विधवा अथवा प्राथितों को परेशानी का सामना करना पड़ता है क्योंकि उनके पास अपने भरण-पोषण का कोई जरिया नहीं होता है। इसलिए मैंने एक संशोधन का सुझाव दिया है कि दावा अधिकरणों को इस बात से सन्तुष्ट हो जाने पर कि यह मुद्रावजा पाने के लिए प्रथम दृष्टया मामला बनता है। उचित मात्रा में प्रतिवादियों से अन्तरिम राहत दिलाने का अधिकार होना चाहिए। मैं सरकार से इस संशोधन पर मानवीय आधार पर विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

महोदय, इसके अलावा अन्तोगत्वा एकमुश्त रूप से दी जाने वाली घनराशि के बारे में न्यायालयों में काफी भेद-भाव किया जाता है क्योंकि मुद्रावजा दुर्घटना के शिकार व्यक्ति की आय पर आधारित होता है। यदि कोई गरीब व्यक्ति मर जाता है तो उसे दी जाने वाली घनराशि उस व्यक्ति जिसकी आय काफी अधिक है को दी जाने वाली घनराशि तुलना में काफी कम होगी। यह घनराशि आय पर इतनी अधिक निर्भर नहीं होनी चाहिए। यदि मासिक या सामयिक भुगतान की कोई योजना स्वीकार कर ली जाती है, तब न्यूनतम अथवा अधिकतम घनराशि निर्धारित करके मुद्रावजे के भुगतान के अन्तर को उपयुक्त रूप से कम किया जा सकता है।

मोटर दुर्घटना के दावों पर निर्णय देने के दृष्टिकोण के प्रश्न पर मैं यह बता सकता हूँ

कि कमी-कमी यह दृष्टिकोण समाननीय होता है। मैं विस्तार से, यह बता देना चाहता हूँ कि मोटर दुर्घटना के दावा अधिकरण मेहसाना—जहाँ एक हरिजन आवेदक के मामले पर कार्यवाही की जा रही थी जिसका पुत्र राज्य परिवहन के एक बाहन द्वारा टक्कर मारने के कारण मर गया था, शोकाकुल पिता ने मुआवजे के लिए अधिकरण के समक्ष आवेदन किया और अधिकरण ने यह कहने की घुष्टला की थी कि वह एक गरीब आवेदक है और ऐसा प्रतीत होता है कि वर्तमान आवेदक दिनेश कुमार की मृत्यु से कोई आर्थिक संकट का सामना करने की बजाए अपने सामाजिक दायित्व से मुक्त हो गया है। इसके अलावा अधिकरण ने यह कहा "वह प्रतिदिन 10 रुपए कमा रहा है। वह तीन पुत्रियों और एक पुत्र का भरण-पोषण कैसे कर सकता है। इसके विपरीत वह दिनेश कुमार की मृत्यु हो जाने से अच्छी स्थिति में है क्योंकि उसे चार बच्चों की बजाय तीन बच्चों की देखभाल करनी है। अतएव, 13,000 रुपए का भुगतान करना न्यायोचित तथा उपयुक्त होगा।" इस तरह 85000 रुपए के दावे की एवज में केवल 13,000 रुपए ही दिए गए जिसके लिए यह तर्क दिया गया कि इस दुर्भाग्यपूर्ण मृत्यु के कारण एक गरीब हरिजन को लाभ हुआ है। अब उसे चार बच्चों की बजाए केवल तीन बच्चों का ही भरण-पोषण करना है। यदि मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण की उसी प्रकार सामाजिक जागरूकता है तो दुर्घटना के शिकार गरीब व्यक्तियों तथा उसके आश्रितों का क्या होगा? इसलिए केरा सरकार से आग्रह है कि वह मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण या अधिकरण के प्रमुख के रूप में हृदय किसी जिला न्यायाधीश को नियुक्त न करें। सरकार को यह देखना चाहिए सम्बन्धित व्यक्ति में पर्याप्त सामाजिक जागरूकता हो।

मैं यह बता देना चाहता हूँ कि इस न्यायाधीश विशेष नाम का प्रस्ताव उच्च न्यायालय के न्यायाधीश के रूप पर पदोन्नति करने के लिए किया गया था, हमें इस प्रस्ताव का विरोध करना पड़ा था, यह कल्पना लगाना मुश्किल है कि इस समय क्या हुआ होता यदि ऐसे न्यायाधीश को एक ऐसे पद पर बिठा दिया गया होता जहाँ से वह समग्र राज्य के लिए कानून बना सकता हो। मुआवजे के मामले में उपयुक्त रूप से मासिक अथवा सामयिक भुगतान के जरिए मुआवजे के अन्तर को कम करने के लिए एक तरीका निकाला जाना चाहिए ताकि उन लोगों द्वारा जो मुकदमों को लटकाए रखना चाहते हैं अथवा उन लोगों द्वारा जो उसकी सहायता करते हैं अथवा उन लोगों द्वारा जो अशिक्षित बादी की ओर से मुकदमा चलाते हैं। चाहे वे वकीलों के बीच से दुष्ट व्यक्ति ही हों, मुआवजे की कोई भी धनराशि न हथियाई जा सके। सरकार को टक्कर मारकर भागने सम्बन्धी दुर्घटनाओं के मामले में मुआवजे की धनराशि बढ़ाने पर भी विचार करना चाहिए।

मैं यह बता देना चाहता हूँ कि वर्ष में बीमा कम्पनियों द्वारा मुआवजे के रूप में लगभग 400-500 करोड़ रुपए का भुगतान करना पड़ता है। इस धनराशि का एकमुस्त भुगतान किया जाता है। वह सारी धनराशि छुट-पुट रूप से खर्च हो जायेगी। अतएव इस मोके पर अथवा किसी अन्य उपयुक्त मोके पर सरकार को इस पहलू पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए। वास्तव में कुछ मामलों में गुजरात उच्च न्यायालय ने एकमुस्त धनराशि का भुगतान करने की बजाए धनराशि को निवेश करने का निवेश दिया है। परन्तु वह बात हमेशा नहीं हो सकती है। अतएव एक उपयुक्त योजना तैयार की जानी चाहिए। उन टिप्पणियों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री जी. एम. बनावतवाला (पोन्नानी) : सभापति महोदय, माननीय मन्त्री श्री राजेश पायलट को जल भूतल परिवहन से संबंधित विभिन्न कदमों के बारे में की गयी पहल का सारा श्रेय मिलना चाहिए, वास्तव में मन्त्री महोदय ने दुर्घटनाओं की बढ़ती दर और उन समस्याओं के बारे में सदैव गम्भीर एवं यथार्थ बिन्ता प्रदर्शित की है जिनका आज परिवहन उद्योग को सामना करना पड़ता है। यह प्रसन्नता की बात है कि मन्त्री महोदय उन समस्याओं पर दृढ़तनी गम्भीरता से विचार करते हैं जो हमारे जीवन के एक महत्वपूर्ण पहलू से सम्बन्धित हैं।

हमारे समक्ष एक अत्यन्त व्यापक विधेयक है। निःसंदेह यह विधेयक हमारे देश में सड़क यातायात के इतिहास में मील का पत्थर साबित होगा। इस विधेयक में लगभग 217 खंड हैं। इस सम्मानित सदन के विभिन्न सदस्यों द्वारा लगभग 117 संशोधन सुझाये गये हैं। इस बारे में मन्त्री महोदय को भी संकीर्ण मानसिकता नहीं है। वह स्वयं भी कई संशोधन लाये हैं। और मुझे विश्वास है कि वह विधेयक पर निरन्तर विचार करते रहने के कारण यह इस बारे में और अधिक संशोधनों को स्वीकार करेंगे। खण्ड 216 विशेष रूप से सरकार को कुछ प्रादेश जारी करके कठिनाइयों को दूर करने की शक्ति प्रदान करता है। ये प्रादेश अधिनियम के प्रावधानों से असंगत नहीं होने चाहिए। इन प्रादेशों को समा पटल पर रखे जाने के बाद की स्थिति के बारे में इस खण्ड में ऐसी कोई स्पष्ट व्यवस्था नहीं की गयी है, कि क्या इस सदन को इन प्रादेशों को संशोधित अथवा रद्द करने की शक्ति होगी अथवा नहीं। शायद यह मामला अधीनस्थ विधान संबंधी समिति द्वारा सुलझाने के लिए अस्पष्ट रखा गया है। तथापि, यह तथ्य कि ऐसा व्यापक विधेयक हमारे समक्ष है, यह तथ्य कि उन कठिनाइयों को दूर करने की शक्तियाँ अपने पास रखना जिनके निश्चित रूप से घाने की सम्भावना है प्रदर्शित करता है कि सदन में यह आवश्यक है कि अधिक परिपक्व मस्तिष्क से काम लिया जाए, अतः मैं सुझाव देता हूँ कि यह विधेयक संयुक्त समिति को भेजा जाना चाहिए। इससे हमारे कर्मठ युवा मंत्री श्री राजेश पायलट के हाथ मजबूज होंगे।

अब मैं सबसे पहले मुद्रावजे को उचित रूप से दिये जाने की आवश्यकता तथा इसकी पर्याप्तता से संबंधित प्रश्न के बारे में बात करूँगा। इस माननीय सदन में इस बात की तरफ पहले ही संकेत कर दिया गया है कि दुर्घटना में हुई मृत्यु के मामले में मुद्रावजे की सामान्य राशि 25000 रु. और गम्भीर रूप से घायल होने की अवस्था में 2000 रुपये निर्धारित कर दी गयी है। टक्कर मार कर भाग जाने के मामले में स्थिति निराशा जनक है। ऐसे मामलों में मुद्रावजे की धनराशि 8500 रु. है। टक्कर मार कर भाग जाने से हुई मृत अथवा अन्य किसी तरीके से हुई मृत्यु के अर्थ आप कैसे अन्तर करेंगे? यह पक्षपात पूर्ण है तथा 2000 रु. तक की धनराशि बहुत ही कम है। टक्कर मार कर भाग जाने के मामले में जब गम्भीर चोटें आ जाती हैं तो आज के जमाने में 2000 रु. से क्या किया जा सकता है? मेरा सुझाव है कि इसके लिए पर्याप्त मुद्रावजा दिया जाए तथा इन दोनों मामलों में कोई अन्तर नहीं बरता जाना चाहिए। यह भी देखने की आवश्यकता है कि मुद्रावजे की धनराशि का भुगतान करने की प्रक्रिया तेज हो तथा भुगतान की धनराशि शीघ्रता से सुनिश्चित की जानी चाहिए। 1982 में टक्कर मारकर भागने की दुर्घटनाओं में शिकार हुए व्यक्तियों को तत्कालिक मदद की व्यवस्था करने के लिए अधिनियम में संशोधन किया गया था। ऐसे कदमों में से एक दुर्घटना के शिकार हुए व्यक्ति को मुद्रावजे की धनराशि का भुगतान करना था। ऐसी अवस्था में मुद्रावजे की धनराशि के भुगतान के निराशाजनक आँकड़ों पर गौर कीजिए। अब तक मुद्रावजे की निधि की 5.19 करोड़ राशि में से मुद्रावजे की धनराशि का भुगतान करने हेतु राज्यों की संयुक्त मांग 1.8 करोड़ रुपये की रही। हमारे पास 5 करोड़ रुपये से अधिक निधि

है। मुद्रावजे की घनराशि का भुगतान करने के लिए राज्यों की संयुक्त मांग केवल 1.8 करोड़ रुपयों तक हो पहुँची है। इस घनराशि में से भी जिन राज्यों ने मुद्रावजे का घनराशि का भुगतान करने हेतु संयुक्त मांग की है, वे भी केवल 53.44 लाख रुपयों का ही सदुपयोग कर सके हैं। राज्यों के पास 54.57 लाख रुपयों की घनराशि अप्रयुक्त पड़ी है। जबकि 5.19 करोड़ रुपयों का प्रावधान किया गया है। मुद्रावजे की वास्तविक घनराशि का भुगतान 53.44 से भी कम हुआ है। मुझे यह कहना है कि इन निराशाजनक प्रांकड़ों के बारे में कुछ किये जाने की आवश्यकता है तथा हमारे मंत्री महोदय इस मामले के संबंध में राज्य सरकार से बात करेगे और राज्य सरकारें कठोर कदम उठावेंगे पिछले साल 2415 दुर्घटनाएँ हुईं। इनमें से मुश्किल से 1704 मामले निपटाए जा सके। 1269 दावेदार लाभान्वित हुए थे। 711 मामले निलम्बित पड़े हुए हैं। दूसरे शब्दों में कहा जा सकता है कि 29 प्रतिशत मामले लम्बित पड़े हुए हैं। स्थिति ऐसी है जिस पर सरकार द्वारा विशेष रूप से विचार किये जाने की आवश्यकता है। इस संबंध में दिल्ली को एक प्रादर्श प्रस्तुत करना चाहिए। दूसरे राज्यों को दिल्ली के प्रादर्श का अनुगमन करना चाहिए, परन्तु दिल्ली की स्थिति तो सबसे खराब है। खुद दिल्ली में जिसे एक प्रादर्श प्रस्तुत करने की कल्पना की गयी है, 31 मार्च, 1987 तक 153 मामलों में से 78 मामलों में मुद्रावजे की घनराशि का भुगतान नहीं किया गया था। कुल 153 मामलों में से 78 मामलों में मुद्रावजे की घनराशि का भुगतान नहीं किया गया। सात मामले दायर किये जाने की तारीख से 6 महीने से लम्बित पड़े हैं। 15 मामले छह महीने से अधिक एक वर्ष तक की अवधि तक लम्बित हैं। 39 मामले एक वर्ष से अधिक अवधि से लम्बित हैं। 17 कल्याणजनक मामले दायर किये जाने की तारीख से दो वर्षों से अधिक अवधि से लम्बित हैं। यह स्थिति टक्कर मारकर भागने के मामलों में मुद्रावजे की घनराशि का भुगतान करने के बारे में है, जिसके लिए हमने 1982 में एक विशेष प्रावधान की व्यवस्था की थी। इस तन्त्र को और अधिक गतिशील बनाया जाना चाहिए तथा हमें अपने मंत्री महोदय के उत्साह एवं कर्मठता में पूर्ण विश्वास है कि इस मामले पर उचित ध्यान दिया जायेगा तथा कठोर कार्यवाही की जायेगी।

यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि देश भर में दुर्घटनाओं में प्रतिवर्ष 40000 से अधिक व्यक्ति मारे जाते हैं तथा 1.5 लाख से अधिक घायल हो जाते हैं। वर्ष 1970 में 1.14 लाख सड़क दुर्घटनाएँ बढ़कर वर्ष 1986 में 2.15 लाख हो गईं तथा मौतें 14500 से बढ़कर 40000 हो गईं हैं। वास्तविक संख्या इससे भी अधिक हो सकती है, क्योंकि कई मामलों की रिपोर्ट दर्ज नहीं करायी जाती है। भारत में दुर्घटनाओं के कारण हुई मृत्यु दर प्रति हजार लगभग 60 है, जबकि विकसित देशों में यह मृत्यु दर 5.15 प्रति हजार है। यह आंकड़े प्रदर्शित करते हैं कि हमें कितनी प्रगति करनी है तथा उस विधेयक की आवश्यकता को प्रदर्शित करना है जो सदन में हमारे समक्ष है। वास्तव में सारे देश की तुलना में दुर्घटनाओं की संख्या दिल्ली में सबसे अधिक है।

यहां सदन में मैं अब विधेयक के महत्वपूर्ण खंडों के बारे में संक्षेप में बात करूंगा। वास्तुतः यह दुर्भाग्य की बात है असावधानी से इस विधेयक में कुछ ऐसे प्रावधान बना दिये गये हैं जो अव्यवहार्य हैं और हमारे घनाध्य भर्गों को ही लाभ पहुंचाते हैं। यह असावधानी के कारण हुआ अथवा कुछ गलत प्रभाव से हमें हमारे रास्ते से दूर ले जाया जा रहा है। उदाहरण के लिए खण्ड 4 (1) में एक प्रावधान किया गया है कि बिना गियर वाली मोटर साईकिल को 16 वर्ष से ऊपर वाले किसी व्यक्ति द्वारा सार्वजनिक स्थान पर चलाया जा सकता है। इसका क्या तात्पर्य है? एक अव्यक्त व्यक्ति किसी मोपेड को चला सकता है। मैं इस प्रावधान का जोरदार शब्दों में विरोध करता हूँ। मुझे नहीं मालूम सरकार ने किससे प्रोत्साहित होकर विधेयक में इस प्रावधान की व्यवस्था

की है। माननीय सदस्य श्री गार्डगिल ने श्री इस विशेष प्रावधान के लिए उल्लेख किया गया था। इसकी कोई प्रावधानता नहीं थी। 16 वर्ष के इन अवयवकों को लाइसेंस जारी करने हेतु सरकार को क्या उत्सुकता थी? इससे कई वैधानिक समस्याएं उत्पन्न हो सकती हैं। पदयात्रियों तथा चालक दोनों के जीवन खतरे में हैं। मुझे आशा है कि खंड 4 (1) का यह प्रावधान सरकार द्वारा वापस ले लिया जायेगा।

खण्ड 7 (1) में लाइसेंस जारी करने पर कुछ प्रतिबंध लगाये गये हैं। मैं समझता हूँ कि यह प्रतिबंध सुरक्षा की दृष्टि से लगाये गये हैं। परन्तु जैसा कि मैंने कहा कि वस्तुतः ये प्रतिबंध गरीब तथा समर्थ के कमजोर वर्गों के लोगों को बहुत कठिनाई पैदा करेंगे। खण्ड 7 (1) में कहा गया है कि दो वर्ष तक हल्के मोटर वाहनों को चलाने के लिए लाइसेंस रखने के बाद ही भारी वाहनों तथा यात्री वाहनों को चलाने के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा। प्रत्यक्षतया, इसका स्पष्ट उद्देश्य यह है

3.00 म. व.

कि यदि किसी व्यक्ति के पास दो वर्ष के लिए हल्के मोटर वाहन का लायसेंस होगा, तो उसके बाद वह परिवहन वाहन, भारी मालवाहक अथवा यात्री वाहन चलाने समय अधिक सतर्क रहेगा। यह प्रावधान बहुत ही अभ्यवहारिक है। यह प्रावधान विशिष्ट रूप में है। इस प्रावधान में केवल यह कहा गया है कि किसी व्यक्ति के परिवहन वाहन के लायसेंस के लिए आवेदन करने से पहले उसके पास दो वर्ष के लिए हल्के मोटर वाहन चलाने का लायसेंस होना चाहिये। इसका यह अर्थ नहीं है कि उसे दो वर्ष का हल्के मोटर वाहन चलाने का वास्तविक अनुभव होगा। उसके पास केवल दो वर्ष का लाइसेंस हो सकता है किन्तु इससे कोई उद्देश्य पूरा नहीं होता है। यह प्रावधान विचित्र एक है; केवल विचित्र ही नहीं बल्कि यह उन गरीब लोगों के प्रति कठोर भी है जो आजकल मालवाहक वाहनों तथा अन्य वाहनों को चलाने के लिए आगे आते हैं। उनको निश्चिन्ताहित होना पड़ेगा—

सड़ते रहिये दो साल तक।

पहले हल्के मोटर वाहन लायसेंसों के लिए आवेदन कीजिए...

श्री राकेश पायलट : मेरा विचार है कि सदस्य महोदय ने इसे समुचित रूप से नहीं पढ़ा है तथा वे बहुत ऊंची आवाज में बोल रहे हैं। इसके अनुसार :

“भारी मालवाहक चलाने के लिए उसके पास कम से कम दो वर्ष से वाहन चलाने का लायसेंस होना चाहिए।”

श्री जी. एम. बनावलाला : जी हाँ, वाहन चलाने का लायसेंस, किन्तु उसने वाहन चलाया ही अथवा नहीं चलाया हो।

श्री राकेश पायलट : जब इसके अनुसार “मोटर वाहन चलाने के लिए” कहा गया है, तो यदि उसके पास लायसेंस है तो उससे वाहन चलाने की आशा की जाती है।

श्री जी. एम. बनावलाला : उसके पास लायसेंस हो सकता है किन्तु हो सकता है कि उसने दो वर्ष में वाहन कभी नहीं चलाया है। मैं इसी बात की ओर ध्यान आकर्षित कर रहा हूँ। आप इस बात को यूँ समझिये, आप मुझे हल्के मोटर वाहन के लिए लायसेंस देते हैं किन्तु आप यह नहीं कह सकते हैं कि मैं उसको दो वर्ष से अपने पास रखे हुए हूँ अथवा मैं कहीं नौकरी कर रहा हूँ तथा मैं निरन्तर वाहन चलाता रहा हूँ। मैं इसी बात की मुद्दा बना रहा हूँ।

वह व्यक्ति जो यात्री वाहन चलाने के लिए अथवा मालवाहक चलाने के लिए आवश्यकताओं में प्राप्ता है वह गरीब श्रेणी में होता है। वह हल्के मोटर वाहन के मालिक के समान संपन्न वर्ग का व्यक्ति नहीं होता है। वह एक गरीब व्यक्ति होता है। वह आत्मनिष्ठ है...

समाप्ति महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री जी. एम. बनावतवाला : महोदय, मैं अभी इस विषय पर मुश्किल से ही आया हूँ, मुझे थोड़ा समय और दीजिये।

समाप्ति महोदय : मैंने आपको 10 मिनट के स्थान पर 15 मिनट पहले ही दे दिए हैं।

श्री जी. एम. बनावतवाला : महोदय, मैं आपका आभारी हूँ, किन्तु मैं यह जानता हूँ कि आप दयालु एवं प्रति उदार हैं।

प्रतः, इसके लिए गरीब व्यक्ति को दोहरा सर्चा करना पड़ेगा। पहले उसको हल्के मोटर वाहन का लायसेंस पाने के लिए सर्चा करना होगा तथा इसके बाद उसे बालक के रूप में नौकरी मिल सकती है अथवा नहीं भी मिल सकती है। अथवा सम्पन्न व्यक्तियों के द्वारा उसका शोषण किया जा सकता है कि एक ऐसा व्यक्ति है जिसे किसी भी तरह दो साल के लिए इन्तजार करना है। प्रतः, उसका हल्के मोटर वाहन के मालिकों के द्वारा शोषण किया जा सकता है तथा उसके पास वाहन चलाने की कोई अनुभव नहीं हो सकता है। हो सकता है कि वह दो साल से कष्ट उठा रहा हो, दो साल से इन्तजार कर रहा हो। आप उसके प्रति कठोर हो रहे हैं। स्थिति में सुधार किए बिना ऐसा करना कठोरता है। पहले हल्के मोटर वाहन के लायसेंस के लिए सर्चा करो, दो साल तक कष्ट उठाओ तथा उसके बाद भारी मोटर वाहन के लायसेंस के लिए सर्चा करो। महोदय, हम इस हास्यास्पद स्थिति में हैं तथा इसमें सर्वथा कोई सम्बन्ध नहीं है। भाँकड़ों से अनुभव प्राप्त करने की दो वर्ष की इस अवधि तथा वाहन चलाने की दक्षता में वृद्धि होने के किसी सम्बन्ध का पता नहीं चलता है।

उदाहरण के लिए इस समय महाराष्ट्र में इस तरह की कोई शर्त नहीं है तथा इसके बावजूद महाराष्ट्र में दुर्घटना-दर 1975 में 73 प्रति हजार वाहन से घटकर 1984 में 39 प्रति हजार वाहन रह गयी है। जबकि कुछ दक्षिणी राज्यों में वर्तमान समय में यह शर्त है तथा इस शर्त के बावजूद वहाँ दुर्घटना-दर बढ़ रही है। 1978-83 के पाँच वर्षों के दौरान दुर्घटनाओं में आंध्र प्रदेश में 43%, तमिलनाडु में 36%, केरल में 15.56 प्रतिशत कर्नाटक में 14 प्रतिशत तथा सम्पूर्ण भारत में 16.79 प्रतिशत की वृद्धि हुई है किन्तु महाराष्ट्र में जहाँ अनुभव प्राप्त करने की अवधि की ऐसी कोई शर्त नहीं है, वहाँ यह वृद्धि केवल 6.73 प्रतिशत है।

श्री सी. माधव रेड्डी (मादिलाबाद) : महाराष्ट्र के लोग बहुत दक्ष हैं।

श्री जी. एम. बनावतवाला : सभापति महोदय, घायल होने वाले व्यक्तियों के मामले में भी 1978-83 के दौरान तमिलनाडु में 70 प्रतिशत आंध्रप्रदेश में 64 प्रतिशत केरल में 57 प्रतिशत कर्नाटक में 39 प्रतिशत तथा सम्पूर्ण भारत में 33.41 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। दक्षिणी राज्यों में अनुभव उपबन्धों की शर्त है। महाराष्ट्र में ऐसी कोई शर्त नहीं है और महाराष्ट्र में अभी घायलों के प्रतिशत में कोई वृद्धि नहीं हुई थी परन्तु इसके विपरीत इसमें 5.74 प्रतिशत की कमी आई है। इसलिए, इन दोनों अनुभव अवधियों में कोई सम्बन्ध नहीं और यह उपबन्ध समाप्त किया जाना

चाहिए। यह हमारे बीस सूत्री कार्यक्रम पर भी प्रभाव डालेगा, जो लोगों की रोजगार उपलब्ध करता है, इससे स्थिति में कोई सुधार नहीं होगा। यदि स्थिति में सुधार के बारे में सोचा गया होता तो यह बिलकुल भिन्न स्थिति होती। किसी भी देश में लाइसेंस लेने के लिए ऐसी हास्यास्पद शर्तें नहीं लगाई गई हैं। खण्ड 27 के अन्तर्गत यह उपबन्ध है कि केन्द्र सरकार बाहन चलाने के लिए लाइसेंस हेतु न्यूनतम शैक्षिक योग्यता का नियम बना सकेगी। राज्य सरकारों द्वारा अधीनस्थ विधान के अधिकार क्षेत्र का एक महत्वपूर्ण मुद्दा रह जाता है ताकि कोई राज्य सरकार कड़ाई न बरते। इस देश में, मैं अनुभव करता हूँ कि प्राधिकार का यह प्रत्यायोजन बुरी बात है।

एक और मुद्दा और फिर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा आप इस पर निश्चित होये और वह यह है कि खण्ड 9, उप-खंड 5 में यह प्रावधान है "जहां आबेदक तीन परीक्षा के बाद चलान परीक्षा पास नहीं करता है, वह ऐसी परीक्षा की तारीख से एक वर्ष की अवधि तक पुनः परीक्षा नहीं दे सकता है।" यह कैसा मजाक है? उसे जब तक वह चाहे परीक्षा में जाने दीजिए। आप उसे एक साल तक प्रतिबंधित क्यों करना चाहते हैं। यदि वह दो बार में परीक्षा पास नहीं कर पाता है, तो तीसरी बार उसे भ्रष्टाचार का सामना करना पड़ेगा। या तो मुझे रिप्लेस दो या एक साल इन्तजार करो या आपको एक साल के लिए प्रतिबंधित किया जाए। इसलिए, ये उपबन्ध भ्रष्टाचार को बढ़ावा देते हैं। उसे जब तक वह चाहे परीक्षा देने दीजिए। उसके लिए आपको एक अलग व्यवस्था है कि या तो एक साल के लिए प्रतिबंधित हो जाए और फिर भ्रष्टाचार का सामना करो। मैंने आपसे एक वायदा किया था कि मैं इसके साथ अपनी बात खत्म कर दूँगा, फिर भी ऐसे अनेक खंड हैं जिनका गहन और व्यापक विश्लेषण करने की जरूरत है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से यह अप्रार्थ करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ कि वे इस विधेयक को एक संयुक्त समिति को सौंपने को सहमत हो जाएं। तथापि मैं यह कहूँगा कि सरकार ने एक सराहनीय नाम किया है और मैं माननीय मंत्री द्वारा हमारे देश में परिवहन उद्योग संबंधी विभिन्न समस्याओं के बारे में कदम उठाए जाने की प्रशंसा करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद अयूब खान (मुन्सुनू) : मोहतरम् चेयरमैन साहब, मैं सबसे पहले हमारे मंत्री महोदय श्री राजेश पायलट जी को यह बिल लाने के लिए बधाई देता हूँ। यह एक बहुत ही महम बिल है। इस बिल को बहुत ही गहराई से तैयार किया है और हममें आगे भी करने की जरूरत है, आशा है हमारे मिनिस्टर साहब पूरा-पूरा ध्यान रखेंगे। जिस तरह से फोर्स के अन्दर ट्रांसपोर्ट को कंट्रोल किया जाता है, अगर ठीक उसी तरह से मोटर वेहिकल एक्ट को उसी लाईन में लाते हुए अमल करें तो काफी सुधार इसमें हो सकता है। मिसाल के तौर पर हर 100 किलोमीटर के बाद एक रिपेयर चैकपोस्ट होनी चाहिए जहां हर तरह की सुविधाएं, रिपेयर के साधन और टेलीफोन कनेक्शन उपलब्ध होना चाहिए। री-फिलिंग की व्यवस्था भी हो। यदि हर 100 किलोमीटर पर ऐसी सुविधा हो जाएगी तो निश्चित तौर पर काफी सुधार आ जायेगा और एक्सीडेंट्स भी कम हो जाएंगे।

मेरी मान्यता है कि एक्सीडेंटस ज्यादा होने के पीछे सबसे मुख्य कारण सड़कों का खराब होना है। मेरा सुझाव है कि सभी राष्ट्रीय राजमार्गों की समय समय पर मरम्मत किए जाने की व्यवस्था होनी चाहिए। यह बहुत आवश्यक है। इस कार्य में बीडर रोड फोर्स की मदद भी ली जा सकती है। इस कार्य के लिए कान्ट्रेक्टर्स पर निर्भर रहने की बजाय कम करनी होगी। सड़कों पर जितनी ज्यादा ट्रैफ़्ट होगी उतनी ही लाइट गाड़ियां ज्यादा खराब होंगी और एक्सीडेंटस अधिक होंगे। मैं मिसाल देना चाहता हूँ जयपुर से अजमेर मार्ग पर भारी ट्रैफ़िक है, जिस पर प्रति दिन

पता नहीं कितने एक्सीडेंट्स होते हैं। उसके सम्बन्ध में मन्त्री जी ने खुद वायदा किया है कि उसे तीन लाइन या चार लाइन की बनाए जाने का शीघ्र बंदोबस्त करेंगे। यदि उस सड़क के बीच में एक छोटे से पार्टीशन की व्यवस्था कर दी जाए तो भी एक्सीडेंट्स में काफी कमी घा जाएगी।

मेरा सुझाव है कि हिवी ट्रैफिक के चलने पर रात के 12 बजे से लेकर प्रातः 4 बजे के बीच प्रतिबन्ध लगा देना चाहिए। इससे भी एक्सीडेंट्स में काफी कमी लाई जा सकती है। इस टाइम के दौरान रोड के नजदीक कोई भी शराब या लिकर की बॉय खुली नहीं होनी चाहिए ताकि ड्राइवर्स शराब पीकर गाड़ी न चलाने पाएं। इसी के साथ साथ, जैसा मन्त्री जी ने वायदा भी किया है दिल्ली से मुम्बू होते हुए सीकर तक जाने वाले राजमार्ग की स्वीकृति भी प्रविलम्ब मिलनी चाहिए और उस मार्ग के बीच में पार्टीशन की भी प्राप व्यवस्था प्रवश्य करें।

इस बिल के माध्यम से आपने ड्राइविंग लाइसेंस देने के मामले में जो सुविधाएं प्रदान की हैं, उनसे काफी लोगों को राहत मिलेगी। दूसरे जहां तक रोड टैक्स या दूसरा कोई टैक्स लेने का सम्बन्ध है, मेरा सुझाव है कि प्राप उसे एक ही स्थान पर कलेक्ट कर लें तो काफी आसानो हो जाएगी। आजकल स्थान स्थान पर पुलिस वाले ट्रकों को रोक कर उनसे 10-20 रुपए वसूल करते देखे जाते हैं, उस करप्शन को भी रोका जा सकता है। जहां पर भी सामान व्हीकल्स में लादा जाता हो, एक जगह से दूसरे जगह ले जाया जाता है, वहीं प्राप टैक्स का पूरा पैसा वसूल कर लें ताकि करप्शन के चान्सेज ही बाकी न रहें। इससे गवर्नमेंट को भी फायदा रहेगा और लोगों को भी परेशानी नहीं होगी।

आपको यहां जितने भी स्टेट ट्रांसपोर्ट की बसें हैं, खासकर दिल्ली में बसों के चालक और कण्डक्टर मोस्टली एक ही प्रांत के लोग होते हैं जिससे कि विभिन्न प्रांत के लोगों के एटीट्यूड और उनके तात्सुक्यात पर बहुत बड़ा फर्क पड़ता है। दिल्ली हमारी राजधानी है जहां हर प्रांत के लोग रहते हैं। इसलिए यहाँ हर प्रांत का ड्राइवर होना चाहिए, महाराष्ट्र, कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश, राजस्थान सभी का मिस्टर और फ्रीम होनी चाहिए, ताकि यूनिटी इन ड्राइवर्स की भावना बलवती हो, यहाँ बेहतरीन ड्राइवर काम करें। मैं अपील करूंगा कि इन साधनों के लिए प्रापको एनरोलमेंट करनी चाहिये। प्रापके यहां ड्राइवरों की भर्ती के लिए विभिन्न साधन होने चाहिये। उसी तरह से वर्कशाप्स की व्यवस्था भी होनी चाहिये। उसी तरीके से फोरमैन का स्थान होना चाहिये ताकि आने वाले टाइम में ट्रेनिंगशुदा लड़के या प्रादमी मिल सकें। एल. आर. डब्ल्यू. वर्कशाप, बेस वर्कशाप का बन्दोबस्त होना चाहिये जिसमें हर गाड़ी चलने के बाद एल. आर. डब्ल्यू. वर्कशाप के अन्दर जाए, उसके बाद में हरेक महीने के बाद बेस वर्कशाप में जाए और हर साल के बाद एक बार फिर वर्कशाप में जाए। जिस तरह से रेलवे के अन्दर सिस्टम है, उसी तरह से इसके अन्दर सिस्टम रखें, जिससे कई फायदे होंगे। एक तो गाड़ी की लाइफ बढ़ेगी और दूसरे इन पर कंट्रोल हो सकेगा।

जितना भी करप्शन मोटर-विहीकल के अन्दर होता है, उस पर प्रापने बहुत बड़ा धंकुष लगाया है जिसके कारण प्राज एक गरीब से गरीब प्रादमी भी लाइसेंस लेने का हिम्मत करने लगा है। लेकिन आप इसको और सस्ता तथा आसान कर दें, ताकि और ज्यादा से ज्यादा लोगों को इसका फायदा हो सके।

एक इस्टेट से दूसरे स्टेट में जाने का ट्रकों का जो सिस्टम है और इसमें काफी परेशानी ट्रक

अपनी मेहनत कर रहे हैं, कांग्रेस सभर्नमेंट अपने तरीके से और नान-कांग्रेस सभर्नमेंट अपने तरीके से काम कर रहे हैं, मगर हजारों साल की अनपढ़ता, इल्लिट्रेंसी हम इतनी जल्दी दूर नहीं कर सकते। श्री पाइलट जी बहुत भले आदमी हैं, वह दूसरों की मुश्किलों को सुनने वाले हैं, वह उन्होंने क्या कर दिया कि अनपढ़ आदमी लाइसेंस ही नहीं दे सकता।

मैंने अभी अपने कुलीग से पूछा, फस्ट हैंड नालेज उनके पास नहीं है, लेकिन श्री ग्रय्यपू रेड्डी जी ने बताया कि 50 परसेंट पीपल इस देश में अभी अनपढ़ हैं। इसका मतलब तो यह है कि आधे लोग तो लाइसेंस की अर्जा देने से ही बर्न्धित हो गये।

हरेक को अपना-अपना तजुर्बा है। पंजाब से 35, 40बरस पहले जो अनपढ़ लोग बम्बई और कलकत्ता गए, उन्होंने ड्राइविंग सीखा और आज वह अनपढ़ ग्रैजुएट से कहीं अच्छी ड्राइविंग करता है। आप यह नहीं कह सकते कि जो ग्राइवेट एक्सपेरिमेंस लिए हुए आदमी हैं, उनको इस तरह से नजरन्दाज कर दिया जाए। देश में बहुत से गरीब अनपढ़ हैं।

मैंने लन्दन में एक सरवार जी से पूछ लिया कि कितने पढ़े हुए हो? उसने कहा कि मैं पंजाबी का उठा-घड़ा यानी पहला अक्षर भी नहीं जानता। मैंने उससे पूछा कि काम क्या करते हो? उसने कहा कि स्टेट बस चलाता हूँ। अनपढ़ता को ड्राइविंग लाइसेंस न देने की बात पर जग ध्यान दीजिए। जो गाड़ी बड़िया भलाकर बिखा दे उसे लाइसेंस दिया जाए। आपने तो मेट्रिक, मिडिल भी नहीं रखा। मैं मंत्री श्री राजेश जी से कहूँगा कि अगर उसमें गाड़ी चलाने की सामर्थ्य है, कार्बिलयत है तो जरूर उसे लाइसेंस दीजिए।

बहुत से लोग मैंने फौज में देखे, थोड़े पढ़े थे तो भी उन्होंने बड़िया लड़ाई लड़ी और वह अच्छी ड्राइविंग कर सकते थे। इन बातों की तरफ मैं आपका ध्यान खीचना चाहता हूँ। इन चन्द शब्दों के साथ मैं अपनी बात खत्म कर आपका शुक्रिया करना चाहता हूँ।

कुमारी भमता बनर्जी (जादवपुर) : सभापति महोदय, मोटर व्हीकल बिल 1988 का मैं समर्थन करती हूँ। मैं ज्यादा इस पर बोलना नहीं चाहती हूँ क्योंकि अभी हमारी विजनेस एडवाइजरी कमेटी की मीटिंग है।

मैं एक चीज एक्सीडेंट के बारे में बोलना चाहती हूँ। मुझे एक दिन एक एक्सीडेंटस देखने का मौका मिला। मैं कलकत्ता जाने के लिए दिल्ली से नई दिल्ली स्टेशन एक टैक्सी करके आ रही थी। मैंने देखा कि कर्जन रोड पर एक आदमी का एक्सीडेंटस हो गया था, उसका पांव कट गया था और उसके बहुत खून निकल रहा था। बहुत लोग उसको देख रहे थे लेकिन वहाँ ऐसा कोई आदमी नहीं था जो कि उसको अस्पताल में ले जाये। मैंने टैक्सी ड्राइवर से पूछा कि यह सब है जो आदमी वहाँ खड़े हैं वे उसे हास्पिटल क्यों नहीं लेकर जाते? इस पर टैक्सी ड्राइवर ने कहा कि यह काम कोई नहीं करता क्योंकि बाद में पुलिस वाले उसको तंग करते हैं और जब तक इन-क्वाबरी पूरी नहीं हो जाती तब तक उसको परेशान ही करते रहते हैं। आपको कुछ ऐसे क्लस बनाने चाहिये जिससे कला आदमी का एक्सीडेंट होते ही उसे अस्पताल ले जाया जा सके और जो कोई उसकी हेल्प के लिए आये उसे पुलिस वाले तंग न करें और उसके साथ नरमी के साथ पेश आये। हमारे मंत्री जी इस पर धवधय ही ध्यान देंगे।

हमारे मंत्री जी मोटर व्हीकल का जो बिल लाये हैं यह एक बहुत अच्छा और काम्प्रो-

हेंसिब बिल है। दिल्ली में तो ब्रक्सर एक्सीडेंट होते रहते हैं और एक्सीडेंट में जो कोई घायल होता है उसकी हेल्प करने के लिए कोई धागे नहीं आता है। इसका नतीजा यह होता है कि उसकी डेथ तक हो जाती है। हमें कोई ऐसी व्यवस्था अवश्य करनी चाहिये जिससे कि ये एक्सीडेंट कम हों और जो कोई भी एक्सीडेंट होने से घायल हो उसको तुरन्त डाक्टरी सुविधा उपलब्ध हो सके। मैंने यह बात कहने की उसी दिन सोच ली थी जब मुझे यह पता लगा था कि मंत्री जो इससे मिलता-जुलता एक बिल लाने वाले हैं। किसी भी आदमी की जान के साथ हम को नहीं खेलना चाहिए।

जो क्लेमस ट्रिब्यूनल्स हैं उसमें बहुत सारे मामले पेंडिंग रह जाते हैं। क्लेम के लिये गवर्नमेंट की तरफ से लायरमिलना चाहिए। अगर कोई रिश्ता वाला या मजदूर है उसकी किसी एक्सीडेंट में डेथ हो जाती है तो उसके परिवार वालों को सहायता के रूप में एक पैसा भी नहीं मिलता है। इसका नतीजा यह होता है कि उसके परिवार वाले भूखों मर जाते हैं। उनके पास इतना पैसा नहीं होता है कि वह मुकदमा लड़ सकें। अतः गवर्नमेंट को उनका केस लड़ने के लिये धागे घाना चाहिए। वैसे तो हमारे यहां बहुत से ऐसे कानून हैं जिसके द्वारा उसके परिवार वालों को उसके बदले में सहायता के रूप में पैसा या कोई इम्प्लायमेंट मिल सकता है। लेकिन उन गरीबों को तो कानूनों के बारे में कोई जानकारी नहीं होती है। इसलिये मेरी यह रिकवैस्ट है कि सरकार की तरफ से इसका बंदोबस्त किया जाना चाहिए। क्लेमस ट्रिब्यूनल्स में जितने केस पेंडिंग हैं वे लोक अदालतों को दे देने चाहिए। इससे उनका जल्दी फैसला हो जायेगा और गरीबों को भी न्याय मिल जायेगा।

2-3 दिन पहले ड्राइविंग लाइसेंस के बारे में कुछ खबरें पेपर में आई थीं। जो ड्राइविंग लाइसेंस इशू करते हैं वे रिश्वत के रूप में पैसा लेकर ऐसे ही लाइसेंस दे देते हैं। देखने में यह आया है कि उनका ड्राइविंग के बारे में कोई भी जानकारी नहीं होती है। यही कारण है हमारे यहां एक्सीडेंट ज्यादा होते हैं। ऐसे सेंटर जहां पर कि रिश्वत के आधार पर लाइसेंस बनते हैं, उनके खिलाफ सरकार को एक्शन लेना चाहिए। आजादी के इतने सालों के बाद भी हम जब ये सब देखते हैं तो हमें बहुत दुख होता है। सड़कों पर डेली कोई न कोई एक्सीडेंट होते ही रहते हैं। बहुत से ड्राइवर शराब पीकर नेशनल हाइवे में गाड़ी चलाते हैं।

3.30 म. प.

[श्री सोमनाथ रथ पीठासीन हुए]

एक्सीडेंट होते हैं। जो एक्सीडेंट करते हैं उनका तो इन्श्योरेंस होता है। नेशनल हाईवेज पर जितना एक्सीडेंट होता है तो वह इस कारण से होता है कि ड्राइवर शराब पीकर गाड़ी चलाते हैं। इस पर कंट्रोल होना चाहिये। नेशनल हाईवेज में जितना घोबर लोड करके ड्राइवर लोग ड्राइव करते हैं उनसे भी एक्सीडेंट बहुत होते हैं। जो ट्रेफिक पुलिस वाले वहां उनको पकड़ते भी हैं तो बाएँ हाथ से वे पकड़ते हैं और दाएँ हाथ रुपया लेकर उनको छोड़ देते हैं। ऐसी चीज वहां चलती है। इस पर भी आपकी ध्यान देना चाहिए।

आपने आईज की चेकिंग के बारे में कदम उठाये हैं। यह अच्छा किबा है। बहुत सारे लोग आईज कमजोर होने पर भी ड्राइविंग करते हैं। इसमें भी लोगों के इन्स्ट्रुट्स काम करते हैं। इस पर आपकी पूरा ध्यान देना होगा।

स्पीड लिमिट के बारे में जो हमारे रुस्स हैं उनको भी फोलो नहीं किया जाता। इसी तरह

से धोवरटेक में भी रुल्स फोलो नहीं किया जाता है। ऐसे लोगों का पुलिस नम्बर नोट करती है लेकिन उन लोगों का ऐसा कनेक्शन बना हुआ है कि वे लोग धाने में जा कर रुपया देकर छूट जाते हैं। ऐसी सारी बातें रोकी जानी चाहिए। आईज के बारे में हमारे देश में जो रुल्स हैं उनका कड़ाई से पालन होना चाहिए।

एक्सीडेंट में जो लोग मारे जाते हैं उनको बहुत थोड़ा मुआवजा मिलता है। इस मुआवजे का रुपया हमको बढ़ाना चाहिये। जो एक्सीडेंट के केसिज होते हैं उनका डिसेजन भी तुरन्त होना चाहिये। इनके डिसेजन बहुत लेट होते हैं। डिसेजन लेट होने से जिनके लोग एक्सीडेंट में मर जाते हैं उनको बहुत दिक्कत होती है। ऐसे-ऐसे लोग भी हैं जिनके घर वालों को भीख मांगने पर मजबूर होना पड़ता है। ऐसे केसिज को प्राप लोक प्रदालतों को दे दीजिए जिससे कि वहाँ जल्दी से जल्दी फैसला हो सके। प्रापके ब्लेम्स ट्राइब्युनलस में बहुत गड़बड़ी है। वहाँ पर गरीब प्रादमियों को बहुत कम कम्पेसेशन मिलता है। किसी को दो हजार, किसी को तीन हजार रुपया मिलता है और वह मिलने में बहुत देर लगती है। उन्हें बड़ी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। जो लोग एक्सीडेंट करते हैं, बड़े बड़े प्रादमी होते हैं। वे थोड़ा सा रुपया दे कर चले जाते हैं। उनको सीवियर पनिशमेंट मिलना चाहिये। उनको ऐसा पनिशमेंट मिलना चाहिए जिससे कि वे बाद में एक्सीडेंट न करें। इस पर ध्यान देने के लिये मैं प्रापसे रिक्वेस्ट करती हूँ।

रोड्स के बारे में कहना चाहती हूँ कि हमारे यहाँ श्वेकिस्स बहुत बढ़ रहे हैं। सड़कों पर बहुत लोड बढ़ गया है। सड़कों को धीर डवलप करने के बारे में भी सरकार को ध्यान देना चाहिये। जैसे दिल्ली का डवलपमेंट हुआ है ऐसा ही हमारे देश के दूसरे सिटीज का भी डवलपमेंट होना चाहिये। हमें वहाँ भी अच्छी रोड्स बनानी चाहियें।

हमें ट्रांसपोर्ट में घपने यहाँ के घनएम्पलाएड यूथ को ज्यादा से ज्यादा चांस देना चाहिये। लेडीज को भी मौका मिलना चाहिये। बैंक जो घनएम्पलाएड यूथ्स को सेल्फ एम्पलाएमेंट के लिये मोन देता है, उसमें वह लोगों को बहुत हरेस करता है। दो-चार हजार रुपया जो वह घनएम्पलाएड यूथ्स को देता है उसके लिये उसे कोई सिक्यारिटी नहीं लेनी चाहिए। घनएम्पलाएड यूथ्स को सेल्फ एम्पलाएड के लिए सञ्सीडी भी मिलनी चाहिए।

यही कह कर मैं प्रापको बताना चाहती हूँ कि जो. एन. एल. एफ. के साथ एग््रीमेंट हो गया है। इसके लिये हमारे प्राइम मिनिस्टर, चीफ मिनिस्टर और सुभाव धीसिंग को बधाई देती हूँ।

मंत्री जो जो यह श्वेकिल बिल लाए हैं उसको मैं सपोर्ट करती हूँ।

श्री मोहम्मद महफूज खली खाँ (एटा) : सभापति महोदय, इस बिल पर बहुत बहस हो चुकी है, मैं सिर्फ दो-चार बातें कहना चाहता हूँ। सबसे बड़ी चीज यह है कि प्रापके इस मोटर श्वेकिल एक्ट के तहत जो धार. टी. प्रो. या धार. टी. ए. हैं उनमें जितना करप्यान है, उतना धायद कहीं नहीं होगा। उसकी वजह यह है कि इन मोटर वालों प्रीटर धोनस की इनकम बहुत होती है, इसलिए काफी पैसा प्रापके खपतर में जाकर लोगों को दे देते हैं और परमित बनवा लेते हैं। परमित की बात भी बड़ी अजीबोगरीब है। कब तक प्राप स्वतन्त्रा संग्राम सैनानियों को परमित बेते रहेंगे। वे परमित का इस्तेमाल नहीं करते हैं और उनके परमित किराए पर चल रहे हैं। अब तो ट्रांसफर प्राफ परमित

भी कर दिया है, पहले ट्रान्स्फर नहीं होते थे। अब तो एक-दो लाख रुपये में परमिट ट्रान्स्फर हो जाते हैं। मैं मुबारकबाद दूँगा कि आपने नेशनल परमिट फ्री कर दिया है इसलिए अब इसकी वैल्यू नहीं रही, वरना 10-20 हजार में परमिट निकतं थे। इसलिए मैं तो कहना चाहूँगा कि प्राप्टि रट्स को नेशनलाइज कीजिए, लेकिन साथ-साथ प्राइवेट गाड़ियाँ भी खलाई जाएँ। जैसे बंगाल में 50 परसेंट सायद प्राइवेट प्राप्टेस गाड़ियाँ चलाते हैं और 50 परसेंट गवर्नमेंट चलाती है। इस बारे में अभी आपका दिल्ली का तजुरबा भी है, अगर प्राइवेट प्राप्टेस साथ नहीं देते तो प्राप इसमें बिल्कुल फेल हो जाते। इसलिए इसको 50 परसेंट प्राप कर दें तो बेहतर होगा। सारी बागडोर उनके हाथ में दे देते हैं तो फिर वे स्ट्राइक वगैरह करके प्रापको तंग करते हैं। क्या वजह है कि प्राइवेट प्राप्टेस तीन साल बाद नई गाड़ी डाल देता है और प्रापको गाड़ियों की कंडीशन खराब होती जाती है। इसलिए मैं कहूँगा कि प्राप इन बातों की तरफ सास तवज्जह दें, एक तो ट्रान्स्फर प्राफ परमिट नहीं होना चाहिए और दूसरा रट्स को नेशनलाइज करें तो 50 प्रतिशत प्राइवेट मोनसं को भी मौका दें।

इसी तरह से स्ट्रेंथ प्राफ रट्स के बारे में मेरा कहना यह है कि जहाँ पर 20-25 गाड़ियाँ चलनी चाहिए, आर. टी. घो. की रिपोर्ट न आने की वजह से वहाँ 10-12 गाड़ियों को ही परमिट दिया जाता है, जिससे लिमिटेड तबका फायदा उठाता है, दूसरों को परमिट नहीं मिलता। इसलिए रैजिस्ट्रार के हिसाब से स्ट्रेंथ बढ़ाई जानी चाहिए। यह भी प्रापका तजुरबा रहा है कि जैसे-जैसे स्ट्रेंथ बढ़ाते हैं, जैसे-जैसे पॅसिजस की संख्या भी बढ़ती है, क्योंकि उनको प्राधिक सहाय्यत मिलती है। इसके लिए आवश्यक हो तो एक कमेटी बनाई जानी चाहिए जो इसको देखे। एम.टी.ए. में कुछ नहीं होता, जो प्रापके नुमाइन्दे वहाँ जाते हैं एम. एल. एज. वे साखों रुपया बनाते हैं। इसको खरम कर दीजिए। सिर्फ कमिश्नर, डिस्ट्रिक्ट मैजिस्ट्रेट या पुलिस सुपरिंटेंडेंट ही उस कमेटी का मेबर होना चाहिए, जनता का प्रादमी मेबर नहीं होना चाहिए। अगर प्रापको रिश्त खरम करनी है तो जनता के प्रादमी को वहाँ से हटाइए, वरना ये लोग पैसा लेते हैं। मैं उदाहरण दे सकता हूँ, प्राप कलकत्ता के प्रादमी देख सकते हैं, मेरा तजुरबा है और प्राप कहें तो मैं गोपनीय रूप से लिखकर भी दे सकता हूँ। प्रागरा में कमिश्नर कभी मीटिंग नहीं करते, वहाँ पर जो नुमाइन्दे हैं, उनको पहले ही मालूम हो जाता है कि फलां प्रादमी को परमिट देना है और इतना रुपया से लिया गया है, यह हो रहा है वहाँ पर।

श्री राजेश बाबलट : अब तो फ्री हो गया है, कोई परमिट नहीं है।

श्री मोहम्मद महफूज अली खाँ : अगर ऐसा है तो बहुत अच्छी बात है। मैंने बिल पूरा पढ़ा नहीं है, मैं तो सिर्फ सुझाव दे रहा था।

श्री राजेश पायलट : यही तो इस बिल में है।

श्री मोहम्मद महफूज अली खाँ : दूसरा रोड्स का मसला है। अच्छी रोड्स होंगी तो बड़ी-कमस अच्छी तरह से चल सकेंगे, इसके लिए प्रापर मैटीमेंस होना जरूरी है जैसा कि भो. अल्लुख खाँ भी ने कहा है कि प्राप अपने विभाग से यह काम कराइए बजाए ठेकेदारों से कराने के, इससे पैसे की बचत होगी। इसी तरह से बड़ी नदियाँ हैं, मैं गुजरात का कहूँगा कि जिला फरुखाबाद में सठवा बुकाम है जहाँ पर बुडा की बहुत बड़ी मूर्ति निकली है। वहाँ पर जापान के और दूसरी जगहों के लोग आते हैं। मैं चाहता हूँ कि इसको नेशनलाइज कर दीजिए।

बदायूँ से एटा तक गंगा पर एक ब्रिज बनाया जाए, बदायूँ से कादरगंज जो कि एटा में पड़ता है अगर पुल बन जाता है तो लोगों की बड़ी सुविधा हो जाएगी और एक अच्छा मुकाम बन जायेगा। जहाँ रेल नहीं है और आपकी डी. टी. सी. की बसें जाती हैं हर राज्य में तो हम लोगों के लिए उसमें सीट्स रिजर्व कौंजिए। दूसरी बसों में एम. पी., एम. एल. या धीरे उसके कपेनियम के लिए दो सीटें रिजर्व होती हैं, लेकिन डो. टा. सां. में ऐसा नहीं है। दिल्ली शहर में हम घूमने के लिए नहीं कह रहे हैं बल्कि आपकी डो. टी. सी. की जो बसें दूसरे सूबों में जाती हैं उसके लिए कह रहा हूँ कि दो सीटें उसमें हम लोगों के लिए रिजर्व होनी चाहिए। जो सुझाव मैंने दिए हैं, उन पर गौर फरमाया जाए, ट्रान्सफर आफ परमिट के बारे में आपने बता दिया है कि फिर हो गया है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री जय प्रकाश अग्रवाल (बादली चौक) : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को एक अच्छा बिल लाने के लिए घन्यवाद देना चाहता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि इस बिल को लागू करने में कोई कमी नहीं छोड़े गे। संकशन 71 में "इन्डाविजुअल" कहा गया है, लेकिन इसके साथ ही धीरे कंटेगिरी है जैसे एस. सी. एस. टी, विवर संकशन या एक्स सविसमें हैं, इनका भी लिख दें वरना राज्य सरकार द्वारा परमिट दिए जायेंगे और इन्डाविजुअल को धीरे ये लोग रह जायेंगे। विल्ली एरियाज के लिए गाड़ी चलाने वाले की एज लिमिट चालीस से ज्यादा न रखें। हर साल वहाँ पर तीन-चार बसों का एक्सीडेंट होता है और पचास सौ प्रादमी मारे जाते हैं। चालीस से ऊपर फिजीकली फिट हो सकते हैं लेकिन साठ साल का प्रादमी गाड़ी चलायेगा तो बहुत खतरनाक होगा। एक बस टर्मिनल से दिल्ली का गुजारा नहीं चलता है। प्रसो लाब प्राबादा की दिल्ली हो गई है, इससे ज्यादा भी हो जायेगी इसलिए मैं समझता हूँ आप दिल्ली के लिए तीन नए बस टर्मिनल और दें जिससे दिल्ली वालों को कुछ आसानी हो। दिल्ली में क्योंकि चारों तरफ से लोग आते हैं और आबादी बढ़ती जा रही है। प्राइवेट बसों से घुंभा बहुत निकलता है, आपकी डी.टी.सी. की बसें तो वैंटर हैं। प्राइवेट बस वाले मेटिनैल नहीं करते हैं जिसके कारण घुंभा निकलता है और पोल्यूशन की वजह से चलना मुश्किल हो जाता है। छोटा-मोटा फ़इन लगाने से कुछ नहीं होगा, इस पर आपकी सख्ती बरतनी होगी। कामसियल वेहीकल के लिए आपने बेट के हिसाब से रखा है। लेकिन जो एक-डेढ़ मीटर तक बोरी फेला लेते हैं, जिसकी वजह से रात को परेशानी होती है और एक्सीडेंट भी उसी वजह से ज्यादा होते हैं। मैं प्रार्थना करता हूँ कि आप इस बिल में ऐसी व्यवस्था भी कर देंगे कि कोई भी ट्रक बला या हैवी व्हीकल अपने निर्धारित बोल्यूम से ज्यादा सामान न भर सके।

इसके अलावा हमारे नेशनल हाईवेज पर जितने एक्सीडेंट होते हैं, उनके पीछे एक कारण यह भी है कि कुछ ट्रकस रिपेयर हेतु सड़कों के किनारे खड़े रहते हैं, दिखाई नहीं देते, कुछ पता ही नहीं चलता। वे कई कई दिनों तक रोड्स पर खड़े रहते हैं। इसकी वजह से भी एक्सीडेंट होते हैं और लोगों को आवागमन में परेशानी होती है।

जहाँ तक टोल टैक्स और टर्मिनल टैक्स का संबंध है, मेरा अनुभव है कि ज्यादातर ट्रांसपीटेंस जस पेसे को अपने पास ही रख लेते हैं और स्टेट गवर्नमेंट को री-अम्बर्स नहीं करते। इसकी बिकिंग भी भी कोई व्यवस्था नहीं है। मुझे आशा है कि आप इस धीरे भी समुचित ध्यान दें।

इन शब्दों के साथ, मैं उम्मीद रखता हूँ कि जिन 5-6 सुझावों की धीरे मैंने आपका ध्यान आकषित किया है, उन पर विचार किया जायेंगे और कार्यवाही की जाएगी।

[अनुवाद]

*श्री हरि राव (राजामुन्त्री) : समापति महोदय, बदली हुई परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए लगभग 5 वर्षों के बाद मोटर वाहनों से सम्बन्धित कानून में संशोधन करने तथा उसे समेकित करने के लिए, इस विधेयक का पुरःस्थापन एक स्वागत योग्य कदम है। मैं अपने युवा तथा गतिशील बल भूतल परिवहन मंत्री श्री राजेश पायलट की प्रशंसा करता हूँ जिन्होंने इस विधेयक को पुरःस्थापित किया। यह विधेयक समस्त प्रणाली में आमूल-धूल परिवर्तन लाएगा तथा हम नए युग में प्रवेश करेंगे। महोदय, फिर श्री, इस विधेयक में कुछ खामियाँ हैं जिन्हें दूर किया जाना चाहिए।

महोदय, अन्य देशों की तुलना में हमारी परिवहन प्रणाली मंहगी है। इसका मुख्य कारण वर्तमान मोटर यान नीति है। पहले इस देश में परिवहन सेवा काफी सस्ती थी। परन्तु, इसकी लागत में अत्यधिक वृद्धि होने के लिए सरकार द्वारा बनाई गई विभिन्न नीतियाँ जिम्मेदार हैं। उत्पादन शुल्क के माध्यम से लगभग 500 करोड़ रुपये एकत्र किए जा रहे हैं। टायरों, बेल्टों, फाल्सू पुर्जों, तेलों और बॉडी-निर्माण पर उत्पादन शुल्क लगाया जा रहा है। इसी प्रकार बाहनों, बॉडी-निर्माण तथा तेलों पर बिक्री कर लगाया गया है। प्रत्येक पुर्जे पर इस प्रकार अनुपयुक्त कर लगाने से हमारी परिवहन सेवा प्रणाली आज विश्व की अत्यधिक मंहगी परिवहन सेवाओं में है। कराधान दुगुना है और कभी-कभी यह तिगुना भी होता है। यही मुख्य कारण है जिसकी वजह से परिवहन लागत में इतनी अधिक वृद्धि हो गई है। इसके अलावा यहाँ खुंगी भी लगाई जाती है। इससे यह पता चलता है कि हमारी वर्तमान कराधान पद्धति काफ़ी त्रुटिपूर्ण तथा अनुपयुक्त है। कर लगाने की वर्तमान पद्धति को ठीक किए जाने की आवश्यकता है। जहाँ तक सड़क परिवहन प्रणाली का सम्बन्ध है कराधान नीति की अच्छी तरह से जाँच की जानी चाहिए। परिवहन की लागत को कम करने में एक उपयुक्त कराधान नीति ही मदद करेगी।

महोदय, हमारी सड़कों की हालत काफी असंतोषजनक है। सड़कों की खराब हालत के कारण हमारे देश में ईंधन की लागत काफी अधिक है। हमारे देश में परिवहन प्रणाली इतनी मंहगी होने के लिए ईंधन की अधिक खपत भी एक और महत्वपूर्ण कारण है। परिवहन सेवा के अत्यधिक मंहगा होने के लिए यातायातकी भीड़ तथा तंग सड़कें भी जिम्मेदार हैं। हमारी ग्रामीण अर्थव्यवस्था ग्रामीण परिवहन पर निर्भर है। ग्रामीण अर्थव्यवस्था में तभी सुधार आयेगा जब हमारा ग्रामीण परिवहन सस्ता होगा। जब ग्रामीण अर्थव्यवस्था उन्नत होगी तो हमारा देश उन्नति करेगा। अतः, हमारे प्रयास ग्रामीण परिवहन को सस्ता बनाने के लिए होने चाहिए। महोदय, मैं ग्रामीण परिवहन को सस्ता बनाने के लिए कुछ सुझाव देना चाहूँगा। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री महोदय उन पर गम्भीरता से विचार करेंगे। हमारे ग्रामीण क्षेत्रों में चलने वाले वाहनों जैसे बसें, कारियों, ट्रैक्टरों और ट्रैक्टर ट्रेलरों पर कम से कम कर लगाया जाना चाहिए। ऐसे वाहनों पर भी कम से कम कर लगाया जाना चाहिए जो ग्रामीण क्षेत्रों में चलाए जाते हैं। इससे ग्रामीण क्षेत्रों में परिवहन की लागत को कम करने में काफ़ी मदद मिलेगी। एक दूसरा महत्वपूर्ण सुझाव जो मैं देना चाहूँगा वह यह है कि ग्रामीण क्षेत्रों में बसें चलाने के परमिट केवल बेरोजगार स्नातकों को ही दिए जाने चाहिए। इससे ग्रामीण क्षेत्रों के अनगिनत बेरोजगार स्नातकों को रोजगार प्रदान करने में मदद मिलेगी। देश में मोटर परिवहन ही अकेला ऐसा उद्योग है जो भारी मात्रा में रोजगार प्रदान कर सकता है। देश में और कोई ऐसा उद्योग नहीं है जो इतनी अधिक नौकरियाँ पैदा कर सके। इस

*तेलंगू में दिए गए मूल भाषण के अर्थों में अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

उद्योग में सारी चालको से लेकर विभिन्न कामगार तथा कर्मचारी लगे हुए हैं। शिक्षित तथा प्रशिक्षित सभी प्रकार के लाखों लोग किसी न किसी रूप में इस उद्योग से सम्बन्धित हैं। मैकेनिक, क्लीनर्स, चालक, जॉब वर्क्स, तथा कई घन्घे तथा व्यक्ति इस उद्योग में लगे हैं। यही एक उद्योग है जो सारे देश में फैला हुआ है। अतएव, इस जैसे उद्योग को यथासम्भव कम से कम लागत पर चलाया जाना चाहिए। हमारा प्रामाण्य परिवहन सस्ता तथा हरेक की पहुँच के भीतर होना चाहिए। महोदय हमारी अर्थव्यवस्था तभी उन्नत होगी जब हमारी प्रामाण्य अर्थव्यवस्था उन्नत होगी, जो केवल तभी उन्नत होगी जब हमारा प्रामाण्य परिवहन सस्ता होगा।

महोदय, लाइसेंस जारी करने के लिए प्रायु का प्रतिबन्ध लगाया जा रहा है। लाइसेंस जारी करने का सम्बन्ध प्रायु से नहीं जोड़ा जाना चाहिए। जब व्यक्ति 20 वर्ष या उससे अधिक का हो जाता है तो उसे लाइसेंस जारी किया जाना चाहिए। फिर भी, प्रायु महत्वपूर्ण नहीं है, जो महत्वपूर्ण बात है वह है शारीरिक उपयुक्तता। जब कोई व्यक्ति भारी वाहन चलाने के लिए स्वस्थ तथा शारीरिक रूप से उपयुक्त हो तो उस पर विचार किया जाना चाहिए। यह बात महत्वपूर्ण नहीं है कि वह व्यक्ति बालिग है अथवा नाबालिग लाइसेंस जारी करने के लिए शारीरिक उपयुक्तता एकमात्र आधार होना चाहिए। महोदय, इस देश में दुर्घटनाएँ प्रतिदिन बढ़ रही हैं। दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ने का कारण यह है कि चालक शारीरिक रूप से उपयुक्त नहीं होते हैं। अतएव, मैं यह कालत करता हूँ कि लाइसेंस लेने वाले व्यक्ति की प्रायु कम से कम 20 वर्ष होनी चाहिए तथा वह शारीरिक रूप से उपयुक्त होना चाहिए। जब लाइसेंस 20 वर्ष की प्रायु में जारी किया जाता है तो वह लाइसेंस 45 वर्ष की प्रायु तक चलना चाहिए बार-बार सत्यापन तथा हर पाँच वर्ष के बाद लाइसेंस का नवीकरण एक अच्छी नीति नहीं है। जब कोई व्यक्ति 45 वर्ष की प्रायु पार कर जाता है तो उसकी शारीरिक उपयुक्तता की जांच होनी चाहिए। उसके बाद प्रत्येक वर्ष के बाद यह प्रक्रिया अपनायी जानी चाहिए।

सभापति महोदय : महोदय, ऐसा होता भा रहा है।

श्री श्रीहरि राव : महोदय, घन्यवाद। दुर्घटनाएँ होने के लिए जिम्मेदार एक दूसरा कारण है शराब पीकर गाड़ी चलाना। शराब पीकर गाड़ी चलाने वाले व्यक्ति सामान्य तौर पर दुर्घटनाओं की संख्याओं में वृद्धि करने के लिए जिम्मेदार हैं। अतएव, इसके लिए साधारण-सा दण्ड देना ही काफी नहीं है। इसके लिए कठोर दण्ड दिया जाना चाहिये। न केवल उस व्यक्ति का चालक लाइसेंस ही रद्द किया जाना चाहिए बल्कि उसे कम से कम 7 साल की जेल भी होनी चाहिये। केवल तभी दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आने की संभावना होगी।

महोदय, प्रत्येक वाहन तथा चालक का अनिवार्य जोखिम बीमा किया जाना चाहिए। देश में पूर्ण रूप से व्यापक बीमा योजना लागू की जानी चाहिये। अब ऐसी प्रथा है कि केवल कतिपय लोग अथवा वाहनों का ही बीमा होता है। यह बीमा अब हरेक के लिए अनिवार्य तथा बाध्य कर नहीं है। कुछ लोग यह बीमा करवा रहे हैं और कुछ इसको उपेक्षा कर रहे हैं। अतएव, यह बीमा योजना प्रत्येक व्यक्ति के लिए अनिवार्य तथा बाध्यकर होनी चाहिए। न्याय केवल तभी होगा जब चालकों और क्लीनरों तथा इस उद्योग में लगे अन्य गरीब व्यक्तियों को काम मिलेगा। इस अनिवार्य बीमे से प्रत्येक के साथ न्याय होगा, विशेष रूप से उन गरीब कामगारों के साथ जो इस उद्योग में पर्याप्त योगदान देते हैं। अतएव, मैं एक बार और यह कालत करता हूँ कि अनिवार्य जोखिम बीमा योजना लागू की जानी चाहिये। महोदय, केवल इस योजना का होना ही पर्याप्त

नहीं है। बीमे के दावे भी एक महीने के अन्दर ही निपटाये जाने चाहिये। इस प्रकार की समय-सीमा का निर्धारण अत्यन्त आवश्यक है। यदि कोई गरीब व्यक्ति किसी दुर्घटना में मर जाता है तो उसके बीमे के दावे को निपटाने में कई वर्ष लग जाते हैं। तब इसका बिल्कुल कोई-साम नहीं होता और वास्तव में बीमे का उद्देश्य ही समाप्त हो जाता है। उसका परिवार नष्ट हो जाता है। अतः, बीमे के दावों को निपटाने के लिये समय सीमा निर्धारित की जानी चाहिये और वह समय-सीमा एक मास होनी चाहिये। मेरा सरकार से अनुरोध है कि वह इस अधिनियम में इस बारे में आवश्यक संशोधन करे।

महोदय, मुझे प्रदूषण के बारे में कुछ शब्द कहने हैं। कई टैंक्सियां मिट्टी के तेल से चलाई जा रही हैं। ये वाहन काफी वायु प्रदूषण पैदा कर रहे हैं। ऐसी टैंक्सियों पर प्रतिबन्ध लगा देना चाहिए। उसी प्रकार राज्य प्राधिकरणों द्वारा चलाई जा रही कई बसें भी वायु तथा ध्वनि प्रदूषण से योगदान देती हैं। उदाहरण के तौर पर दिल्ली परिवहन निगम की बसें को ही ले लीजिये। वे इतना अधिक धुआं छोड़ती हैं, जो कि काफी वायु-प्रदूषण पैदा करता है। बात केवल इतनी ही नहीं है। बू कि इन बसों का सही ढंग से रख-रखाव नहीं होता है। अतः बस की बाड़ी का एक या दूसरा हिस्सा पैदल रास्तों से बिसटता रहता है और सारे रास्ते कर्कश तथा कामों को बहुरा कर देने वाली धावाज निकलती है। यदि कोई व्यक्ति बस के पास से गुजरता है तो बस की बाड़ी के टूटे हुए तथा बाहर लटकते हुये पुत्रों उससे उलझ जायेंगे और उसे घसीटते हुए काफी दूर तक ले जायेंगे। दिल्ली परिवहन निगम की बसों की यह हालत है जो इस देश के राजधानी शहर में चल रही हैं। बसों का रख-रखाव सही ढंग से नहीं किया जाता है और इसलिये सरकार को यह देखना चाहिये कि इन बसों का सही ढंग से रख-रखाव हो। इसी प्रकार सड़कों का रख-रखाव भी सही नहीं है। महोदय, आंध्र प्रदेश में प्रतिदिन सड़क दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं। मेरे राज्य में दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ने का कारण मात्र जनसंख्या में वृद्धि होना नहीं है। यद्यपि हमें स्वतंत्रता प्राप्त किये 42 वर्ष हो गए हैं फिर भी राज्य में किसी नये राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण नहीं किया गया है। यह दूसरी बात है। इस माननीय सभा में मेरा माननीय मन्त्री महोदय से यह अनुरोध है कि वे हमारे राज्य में एक राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण कराएं। बू कि राज्य में कई राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं हैं अतः वहाँ सड़क दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ रही है। सड़कों जोड़ी संख्या में तथा तंग हैं और यातायात काफी बढ़ गया है। आजकल सड़कों पर बदतर स्थिति होने का एक और मुख्य कारण है।

महोदय, इस विधेयक के खण्ड 147 के अनुसार ड्राइवर तथा मालिक को वर्कमैन मुआवजा अधिनियम के अन्तर्गत शामिल नहीं किया गया है। राष्ट्रीयकृत बैंक स्वः रोजगार योजना के अन्तर्गत वाहन खरीदने के लिये ऋण देते हैं। इस प्रकार सरकार गरीब बेरोजगार व्यक्तियों की सहायता कर रही है। वे वाहनों को खुद चलाते हैं। परन्तु किसी दुर्घटना की स्थिति में मुआवजा अधिनियम उन पर लागू नहीं होगा।

वह व्यक्ति ही गरीब है। इसके अतिरिक्त वह दुर्घटनाग्रस्त हो गया है। इसमें कोई अघोषित नहीं है कि यह अधिनियम उस व्यक्ति पर लागू क्यों नहीं होना चाहिए। अतः मैं अनुरोध करता हूँ कि ऐसे बालक व मालिकों को भी उक्त अधिनियम के क्षेत्राधिकार में लाया जाना चाहिए।

महोदय, केवल उन्हीं पुलिस अधिकारियों को ट्रकों की जांच करने की अनुमति दी जानी चाहिए। जो सब इन्स्पेक्टर अथवा उसके उपर के पद के हैं। अब सिपही तक भी जांच का कार्य

करते हैं और वाहन चालकों को बहुत परेशान किया जाता है। इस उत्पीड़न को समाप्त करने के लिए केवल सब इन्स्पेक्टर तथा इससे ऊंचे पद के अधिकारियों को ही ट्रकों की जांच का कार्य सौंपा जाना चाहिए इससे भ्रष्टचार में बहुत कमी आएगी। आजकल होता यह है कि सिपाही वाहनों को रोकते हैं और वाहनों की निकासी के लिए रुपये मांगते हैं। यातायात की भीड़-भाड़ का यह भी महत्वपूर्ण कारण है। अतः वाहन को रोकने तथा जांच करने का अधिकार केवल सबइन्स्पेक्टर तथा उसके उपर के पद के अधिकारियों को ही दिया जाना चाहिए।

महोदय आज सड़कों पर 50 सी. सी. क्षमता वाली घनेक मोपेड दिखाई देती हैं। इन मोपेडों संख्या प्रतिदिन बढ़ रही है यह जानकारी सभी लोगों को है कि केवल गरीब लोग ही इन वाहनों को खरीदते हैं। देश में आज साइकिलों के स्थान पर तीव्र गति से यह मोपेड आ रही है। इन मोपेडों में गियर नहीं होते। इन लघु वाहनों को कर से बिल्कुल छूट प्रदान की जानी चाहिए। इन वाहनों में गियर नहीं होते और यह वाहन गरीब लोगों में बहुत लोकप्रिय है। इन वाहनों पर कर लगाने का कोई औचित्य नहीं है और इसलिए इन्हें बिल्कुल कर मुक्त किया जाना चाहिए। मुझे आशा है कि माननीय मन्त्री महोदय इन वाहनों को कर से छूट प्रदान करके गरीब लोगों के साथ ध्याय करेंगे।

महोदय, अब राष्ट्रीयकृत मार्ग प्राइवेट चालकों के लिए खोल दिए गए हैं। इसमें कोई संशय नहीं है कि यह एक अच्छा कदम है। परन्तु मेरा अनुरोध है कि इन मार्गों पर निगरानी रखने के लिए एक समिति बनाई जानी चाहिए बसि आवश्यक हो, तो इस समिति को इन मार्गों पर जहाँ कहीं आवश्यक हो, प्राइवेट वाहनों की संख्या पर प्रतिबन्ध लगाना चाहिए। अन्यथा प्राइवेट चालक केवल उन्हीं मार्गों को चुनेंगे जो बहुत अच्छे होंगे और दूसरे मार्गों को छोड़ देंगे। इससे कुछ मार्गों के लिए छोना-झपटी हो जाएगी जबकि अन्य मार्ग प्रलूते रह जायेंगे इसलिए यह सुनिश्चित करने के लिए एक समिति का गठन किया जाना चाहिए कि अपेक्षित छूट का लोगों पर प्रतिफल प्रभाव न पड़े। पूर्ण रूप से रियायत नहीं दी जानी चाहिए। इसमें पूर्ण संतुलन होना चाहिए। केवल तभी इस नीति को रियायतों के प्रत्याशित लाभ लोगों को मिलेंगे।

मुझे यह अवसर प्रदत्त करने के लिए मैं धन्यवाद देता हूँ और धन्यवाद स्मरण करता हूँ।

श्री शारदाराम नायक (पल्लजी) : मेरी व्यवस्था का प्रश्न है। प्रातः काल मैंने उल्लेख किया था * *

सभापति महोदय : व्यवस्था का कोई प्रश्न नहीं है। यह कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

श्री शारदाराम नायक : मेरी टिप्पणियों को निकाल क्यों दिया गया ?

सभापति महोदय : आपकी टिप्पणियाँ नियम विरुद्ध हैं। यह कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं की जाएगी।

श्री शारदाराम नायक : नियम 380 के अनुसार, शब्दों को तभी निकाला जाता है यदि वह निदात्मक अथवा ध्वलील अथवा अस्संबन्धीय या अक्षोभनीय हों। क्या मैंने ऐसा कुछ कहा है जो अक्षोभनीय हो ? मेरी टिप्पणियों को निकाला क्यों गया है ?

*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय : मैंने आपको अनुमति नहीं दी थी। मैं आपको अनुमति नहीं दे रहा। आप अध्यक्ष पीठ के विनियम को चुनौती नहीं दे सकते।

श्री शांतिाराम नायक : मैं नियमों के अंतर्गत आपके निर्णय के पुनरीक्षा के लिए कह रहा हूँ मैं आपके विनिर्णय को चुनौती नहीं दे रहा हूँ।

सभापति महोदय : आपको अध्यक्ष पीठ से नहीं पूछना चाहिए। कृपया, यह कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : यह पीठासीन व्यक्ति से बात करने का तरीका नहीं है। आप उपाध्यक्ष महोदय को उनके कक्ष में मिल सकते हैं। यह तरीका नहीं है।

श्री शांतिाराम नायक : मैंने आपसे विनियम पुनरीक्षा के लिए कहा है।

सभापति महोदय : अध्यक्ष पीठ के विनियम को चुनौती नहीं दी जा सकती। पहले ही विनियम दे दिया गया है।

(व्यवधान)

सभापति महोदय : श्री कृष्ण अय्यर अपना भाषण प्रारम्भ करें।

(व्यवधान)

श्री बी. एस. कृष्ण अय्यर : (बंगलौर दक्षिण) : मैं मोटर यान अधिनियम के बारे में निम्न टिप्पणियाँ करना चाहता हूँ।

यह बहुत ही महत्वपूर्ण विधेयक है। इस विधेयक में 200 से अधिक खंड हैं। वर्तमान अधिनियम 50 वर्ष पुराना है। इसको नये सिरे से जाँच किया जाना आवश्यक है। (व्यवधान)

4-00 ब. प.

मुझे आशा है कि मन्त्री महोदय इस विधेयक को संयुक्त समिति को भेजने के लिए सहमत होंगे। इस विधेयक में कुछ कमियाँ हैं। हम अपने विधान के अष्ट विधेयकों में इसे एक विधेयक बना सकते थे। परन्तु दुर्भाग्यवश, मन्त्री महोदय अब तक इसे संयुक्त प्रवर समिति को भेजने के लिए सहमत नहीं हुए हैं। सदस्यों का भाषण सुनने के बाद उन्हें अब इस विधेयक को संयुक्त प्रवर समिति को भेजने के लिए सहमत हो जाना चाहिए।

महोदय, माननीय मन्त्री जी ने उद्देश्यों तथा कारणों के वक्तव्य में बताया था कि इस संबंध में राज्य सरकार से परामर्श किया गया था। महोदय यह कहते हुए मुझे बहुत खेद हो रहा है कि जहाँ तक मेरे राज्य के राज्य सड़क परिवहन उपक्रम का सम्बन्ध है, वह इस विधेयक के अनेक खंडों से खुश नहीं है। वह समझते हैं कि यह हमारे राज्य में राज्य सड़क परिवहन उपक्रम को समाप्त कर देगा। मैं अपने राज्य की बात कर रहा हूँ। मैं दूसरे राज्यों के विचारों के बारे में नहीं जानता। इसमें कुछ उपलब्ध हैं जो वास्तव में राज्य सड़क परिवहन निगमों को समाप्त कर देंगे। मैंने देखा है कि इस विधेयक में कई कमियाँ हैं। मैं ऐसे कुछ मामलों को ही उठाना चाहता हूँ, क्योंकि मेरे पास समय बहुत कम है।

सर्वप्रथम, प्रारम्भ में ही विधेयक में सभी प्रकार के वाहनों की परिभाषा दी जानी चाहिए। आपने एम्बुलेंस को छोड़ दिया है। एम्बुलेंस के लिए काफी विस्तृत परिभाषाएं हैं। आपने आटो रिक्शा को भी छोड़ दिया है। आटो रिक्शा अब बहुत आम हो गए हैं। आटो रिक्शा की सही परिभाषा भी देना आवश्यक है। परन्तु इसे छोड़ दिया गया है। ऐसी अनेक बातें हैं।

अब लायसेन्स सम्बन्धी अध्याय दो पर आएँ, मैं इस उपबन्ध का स्वागत करता हूँ। परन्तु मैं केवल इस बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ कि ड्राइविंग लाइसेन्सों के सम्बन्ध में यह आवश्यक है कि सुयोग्य और अच्छे ड्राइवर हों। इस समय हमारे देश में पर्याप्त संख्या में ड्राइविंग प्रशिक्षण स्कूल नहीं हैं। इसलिए मेरी राय है कि जब तक प्रत्येक जिले में कम से कम एक ड्राइविंग स्कूल नहीं होगा तब तक इसे लागू करना मुश्किल होगा। मैं इस उपबन्ध का स्वागत करता हूँ। यह बहुत आवश्यक है। परन्तु इस उपबन्ध के कार्यान्वयन से पूर्व आपको यह सुनिश्चित करने के लिए अवश्य कदम उठाने चाहिए कि सभी जिला मुख्यालयों में ड्राइविंग स्कूल खोले जाएँ। मैं विशेष रूप से यह कहता हूँ कि यह सार्वजनिक क्षेत्र के अन्तर्गत होने चाहिए, क्योंकि प्राइवेट स्कूल से ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त करना बहुत आसान है। व्यक्ति किसी भी प्राइवेट स्कूल में जा सकता है और बहुत ही कम समय में प्रमाण पत्र प्राप्त कर सकता है। इसलिए मैं इस बात पर बल देता हूँ कि स्कूल विशेष स्तर के होने चाहिए तथा प्रमाणपत्र सरकार द्वारा चलाए जा रहे स्कूलों द्वारा दिये जाने चाहिए।

महोदय, विद्यमान अधिनियम वर्तमान अधिनियम के अध्याय पाँच में खण्ड 47 के अन्तर्गत स्टेज कैरेज परमिट के लिए आवेदन पत्रों पर विचार करने के लिए क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण की प्रक्रिया विस्तार से निर्धारित की गई है। परन्तु अब इसे छोड़ दिया गया है। खण्ड 71 (1) में यह कहा गया है कि क्षेत्रीय परिवहन प्राधिकरण स्टेज कैरेज के लिए आवेदन पत्रों पर विचार करते समय अधिनियम के उद्देश्यों को ध्यान में रखें।

पुराने अधिनियम में क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी को मंजिलों गाड़ियों की संख्या को सीमित करने की शक्तियाँ प्रदान की गयीं हैं किन्तु वर्तमान विधेयक की धारा-71 की उपधारा (एक) तथा धारा-80 की उपधारा (दो) के अन्तर्गत जितने भी गाड़ियाँ परमिट जारी किये जा सकते हैं। अतः, यह सुविधा सर्वसुलभ है। क्षेत्रीय परिवहन अधिकारी द्वारा जितने भी गाड़ियाँ मंजिली गाड़ियों के परमिट जारी किये जा सकते हैं। इससे सड़क परिवहन उपक्रमों की अर्थव्यवस्था प्रभावित होगी तथा इससे उनको काफी नुकसान होगा। धारा-71 की उपधारा (एक) तथा धारा-80 की उपधारा (दो) धारा क्षेत्रीय परिवहन अधिकारियों को इसके लिये कुछ भी करने की आजादी मिल जाएगी। इसमें कोई निर्धारित प्रक्रिया नहीं है। वे मंजिली गाड़ियों के जितने चाहे परमिट जारी कर सकते हैं। राज्य सड़क परिवहन उपक्रमों का हृष क्या होगा? इसी तरह ठेका गाड़ी के सम्बन्ध में परिवहन अधिकारी वर्तमान अधिनियम की धारा-50 के अन्तर्गत सीमा निर्धारित कर सकता है। किन्तु धारा-74 की उपधारा (एक) तथा धारा-74 की उपधारा (तोन) के अन्तर्गत चाहे जितनी संख्या में परमिट जारी किये जा सकते हैं। किसी व्यक्ति के पास चाहे जितने परमिट हो सकते हैं। कोई कंपनी ठेके की गाड़ी के जितने चाहे परमिट रख सकती है। इन दोनों अनुबंधित वाहनों ठेके की गाड़ियों तथा मंजिली गाड़ियों— का क्या प्रभाव होगा? सड़क परिवहन निगमों का हृष क्या होगा? वे इससे निश्चित रूप से प्रभावित होंगे। यदि मंत्री महोदय ने केवल सरकारी क्षेत्र के सड़क परिवहन उपक्रमों से विचार विमर्श किया होता, तो शायद उन्होंने परमिट जारी करने के लिए इस तरह के प्रावधान नहीं

बचाये होते। इसमें कुछ नियंत्रण होना चाहिये। ऐसा अनुभव किया जा रहा है कि यह विसिष्ट प्रबंधन निजी परिवहन कंपनियों के हित में है। अतः, इस पर पुनर्विचार करने की जरूरत है। हमें अपने राज्य का अनुभव है, जहां राष्ट्रीकृत मार्गों पर भी मैट्रोलोरो तथा स्टैंडर्ड बसों के लिए चाहे जितने भी परमिट जारी किये हों वे सब सड़क परिवहन सेवाओं की समांतर सेवा के रूप में ही चलाये जा रहे हैं।

इसमें परमितों के नवीनीकरण के सम्बन्ध में कोई रोकपाव नहीं है। ऐसा प्रतीत होता है कि यह स्वचालित प्रक्रिया है। आपको परमितों के नवीनीकरण के लिए भी पिछले रिकार्ड को देखना चाहिये। इस सम्बन्ध में वर्तमान अधिनियम में धारा 58 (2) के अन्तर्गत प्रावधान है। किन्तु वर्तमान विधेयक में नवीनीकरण स्वचालित प्रतीत होता है। आप परमिट धारक के पिछले रिकार्ड अथवा पिछले कार्य निष्पादन की जांच नहीं करते हैं, चाहे उसने कितने ही अपराध किये हों फिर भी आप उसके परमिट का नवीनीकरण कर देंगे।

आपने पर्यटन परमिट के सम्बन्ध में भी डोल दी है। इस विधेयक की धारा-88 (9) के अन्तर्गत पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए अनुज्ञा प्राप्त की जा सकती है, यह अनुज्ञा सम्पूर्णा भारत के लिए बंध होगी। इसके लिए कोई सीमा अथवा कोटा निर्धारित नहीं किया गया है। वे इस क्षेत्र में भी राज्य सड़क परिवहन के समांतर सेवा चलायेंगे।

अन्त में, मैं राष्ट्रीयकरण की बात-करता हूँ। अब सड़क-मार्गों के राष्ट्रीयकरण के लिए राज्य सरकारों के द्वारा मार्ग अधिसूचित किये जाते आ रहे हैं। किन्तु अब इस विधेयक की धारा-99 के अन्तर्गत राज्य सरकार मार्गों को अधिसूचित करेगी। अब तक, सड़क परिवहन उपक्रमों के द्वारा मार्ग अधिसूचित किये जाते हैं तथा आपत्तियाँ माँगी जाती हैं तथा सरकार निर्णय देती है। किन्तु अब क्या होगा? सरकार स्वयं अधिसूचित करेगी, सरकार आपत्तियों पर स्वयं विचार करेगी तथा सरकार अपनी अधिसूचना पर स्वयं निर्णय देगी। यह नैसर्गिक न्याय नहीं है। अतः, वर्तमान अधिनियम की स्थिति को बहाल रखा जाए अर्थात् मार्गों का राष्ट्रीयकरण केवल सड़क परिवहन उपक्रमों द्वारा ही अधिसूचित किया जाये तथा सरकार द्वारा मार्गों का निर्णय किया जाये।

इसमें-कुछ और मद्दे बाकी हैं किन्तु समय की कमी के कारण मैं उनका उल्लेख नहीं कर रहा हूँ। आपको सड़क परिवहन उपक्रमों की प्रतिक्रिया पर विचार करना चाहिये। यदि हमें चयन क्षमिति में समय दिया गया होता तो हम अधिकाधिक के साथ विचार विमर्श करके इस विधेयक में सुधार कर सकते। फिर भी कृपया इस बात पर विचार करें कि किसी भी परिस्थिति में राष्ट्रीयकरण का अहमत्व कम नहीं होने पाए। मैं यह आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय न केवल मेरे बलिष्ठ बहुत से अन्य सदस्यों द्वारा दिये गए इन सुझावों पर विचार करेंगे।

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं इस मंत्र के दोनों पक्षों के उन सदस्यों, जो इस विधेयक पर बोले हैं तथा इसके बारे में रुचि दिखायी है को धन्यवाद देता हूँ। अधिकांश सदस्यों के विचार सुनना काफी शिक्षाप्रद रहा। मैं सभी सदस्यों से यह अनुरोध करता हूँ। इसका उद्देश्य परिवहन व्यवस्था में सुधार करना है। यह पूर्णविराम नहीं है; आज विधेयक पारित हो गया है तथा सरकार का सोच-विचार पूर्णतया बंद हो गया है तथा हम कहते हैं, "हमने जो भी चर्चा की है यह सम्पूर्ण है, इससे अधिक विचार नहीं किया जा सकता है"। यह इस क्षेत्र, जो पिछले 30 से 35 वर्ष से हानि उठा रहा है, में सही दिशा में पहला

कदम है। जैसाकि मैंने अपनी प्रारंभिक टिप्पणियों में कहा है, सम्पूर्ण परिवहन व्यवस्था में परिवर्तन आया है। जहां पहले हमारे पास तीन लाख वाहन थे, आज हमारे पास एक सौ लाख वाहन हैं। वाहन चलाने के लिए पहले की मांग आज की मांग से अलग थी। हमने परिवहन व्यवस्था में एकदम परिवर्तन देखकर कुछ सुधारों का प्रस्ताव किया है। अतः, मैं सदस्यों से यह निवेदन करता हूँ कि ऐसी बात नहीं है कि हमने किसी सुझाव पर पूर्णविराम लगा दिया है अथवा हम यह कहते हैं कि हमने एक पूर्णतया परिशुद्ध व्यवस्था तैयार की है। हम इसमें सुधारा को जारी रखने के लिए मौजूद हैं। यह एक सतत प्रक्रिया है। हम यह नहीं कहते हैं कि आज बनाये गए नियम 30 वर्ष के बाद भी प्रासंगिक रहेंगे। 1939 में पुराना अधिनियम बनाते समय शायद यह भी विचार किया गया होगा कि इस व्यवस्था में परिवर्तन आएगा तथा सड़क परिवहन में वृद्धि होगी। सरकार की भी वही भावना है जो माननीय सदस्यों की है। इसका उद्देश्य दश का एक सुरक्षित तथा परिशुद्ध परिवहन व्यवस्था देना है। हमारे विचार खुल रहे हैं। हम सुझावों का स्वागत करते हैं तथा जब यह विधेयक व्यवहार में लाया जाएगा, जब इसका व्यवहारक रूप से लागू किया जाएगा उस समय जब हम यह अनुभव करेंगे कि जो भी बातें वास्तव में घटित नहीं हो रही हैं, हमने इस सम्बन्ध में अपने साच-विचार बंद नहीं किया है तथा हम उस दिशा में कार्यवाही करेंगे। मैं माननीय सदस्यों को उनके मूल्यवान सुझावों के लिए धन्यवाद देता हूँ तथा उनसे अवनमतापूर्वक अनुरोध करता हूँ कि यह सही दिशा में एक अत्यन्त प्रगतिशील कदम है तथा प्रत्येक सदस्य इस विधेयक को सच्चा भावना से समर्थन दे तथा पारित करे ताकि हम वास्तव में सही दिशा की ओर बढ़ सकें।

माननीय सदस्यों ने राज्य सरकारों की टिप्पणियों के बारे में कहा है। मैं उनको विश्वास दिलाता हूँ कि चाहे राज्य सरकारों हमारे कुछ संशोधन से खुश न हों, किन्तु हमने सभी राज्य सरकारों से सलाह मशवरा किया है। यदि किसी सदस्य को कोई सन्देह है तो मैं उस सदस्य को उस विशिष्ट राज्य सरकार द्वारा हमें भेजी गयी टिप्पणियों को मैं दे सकता हूँ हमने न केवल उनकी टिप्पणियाँ मांगी बल्कि हमने विधेयक उनको भेजा तथा उनकी टिप्पणियों का इन्तजार किया। हम 1984 से इस विधेयक पर कार्य कर रहे हैं। हमने परिवहन व्यवस्था के विशेषज्ञों से विचार-विमर्श किया। हमने राज्य सरकारों की टिप्पणियाँ प्राप्त कीं। हमने परिवहन विकास परिषद, जिसमें सभी परिवहन मंत्री तथा सड़क परिवहन क्षेत्र के लॉ. नि. वि. के मंत्री शामिल हैं, में इस विषय पर चर्चा तथा इस पर खुली चर्चा हुई।

श्री बसुदेव झाचार्य : मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या आपने राज्य सरकारों से उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त की हैं अथवा आपने राज्य सरकारों के साथ सलाह-मशवरा किया है।

श्री राजेश धरवलट : मैं कहता हूँ कि मैंने उनसे सलाह-मशवरा किया है। मैंने कहा :

“ठीक है, मैं आपके पास विधेयक भेज रहा हूँ। कृपया टिप्पणी करें।”

यदि राज्य सरकार चार वर्ष तक उत्तर नहीं देती है तो आप अनुरोध क्या करने की आशा कर सकते हैं? क्या मैं राज्य सरकार का इस लिए इन्तजार करता हूँ कि उसने उत्तर नहीं दिया है? मैं अपने निर्णय को स्थगित नहीं रख सकता हूँ। (व्यवधान)

श्रीमती सीता मुखर्जी (रंसपुरा) : क्या उन्होंने इस विधेयक के विरोध में टिप्पणियाँ की हैं ?

श्री राजेश पायलट : मैंने उन टिप्पणियों पर विचार किया है मैंने प्रारम्भ में कहा है कि वे हमारे कुछ संशोधनों से खुश नहीं हैं। मैंने इसको स्वीकार किया है। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि उन्होंने जो कुछ भी कहा है, मैं उसको पूर्णतया समाविष्ट कर लूँगा। विचारों की भिन्नता हो सकती है। आपने चर्चा के दौरान यह सुना कि संसद सदस्यों के विचारों में भिन्नता है। कुछ सदस्यों ने कहा है कि परमिटों में उदारता अच्छी है। कुछ सदस्यों ने कहा है कि यह निश्चित रूप से गलत है। कुछ सदस्यों ने कहा है कि निजीकरण को प्रोत्साहित किया जाए तथा कुछ सदस्यों ने कहा है कि राष्ट्रीयकरण को और अधिक मजबूत किया जाए तथा निजीकरण को प्रोत्साहित नहीं किया जाए। किसी भी विषय पर विचारों की भिन्नता हमेशा होती है तथा सरकार का यह कर्तव्य है कि वह सरकार चलाने वाले उस विशिष्ट दल की राष्ट्रीय नीति पर संतुलित दृष्टिकोण अपनाये। हमारी सरकार सरकारी क्षेत्र, राष्ट्रीयकृत क्षेत्र के पक्ष में है किन्तु हम जहाँ जरूरत हो वहाँ, निजी क्षेत्र को भी प्रोत्साहित करते हैं। हमने सम्पूर्ण मोटर यान अधिनियम में बहुत ही सन्तुलित दृष्टिकोण अपनाया है। जब हमने परिभाषाएँ बनाई तो हमने उद्योग मन्त्रालय जैसे दूसरे मन्त्रालयों की टिप्पणियों को भी ध्यान में रखा कि अगले दस वर्षों में कितना उत्पादन होने की संभावना है। शायद उपज 12000 किलोग्राम वजन वाले यानों को भारी वाहन के रूप में समझा जा सकता है तथा उद्योग में उत्पादन बढ़ रहा है। यही कारण है कि हमने 10000 किलोग्राम वाले वाहनों को मध्यम श्रेणी के वाहनों में रखा है। इन सभी तथ्यों पर उद्योग मन्त्रालय तथा कानून मन्त्रालय के परामर्श से विचार विमर्श किया गया है। संसद सदस्यों से भी सुझाव मांगे गये हैं। आज अधिकांश सदस्य, जिन्होंने इसका समर्थन किया है; और जिनमें से इस बारे में कुछ मुझे लिखते रहे हैं और मुझे माननांय सदस्यों से पिछले दो सालों से इस संबंध में सुझाव मिल रहे हैं, यहाँ तक कि सदस्यों ने इसे प्रखबारों में पढ़ने के बाद भी मुझे अपने सुझावों के बारे में लिखा है। अतः कोई भी सदस्य जो इसमें दिलचस्पी बता रहा वह अपने सुझाव भी देता रहा है। हमने कुल सुझावों को इन संशोधनों में समाविष्ट किया है। अधिकांश सदस्यों ने विभिन्न विषयों पर अपने विचार व्यक्त किए हैं। ऐसे तीन मुद्दे हैं जिन पर अलग-अलग विचार व्यक्त किये गये हैं। मैं शीघ्र ही उन दोनों प्रथवा तीनों मुद्दों पर विचार करूँगा जिनमें विचारों की भिन्नता है।

उन मुद्दों में से एक मुद्दा ड्राइविंग लाइसेंस के बारे में था। अगर सड़क दुर्घटनाओं की दर को देखें जो कि सारे देश के लिए चिन्ता का विषय है तो मेरा विचार है कि सदन मेरा समर्थन करेगा कि ऐसी दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ रही है तथा प्रतिघातता बढ़ रही है। यही कारण है कि इस विशेष मुद्दे पर व्यापक रूप से चर्चा करनी है जिसकी शुरुआत हमें बहुत ही गम्भीरता से करनी है। मैं पूर्ण रूप से सहमत हूँ तथा श्री बनातवाला मुझे यह कहने के लिए क्षमा करेंगे कि जो प्रतिनिधिमंडल उनसे आज मिला, वह आज सुबह मुझसे भी मिला है। वह प्रतिनिधिमंडल मुझे समझा रहा था कि यह 20 सूत्री कार्यक्रम पूरी तरह असफल हो जायेगा यदि इस पर नियंत्रण रखा गया। क्या हम किसी व्यक्ति के जीवन के बजाय गरीबी हटाने को प्राथमिकता दे रहे हैं। गरीबी हटाने की अपेक्षा जीवन की सुरक्षा अधिक महत्वपूर्ण है। (व्यवधान)

श्री बी. एस. बनातवाला : आप यह स्पष्टीकरण दे सकते हैं। अपहरण के लिए, जब हमने सड़क दुर्घटनाओं के बारे में अपनी चिन्ता व्यक्त की है तो आपने इस विधेयक में ऐसी दुर्घटनाओं के लिए दण्ड कम कर दिया है। उदाहरण के लिए, निर्धारित गति से अधिक गति पर वाहनों को चलाने के लिए दण्ड को कम कर दिया है। कृपया इस बारे में आप खण्ड 103 (1) को देखें। वर्तमान मोटर यान अधिनियम में एक महीने तक के कारावास प्रथवा 100 रु. तक के जुर्माने प्रथवा दोनों की सजा है। परन्तु वर्तमान विधेयक में प्रथम अपराध के लिए केवल 500 रुपये तथा

परवर्ती अपराधों में 1000 रुपये तक के जुमाने की सजा का प्रावधान है। जिस मुद्दे पर मैं सुझाव दे रहा हूँ वह यह है कि इस विधेयक में विभिन्न मुद्दों की उपेक्षा की गयी है तथा कुछ ऐसे प्रावधान हैं जिन पर गलत ढंग से विचार किया है तथा यह गलत ढंग से विचार किये गये मुद्दों में से एक है।

श्री राजेश पायलट : हमने इस बारे में व्यवहारिक होने का प्रयास किया है। यदि प्राप निर्धारित गति से अधिक गति पर वाहन चलाने के लिए कारावास का प्रावधान करते हैं तो जैसाकि प्राप जानते हैं ऐसा कभी नहीं होगा। इसलिए आर्थिक रूप से जुमाना करना ज्यादा अच्छा है ताकि वह इससे सीख ले सके। एक महीने तक कारावास की सजा लिखना आसान कार्य है; परन्तु इस देश में ऐसे कितने मामलों पर झमल किया गया है जब किसी को निर्धारित गति से अधिक गति पर वाहन चलाने के लिए जेल जाना पड़ा हो। अतः हमने इस सीमा तक व्यवहारिक होने का प्रयास किया है ताकि इस अधिनियम को वास्तविक रूप से लागू किया जा सके।

अधिकांश सदस्यों ने ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने संबंधी मुद्दा उठाया है। इस बारे में हमारा दृष्टिकोण यह रहा है कि उन्हीं लोगों की ड्राइविंग लाइसेंस जारी किया जाव जो वास्तव में वाहन चलाने में सक्षम हैं। आज इस बारे में अपनयी जा रही प्रक्रिया दाषपूर्ण है जैसा कि मैंने इस सदन में पहले दिए गए अपने उत्तरों में बताया है कि आज ऐसी कोई प्रक्रिया नहीं है, लाइसेंस जारी करने हेतु किसी प्रकार मेडिकल जांच नहीं की जाती है। मैंने व्यक्तिगत रूप से देखा है कि 56 या 60 वर्ष की आयु में एक बार ड्राइविंग लाइसेंस प्राप्त कर लेने पर हमेशा के लिए हो जाता है तथा चालक के पीछे बैठने वाला व्यक्ति को बताता है कि 'अब बायें चल, अब दायीं तरफ चल और अब ब्रेक लगा दे।' ये सारी बातें आज हो रही हैं। ये सारी व्यवहार्य बातें हैं जहाँ हमें समस्याओं का सामना करना पड़ता है तथा समाधान ढूँढना पड़ता है। इन बातों को मानते हुये हमने वाणिज्य यानों के ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने के लिए मेडिकल जांच अनिवार्य कर दी है।

मैं आपकी इस बात से सहमत हूँ कि भारी मोटर यानों को चलाने के लिए लाइसेंस जारी करने हेतु हल्के मोटर यानों को दो वर्ष तक चलाने के लिए लाइसेंस जारी करना जरूरी है.....

श्री जी. एम. बनालबाला : वाहन चलाने का अनुभव नहीं केवल लाइसेंस होना जरूरी है।

श्री राजेश पायलट : इसका अभिप्राय यही है। मैं अनुभव भी लिख सकता हूँ.....
(व्यवधान).....

जब हमने इस खण्ड का प्रावधान किया है किसी व्यक्ति के पास हल्के वाहन चलाने का दो वर्ष का अनुभव हो तो इससे अभिप्राय यही है कि वह वाहन चलाता है। मैं इस बात से सहमत हूँ कि उस खण्ड में अनुभव का उल्लेख नहीं है। परन्तु वैधानिक रूप से अधिकधिक जो कुछ हम व्यवस्था कर सकते हैं वह यह है। जब प्राप दो वर्ष तक हल्के वाहन चलाने के अनुभव की बात करते हैं तो इसके बाद भी टेस्ट लिया जाता है। बात यह नहीं है कि भारी वाहनों को चलाने के लिए लाइसेंस जारी करने हेतु दो वर्ष तक हल्के वाहनों को चलाने का लाइसेंस रखना कोई उचित योग्यता हो। लेकिन अनुभव प्रमाणपत्र कितनी ही अवधि के लिए कोई प्राप्त कर सकता है। मैं इस बात को उठता हूँ। यह पूर्वक प्रणाली नहीं है जहाँ आप यह कह सकते हैं कि आपके पास लाइसेंस हैं तथा अनुभव भी है। परन्तु हमें आशा है कि इस प्रकार के प्रतिबंधों से इस प्रक्रिया में कुछ

सुधार अवश्य होगा। यह कहने का मेरा तात्पर्य यह नहीं कि इस कानून से शत प्रतिशत सुधार हो जायेगा। शत प्रतिशत सुधार तब तक नहीं होगा जब तक हम इस देश की सारी कार्यप्रणाली में सुधार नहीं करते हैं।

कुछ ऐसे व्यक्ति भी हैं जो मनीआर्डर भेजकर मोटर चलाने का लाइसेंस प्राप्त कर लेते हैं। इस बारे में कुछ ऐसे मामले भी पकड़े गए हैं जिन्होंने इसके लिए आवेदन भी नहीं किया और केवल मनीआर्डर भेजकर मोटर चलाने का लाइसेंस प्राप्त कर लेते हैं। इन समस्त बातों के बारे में विचार विमर्श करके हमने लाइसेंस जारी करने के बारे में सख्त प्रक्रिया अपनायी है। अतः आप हम इससे व्यवहारिक रूप दें। अगर हम देखते हैं कि यह प्रक्रिया काम कर सकती है तो हम इसे दो वर्ष से एक वर्ष तक घटा भी सकते हैं। यह भी सही नहीं है कि कोई व्यक्ति भारी वाहनों के लाइसेंस के लिए टेस्ट पास करने के तुरन्त बाद उसे 30 से 35 टन वाले वाहनों को चलाने में लगा दिया जाये जिस समय आप भारी वाहनों का ड्राइविंग लाइसेंस जारी करते हैं तो उस समय आप यह प्रतिबंध नहीं लगा सकते कि वह केवल 3 अथवा 5 टन वजन वाले वाहन ही चलायेगा। हम केवल सुरक्षा के कारणों से ही अनुभव की शर्त रखने का प्रयास कर रहे हैं।

एक मुद्दा प्राइवेट जांच केन्द्रों द्वारा फिटनेस के बारे में उठाया गया था। इसका अभिप्राय भी ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने की प्रक्रिया से भ्रष्टाचार को दूर करना था। आज जैसा कि मंत्री महोदय ने बताया है कि जब कोई व्यक्ति वाहन की फिटनेस के लिए क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय जाता है तो उस कार्यालय में कर्मचारी कहते हैं कि इसमें यह पुर्जा खराब है, वह पुर्जा खराब है। परन्तु कुछ विचार-विमर्श के बाद सब ठीक हो जाता है। इस त्रुटि को दूर करने हेतु आप को एक प्रतियोगिता करने की जरूरत है। हम इसके लिए पूर्णतया राज्य सरकार पर निर्भर हैं। क्योंकि अधिनियम का कार्यान्वयन पूर्ण रूप से राज्य सरकार के अधीन है।

श्री पी. कुलनबई बेलू : इसका तो अर्थ यह है कि आप भ्रष्टाचार को बढ़ावा दे रहे हैं।

श्री राजेश पायलट : तो इसका अर्थ यह हुआ कि राज्य सरकार को कोई अधिकार देना भ्रष्टाचार को बढ़ावा देना है।

श्री पी. कुलनबई बेलू : नहीं; अब तो आप इसे प्राइवेट मालिकों के हाथों में दे रहे हैं।

श्री राजेश पायलट : हम इस बारे में जो कुछ कह रहे हैं वह यह है कि हम इसके लिए सरकार को अधिकृत कर रहे हैं कि वे उन मोटर गैरिजों का चयन करते हैं जो साधन युक्त और सक्षम हैं। यह मुद्दा तो राज्य सरकार को उठाना चाहिए। वे इस बारे में कह सकते हैं कि हम प्राइवेट गैरिजों की नहीं, क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय की कार्यकुशलता चाहते हैं। इससे अभिप्राय यह है कि इसमें क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय को अपनी सेवाएं प्रदान करना चाहिए परन्तु वे ऐसा नहीं कर रहे हैं। इसलिए केवल यही विकल्प है। जब मैं यह जानता हूँ कि दो विकल्प हैं तो भ्रष्टाचार कम हो जाएगा। उपयुक्त प्रमाण पत्र निजी गैरिज रखने के पीछे यही उद्देश्य है हमने विकासशील देशों में देखा है कि इससे अच्छा हुआ है क्योंकि जब आप आर. टी. डी. के पास उपयुक्तता के लिए आते हैं तो आप मोटर गैरिज से उपयुक्तता प्रमाणपत्र लेकर ही आते हैं। आप वह प्रमाणपत्र पहले से लिए होते हैं और आर. टी. डी. केवल इस पर केवल प्रति हस्ताक्षर करता है। आज इसे अस्वीकार करने का अधिकार है।

एक अन्य मुद्दा जिस पर चर्चा हुई थी वह है मार्गों का राष्ट्रीयकरण तथा परमिटों—दिये जाने का उदार बनाना। उदारतापूर्वक परमिट देने के पीछे मत्सा बिल्कुल स्पष्ट है। यह निजीकरण को धीरे धीरे प्रसार होना नहीं है। मैं बताता हूँ कि सरकार क्या कर रही है। आज मान लो कुछ राज्य सरकारें कुछ मार्गों का राष्ट्रीयकरण करना चाहती हैं। वे कोई समाचार अथवा अधिसूचना अथवा आदेश जारी करेंगे कि अमुक-अमुक मार्ग का राष्ट्रीयकरण किया जाना है। तब सभी गैर-सरकारी (प्राइवेट) अप्रैटर दौड़े-दौड़े आयेंगे और कहेंगे कि आप राष्ट्रीयकरण मत कीजिए। इसके बाद के दो-तीन साल लग लेंगे और उस मार्ग का कभी भी राष्ट्रीयकरण नहीं होगा। वही पद्धति चलती रहेगी। इसके बाद हमारे पास सिकायत आती है कि राज्य सरकारों के पास राष्ट्रीयकरण एक अयकारक हथियार बन गया है। वर्तमान योजना में हमने क्या किया है कि मान लो 'क' से 'ख' तक मार्ग का राष्ट्रीयकरण किया जाना है। राज्य सरकार पर अधिसूचना जारी करेगी कि वह कार्य 'क' और 'ख' का राष्ट्रीयकरण करना चाहती है। राज्य सरकार को एक वर्ष के भीतर इस मार्ग का राष्ट्रीयकरण करना होगा और अपनी योजना स्थानीय समाचार पत्र में प्रकाशित करनी होगी और जब अधिसूचना जागी की जाएगी तो उस मार्ग का पूरा राष्ट्रीयकरण हो जाने तक इस समय विद्यमान प्रणाली जारी रहेगी और मान लो राज्य सरकार एक वर्ष भीतर राष्ट्रीयकरण नहीं करती तो सम्पूर्ण योजना व्ययगत हो जाएगी।

जहां तक मंजिली गाड़ी परमिट तथा ठेका गाड़ी परमिटों के उदार बनाने की बात है यह सच है कि कुछ लोग कई पीढ़ियों से परमिट लिए हुए हैं कुछ माननीय सदस्यों ने भी इस बात का उल्लेख किया है। पिछली तीन पीढ़ियों से किसी अन्य व्यक्ति को परमिट नहीं दिया गया है। ऐसे-ऐसे लोग हों जो पिछले तीन वर्षों से परमिट लिए हुए हैं और वे नये लोगों को इस व्यवसाय में नहीं आने देते। वे अन्य लोगों को इस व्यवसाय में नहीं आने देते। वे बड़े-बड़े हथकण्डे अपनाते हैं। जब सरकार ने ट्रकों के लिए राष्ट्रीय परमिटों को उदार बनाया था तो मुझे यही बात बताई गई थी। बहुत से लोगों ने यह कहा था कि आप समाजवाद के विरुद्ध कार्य कर रहे हैं। आप अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन जातियों के अधिकारों को उन्हें दहीं दे रहे हैं। लेकिन हो क्या रहा था कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जन जातियों के नामों से परमिट ले लिए जाते थे और उन्हें प्राप्ति किराए पर दे दिया जाता था और कुछ मामलों में बेच दिया जाता था। अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जन जाति का गरीब व्यक्ति उस परमिट का भरपूर फायदा नहीं उठा सकता। इमें परमिटों का दुरुपयोग किया गया। हम तथ्य को देखते हुए सरकार का आशय भ्रष्टाचार समाप्त करना है और इसलिए परमिट की कीमत हटा दी गयी है। श्री कुलनदेईवेलू जी को यह आशा है कि यदि आप इसे मुफ्त देते हैं तो इसमें अव्यवस्था हो जाएगी। हर कोई आवेदन करेगा और 50 बसों के स्थान पर 100 बसें होंगी।

श्री पी. कुलनदेईवेलू : बसें तो बहुत हो जाएंगी और यात्री अपेक्षाकृत कम होंगे।

श्री राजेश पायलट : उनकी आशांका यह है कि अव्यवस्था फल जाएगी। मान लो 50 बसों की जरूरत है और 100 बसें और हो जाएंगी मैं उनकी इस आशांका से सहमत हूँ परन्तु यदि बसों से कोई आय नहीं होगी तो 5 या 6 लाख रुपया कौन खर्च करेगा।

श्री पी. कुलनदेईवेलू : उसे 5-6 लाख रुपए खर्च करने की जरूरत नहीं है किराया खरीद प्रणाली द्वारा प्रायः 30,000 रु. खर्च करके बस ले सकते हैं।

श्री राजेश पायलट : लेकिन आप बैंक को व्याज तो देंगे। तब भी आप अपने ऊपर देनदारी

का बोझ तो ले रहे हैं मैं आपकी आशंका से सहमत हूँ। मैं यह नहीं कहता कि इसकी बिल्कुल सम्भावना नहीं है। मैं यह कह रहा हूँ कि हम यह कदम उठा रहे हैं ताकि भ्रष्टाचार को रोका जा सके।

श्री पी. कुलमदेईबेलू : मैं आपको यह बता देता हूँ कि इससे भ्रष्टाचार समाप्त नहीं किया जा सकता।

श्री राजेश पायलट : हमारे पास इस सभा में विचार करने का अभी 1½ वर्ष का समय है। आप भी सदस्य रहेंगे। हम भी हैं। हम दिखा देंगे कि भ्रष्टाचार दूर होगा और यदि अभी भी कोई कमी रह जाती है तो हम इससे सबक लेंगे अतः एक मन्शा यह है। आरम्भ में, ट्रकों के लिए राष्ट्रीय परमिटों के मामले में हमने यही आशंकाएँ व्यक्त की गई थी। मेरा विश्वास कीजिए, इससे रजस्व में वृद्धि हुई है। कोई भी ग्राम प्रादमी आर. टी. ओ. कार्यालय जा सकेगा। यदि वह कहे कि मेरा ट्रक नम्बर झमुक है, तीन राज्यों के लिए परमिट चाहिए, उसने राज्य का कर भ्रदा कर दिया और वापस आ गया। भ्रष्टाचार को वहाँ से पूरी तरह समाप्त कर दिया गया है। आज एक ट्रक के लिए राष्ट्रीय परमिट किसी को भी आसानी से मिल सकता है। इसमें कोई भ्रष्टाचार नहीं है। हम यही प्रणाली यहाँ भी लाने का विचार कर रहे हैं।

हम उसे दुस्त करना चाहते हैं। यदि किसी भी समय सभा या हम या लोग यह अनुभव करें कि इसे इस प्रकार संशोधित किया जाना चाहिए, तो हम उस गलती को ठीक करेंगे।
(व्यवधान)

दूसरी बात दावों के बारे में है, मैं केवल मुख्य गुद्दों का उल्लेख करूँगा। फिर, मैं माननीय सदस्यों के कुछ संभावित प्रश्नों के उत्तर दे सकता हूँ।

इस विधेयक के विशेष में, हमने जनता को अधिकाधिक सुविधा देने का प्रयास किया है। सरकार की मंशा सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र की स्थानीय आवश्यकताओं को ध्यान में रख कर स्वाभाविक वृद्धि की गुंजाइश रखने की है।

हमने वैयक्तिक पहल, सड़क सुरक्षा, प्रदूषण नियंत्रण और क्षतरनाक उपकरणों के परिवहन को विनियमित करने की गुंजाइश रखने के लिए भी परिवर्तन करने का प्रयास किया है। अनेक सदस्यों ने प्रदूषण को उपबन्धों के बारे में उल्लेख किया है। मैं सभा को सूचित कर सकता हूँ कि हमने इस अधिनियम में मोटर यानों के धुंधी, दिखाई देने वाली भाप, चिनगारियाँ निकलने, वाहनों के कारण होने वाले शोर को कम करने के लिए कदम उठाए हैं। इस युग में वाहनों का अधिकाधिक उपयोग हो रहा है।

श्री सेफुद्दी सौज : शोर का उन्मूलन क्यों नहीं? कमी क्यों ?

श्री राजेश पायलट : मेरा कहना है, हम इसका उन्मूलन करना चाहते हैं। आप एक निर्णय लेंगे कि छह वर्ष के सभी वाहनों को रोक दिया जाए। क्या आप आज इस देश में ऐसा कर सकते हैं ? अचानक आप पाएँगे कि दो लाख वाहन सड़कों से हटा दिए गए। फिर, आप बैंकों में जाएँगे हमें व्यावहारिक होना चाहिए। मैं यह निर्णय ले सकता हूँ कि धुंधा छोड़ने वाले सभी वाहनों को बन्द कर दिया जाए। मैं आपको बता दूँ कि जम्मू और काश्मीर सरकार सबसे पहले कहेगी कि नहीं पर्वतीय क्षेत्रों में आप इसे अनुमति दीजिए। अतः हमें व्यावहारिक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए।

श्री अताउर्रहमान : न्यायालय में लम्बित मामलों के बारे में ध्राप क्या कहेंगे ?

समापति महोदय : मंत्री को उत्तर देने दीजिए । फिर, यदि आवश्यक हो तो ध्राप कुछ प्रश्न पूछिए ।

श्री राजेश पायलट : राष्ट्रीय मार्गों पर, हमने राज्य परिवहन उपक्रमों और अन्य को केवल 50 किलोमीटर या उससे कम दूरी के मार्गों के लिए ही राज्य वाहन परमिट देने की व्यवस्था की है । हम इसमें कम्पनी को नहीं लाए हैं । केवल राज्य परिवहन उपक्रमों को ही अनुमात दी गई है । राज्य परिवहन उपक्रमों को निजी सम्पत्ति की अधिकतम सीमा से छूट दी गई है । व्यक्तियों और कम्पनियों पर निजी सम्पत्ति की अधिकतम सीमा-क्रमशः पांच और दस-निर्धारित की गई है ।

परमिटों के आवेदनों पर विचार करने के बारे में यह प्रावधान किया गया है कि उपलब्ध स्थानों की संख्या से आवेदनों की संख्या अधिक हो, तो अन्य बातें समाप्त होने पर राज्य परिवहन उपक्रमों को वरीयता दी जाएगी । इसी प्रकार पर्यटकों और कोटों के लिए राष्ट्रीय परमिट और अखिल भारतीय परमिट देने के लिए राज्य परिवहन उपक्रमों को निजी सम्पत्ति की सीमा से छूट दी गई है । उसबां और अन्य बातों के लिए भी, हमने राज्य परिवहन उपक्रमों पर से प्रतिबन्ध हटा लिया है ताकि वे जब भी चाहें उसी प्रकार प्रयोग कर सकें ।

निजी क्षेत्र की सहायता के उपबन्धों के बारे में हमने कदम उठाए हैं । इस समय जब किसी योजना का राष्ट्रीयकरण किया जाता है, मार्ग या क्षेत्र अधिसूचित किया जाता है, तो वर्तमान निजी वाहन मालिकों के परमिटों का नवीकरण नहीं हो पाता है । परिवहन प्राधिकरण अधिसूचना के अन्तर्गत आने वाले ऐसे मार्गों या क्षेत्रों के परमिट नहीं दे सकता है । निजी मालिकों के मन में अनिश्चितता रहती है । वे अपनी सेवाओं में सुधार लाने या वर्तमान वाहनों को बदलने के लिए कदम नहीं उठाते हैं, वह इस तथ्य के कारण कि सरकार उस क्षेत्र या मार्ग का राष्ट्रीयकरण करना चाहती है हमने यह कदम उठाया है कि एक वर्ष के भीतर सरकार को अपनी सभी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और कदम उठाने होंगे ।

मैंने बालकों के बारे में उल्लेख किया है । मैंने वाहनों के बारे में उल्लेख किया है । हमने मोटर वाहनों के महत्वपूर्ण उपक्रमों को निर्धारित मानक और विशिष्टता के अनुरूप बनाने के लिए भी कदम उठाए हैं । गैर परिवहन वाहनों के पंजीकरण प्रमाण पत्रों का नवीकरण केवल तब ही किया जाएगा जब किसी सक्षम प्राधिकरण द्वारा उपयुक्तता प्रमाणपत्र जारी किया जाए । जैसा मैंने कहा था, पंजीकरण बदला जा रहा है । हम एक राष्ट्रीय पंजी रजिस्टर रखने जा रहे हैं । (व्यवधान)

इसी प्रकार पंजीकरण से पहले वाहनों के मकेनिकल क्षराबियों के अनिवार्य निरीक्षण करने तथा प्रदूषण करने वाले वाहनों को हटाने के लिए मोटर वाहनों की कार्य अवधि निर्धारित करने की शक्तियां देने का उपबन्ध किया गया है ।

हमने एक कदम उठाया है । प्रतिभारण बहुत घाम बात बन गई थी ।

श्री अमल बत्ता (शायमन्ड हाबंर) : श्री माधव रेड्डी ने एक मेहा उठाया था । मैं भी उस पर जोर देता हूँ वह यह था कि यदि ध्राप राज्य सरकारों को प्रमाणपत्र देने के लिए गैर राज्यों को निर्धारित करने को प्राधिकृत करते हैं तो वह बहुत अच्छी बात नहीं होगी ।

सभापति महोदय : मंत्री महोदय ने पहले ही इसका जवाब दे दिया है ।

श्री अमल दत्ता : नहीं नहीं । वे अभी जवाब दे रहे हैं । क्या वे इस बारे में कदम उठा रहे हैं ।

श्री राजेश पायलट : मैं उन सामान्य प्रश्नों का उत्तर दे रहा हूँ । परिवहन क्षेत्र में क्षमता से अधिक भार ले जाना घाम बात थी । हमने यह फैसला किया है कि यदि किसी वाहन में क्षमता से अधिक सवारियाँ पाई जाती हैं तो हमने कहा है कि उस वाहन को वहीं खाली करवा दिया जाए ताकि लोग डरें और वे क्षमता से अधिक सवारियाँ न लें । पहले भी खाली करने की प्रणाली थी । इस चल रही प्रणाली को सुधारने के लिए ये कड़े उपाय हैं ।

इसी प्रकार बहुत से ऐसे उपाय हमने किए हैं । एक अमानवीय सदस्य ने कहा है कि आजकल क्या हो रहा है कि कोई वाहन किसी राज्य में अपराध करके किसी दूसरे राज्य में खला जाता है । इस नई पंजीकरण प्रणाली से उन वाहन को दूँड निकालना बहुत आसान है और वाहन खलाने वालों का राष्ट्रीय रजिस्टर बनाया जाएगा और इससे वाहन तथा चालक को दूँडना बहुत आसान होगा । सरकार द्वारा प्रस्तुत किए गए उद्देश्य बहुत अच्छे हैं । अधिकतर सदस्यों ने अलग-अलग तरह से अपनी बातें कही हैं । मैंने उन सब बातों को नोट कर लिया है ।

श्री पी. कुञ्जनबई बेलू : आप न्यायालय का क्षेत्राधिकार छीन रहे हैं । खण्ड 2 (II) जो 1987 के अधिनियम में था अब इस नए अधिनियम में से निकाल दिया गया है, अर्थात् न्यायालयों का क्षेत्राधिकार छीन लिया है । यह मौलिक अधिकार है आप इसे कैसे छीन सकते हैं ?

श्री राजेश पायलट : यह बैसे मौलिक अधिकार नहीं है । यह अलग तरह का मौलिक अधिकार है । ऐसी शिकायतें मिली हैं कि न्यायालयों में बहुत सा काम बकाया पड़ा है । हमने कुछ कदम उठाए हैं । जब कोई प्रतिबन्ध नहीं होगा तो न्यायालय में कोई नहीं जाएगा । आप क्यों न्यायालय में जा रहे हैं ? आपने आवेदन किया है और मैंने भी आवेदन किया है । आप को वह कैसे मिल गया ? यह न्यायालय जाने का कारण था । अब ऐसा कोई कारण नहीं है । न्यायालय में फिर कौन जाएगा ?

मैंने माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए अलग-अलग मुद्दों को नोट कर लिया है । सामान्यतौर मैंने उन सब बातों के बारे में बता दिया है कि सरकार क्या चाहती है, उसने क्या सुझाव दिए हैं और वर्तमान मोटर यान अधिनियम में क्या क्या बातें हैं आदि । (व्यवधान)

4.32 म. प.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

श्री अताउर्रहमान : मोटर यान अधिनियम के अन्तर्गत न्यायालय में पड़े हुए मुकद्दमों का क्या होगा ?

श्री राजेश पायलट : न्यायालय में लम्बित मामलों के बारे में नये अधिनियम में आप देख सकते हैं कि हम दावा अधिकरण अधिकरण जल्दी बनाने का प्रयास कर रहे हैं और इन दावा अधिकरणों को अन्तिम रूप दिए जाने के बाद 30 दिन के भीतर वह अनराशि जमा करवानी होगी ।

श्री अताउर्रहमान : यह अलग बात है। मैं उन यातायात सम्बन्धी उल्लेखनों की बात कर रहा हूँ जिन पर न्यायालयों द्वारा कार्यवाही की जा रही है ... (व्यवधान) ... विशेष मजिस्ट्रेटों के बारे में ... (व्यवधान) ...

श्री राजेश पायलट : यह अच्छा सुझाव है। मैं आगामी परिवहन विकास परिषद में राज्य सरकारों से इस बारे में परामर्श करूँगा। मैंने इसका स्पष्ट उल्लेख किया है और मैं सभा को साफ साफ बत दूँ कि इस विधेयक के कार्यान्वयन वस्तुतः राज्य सरकारों द्वारा किए गए प्रयासों पर निर्भर करता है। केवल तभी यह विधेयक व्यवहारिक बन जायेगा। सारा तत्र राज्य सरकार के पास होगा क्योंकि यह क्षेत्र पूरी तरह राज्य सरकार द्वारा नियंत्रित है और हम केन्द्र से इसे सहायता करने का भरपूर प्रयास करेंगे। माननीय सदस्य ने जो सुझाव दिए हैं उन पर मैं आगामी परिवहन विकास परिषद की बैठक में अवश्य विचार-विमर्श करूँगा।

एक माननीय सदस्य ने दिल्ली बस टर्मिनलों के बारे में भी चर्चा की है। मैं इस बात से पूरी तरह सहमत हूँ कि दिल्ली का आवश्यकताएँ काफी अधिक हैं। इस पर विचार किया जा रहा है। हम इस बारे में दिल्ली के यात्रियों को सहायता करने का प्रयास करेंगे।

इन शब्दों के साथ, मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि यह विधेयक पारित किया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री सी. माधव रेड्डी द्वारा प्रस्तुत संशोधन को सभा के मतदान के लिये रखता हूँ।

संशोधन सं, I मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : विचार किए जाने वाले प्रस्ताव पर अगला संशोधन प्रो. सोज का है।

प्रो. सेफुब्दीन सोज : कृपया मुझे एक मिनट का समय दें। मैं इस विधेयक को संयुक्त प्रवर समिति के समक्ष भेजने का आग्रह नहीं कर रहा। यह एक महत्वपूर्ण विधेयक है और मैं माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करता हूँ कि अगले छह माह के भीतर इस विधेयक की पुनरीक्षा हो जाएगी और मंत्री महोदय प्राप्त सुझावों और पाई गई कमियों के परिप्रेक्ष्य में अपेक्षित संशोधन प्रस्तुत करेंगे।

श्री राजेश पायलट : जैसा कि मैंने कहा है कि सरकार इस मामले में पूर्ण रूप से पूर्वाग्रह मुक्त है। मैंने यह नहीं कहा कि यह एकदम सही कानून है। इसमें सुधार करने के प्रयास किए जा रहे हैं। हमने प्राप्त हुए अनेक सुझावों को इसमें शामिल कर लिया है। हमने विभिन्न मंचों के साथ चर्चा भी की है। आपने समय सीमा क्यों निर्धारित की है? यदि आवश्यक हुआ, तो हम कल भी इसकी पुनरीक्षा कर सकते हैं।

श्री जी. एम. बनावतवाला : इस पर आप विचार तो करेंगे परन्तु इससे कोई समाधान नहीं होगा।

प्रो. सेफुब्दीन सोज : मैं विचार किए जाने वाले प्रस्ताव पर अपना संशोधन वापस लेने की अनुमति चाहता हूँ।

संशोधन संख्या 103 सभा की अनुमति से वापस लिया गया

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है ;

‘कि मोटर यानों से संबंधित विधि का समेकन और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा विधेयक पर खंडवार चर्चा प्रारम्भ करेगी ।

खंड-2—परिभाषाएं

श्रीमती गीता मुखर्जी : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

पृष्ठ 3, पंक्ति 23,

‘12,000 किलोग्राम, के स्थान पर ‘11,000 किलोग्राम’ प्रतिस्थापित किया जाए ।

पृष्ठ 3’ पंक्ति — 39-40’ (37)

‘6,000 किलोग्राम’ के स्थान पर ‘4,000 किलोग्राम’ प्रतिस्थापित किया जाए । (38)

ये संशोधन उपभोक्ताओं को कोई लाभ किए बिना सरकार को राजस्व की हानि से बचाने के लिए रखे गए हैं। ऐसी स्थिति में जब हमें इतना अधिक घाटा हो मैं समझता हूँ कि यह छूट प्रदान करके राजस्व को कम करना बिलकुल आवश्यक नहीं है। यदि माननीय मंत्री महोदय खुले विचारों के हैं तो वह इसे आज से ही शुरु करें कल की इन्तजार क्यों करते हैं तथा मेरे संशोधन स्वीकार करें ।

श्री राजेश पायलट : इस खंड में परिभाषा दी गई है और इसमें भारी यात्री मोटर यानों का परिभाषित किया गया है। भारी यात्री मोटर यानों के वर्गीकरण का मानदण्ड यह है कि ऐसे यानों का कुल भार 12000 किलोग्राम से अधिक होना चाहिए। प्रस्तावित संशोधन में यान का कुल भार 11000 कि. ग्राम तक सीमित करना है जो कि मोटरयान अधिनियम, 1939 के खंड 2 (9-क) के अन्तर्गत वर्तमान सीमा है। भारी उद्योग मंत्रालय की सिफारिशों पर 11000 कि. ग्राम की सीमा को बढ़ाकर 12000 कि. ग्राम किया गया था।

जैसा कि मैंने उल्लेख किया है हमने अगले 20 वर्षों के लिए परिवहन क्षेत्र की तकनीकी आवश्यकताओं पर विचार किया है।

राजस्व के सम्बन्ध में, कोई घाटा नहीं होगा क्योंकि 4000 कि. ग्राम की पिछली सीमा को घटाकर 3000 कि. ग्राम कर दिया गया है। यद्यपि राजस्व कम नहीं किया जाएगा, दूसरी ओर इससे बहुत सहायता प्राप्त होगी, 11000 कि. ग्राम का वाहन मध्यम वाहनों की श्रेणी में आएंगे।

इसे देखते हुए मैं संशोधनों की स्वीकार नहीं करता।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड 2 पर संशोधन संख्या 37 तथा 38 को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 37 तथा 38 मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न में खण्ड 2 को सभा में मतदान के लिए रखता हूँ। प्रश्न यह है :—
“कि खंड 2 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 3 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 4 मोटर यान चलाने के सम्बन्ध में आयु सीमा

प्रो. संफुब्दीन सोज : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 6 पंक्ति 21 तथा 22-

“किसी सार्वजनिक स्थान में” का शेष किया जाये। (30)

महोदय, खंड-4 में “कोई भी व्यक्ति जो छठारह वर्ष से कम आयु का है, किसी सार्वजनिक स्थान में मोटरयान नहीं चलाएगा।” कुछ सार्वजनिक पार्क ऐसे हो सकते हैं जिनकी घेराबंदी नहीं हो तथा जो सार्वजनिक पार्क के रूप में चिन्हित नहीं किये गए हों, क्या वह वहाँ किसी भी व्यक्ति को भार डालने के लिए आजाद है? प्रश्न: “किसी सार्वजनिक स्थान में नहीं” कहने का क्या उपयोग है? मैं माननीय मंत्री महोदय से इस पद को हटाने का अनुरोध करता हूँ।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय,...

प्रो. संफुब्दीन सोज : “कोई भी व्यक्ति जो छठारह वर्ष से कम आयु का है मोटरयान नहीं चलाएगा”—यही काफी है। “किसी सार्वजनिक स्थान पर” वाक्यांश क्यों शामिल किया गया?

श्री जी. एम. बनावतवाला : वह निजी कक्ष में मोटरयान चला सकता है। (व्यवधान)

श्री राजेश पायलट : हमने बिना इन्जन अथवा गीयर के मोपेड अथवा वाहन चलाने वाले बच्चों के लिए आयु सीमा 18 वर्ष से घटाकर 16 वर्ष कर दी है। हमने “सार्वजनिक स्थान पर नहीं” इसलिए कहा है क्योंकि यदि प्रायः इस वाक्यांश को हटा देते हैं तो वे सार्वजनिक स्थानों पर भी वाहन चलायेंगे। प्रश्न: हमने सार्वजनिक स्थानों पर वाहन चलाने के लिए विशेष रूप से रोक लगायी है। तथा जैसाकि माननीय सदस्य कह रहे थे, मैं नहीं समझता कि कोई व्यक्ति लानों अथवा ऐसे अन्य स्थानों में वाहन चलायेगा। उससे वहाँ वाहन न चलाने की अपेक्षा होती है।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न में प्रो. सोज द्वारा प्रस्तुत किये गए खंड-4 के संशोधन सं. 30 को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 30 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

प्रश्न यह है :

“कि खंड-4 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड-4 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

कि खंड-5 और 6 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड-5 और 6 विधेयक में जोड़ दिए गए।”

खण्ड 7—कुछ यानों के लिए मौसिमिया अनुज्ञापित के विद्ये वाले पर निर्बंधन।

श्री जी. एम. बनावाला : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 6 और 7—

क्रमशः पंक्ति 45 से 49 और पंक्ति 1 से 7 का लोप किया जाए। (10)

पृष्ठ 6—

पंक्ति 46 से 49 का लोप किया जाए। (11)

पृष्ठ 7—

पंक्ति 5 से 7 का लोप किया जाए। (12)

प्रो. सेकुबवीन सोज : मैं प्रस्ताव करता हूँ।

पृष्ठ 6 और 7—

(i) क्रमशः पंक्ति 45 से 49 और 1 से 7 का लोप किया जाए।

(ii) पृष्ठ 7 पंक्ति 8—

‘(2)’ का लोप किया जाए। (31)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड-7 के सभी संशोधनों को सभा के मतदान के लिए एक साथ रखता हूँ।

संशोधन सं. 10, 11, 12 और 31 मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

कि खंड-7 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 7 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री डी. बी. पाटिल—प्रमुपस्थित । खंड-8 के लिए कोई संशोधन प्रस्तुत नहीं किया गया है ।

प्रश्न यह है :

“कि खंड-8 विधेयक का भंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड-8 विधेयक में जोड़ दिया गया ।

खण्ड 9 बमलन-अनुज्ञप्ति का दिया जाना

श्री जी एम. अन्नातवाला : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 9—

पंक्ति 5 और 6 का लोप किया जाए । (13)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री बनावतवाला द्वारा प्रस्तुत खंड-9 संशोधन सं. 13 को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन सं. 13 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड- 9 विधेयक का भंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड-9 विधेयक में जोड़ दिया गया

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 10 से 13 विधेयक का भंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 10 से 13 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खण्ड 14 मोटर यानों के चलाने की बालन-अनुज्ञप्ति का बालू रहना ।

श्रीमती गीता मुखर्जी : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

पृष्ठ 11 पंक्ति 37—

“दोस वर्ष के बालन पर “तीन वर्ष” प्रतिस्थापित किया जाए : (39)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्रीमती गीता मुखर्जी द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ ।

खंडोच्च सं. 39 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“खंड-14 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड-14 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड सं. 15 से 21 विधेयक का अंग बनें।”

- प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड सं. 15 से 21 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खण्ड 22 दोषसिद्धि पर चालन अनुज्ञप्ति का निलंबन या रद्दकरण

श्री. सैफुद्दीन सोज (बारामूला) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 16 पंक्ति 16 और 17—

‘ऐसी अवधि के लिए रद्द या निलंबित कर सकेगा’ जो वह ठीक समझे।’ के स्थान पर ‘रद्द करेगा’ प्रतिस्थापित किया जाए। (32)

पृष्ठ 16—

पंक्ति 18 से 24 का लोप किया जाए। (33)

यह विधेयक का अत्यन्त महत्वपूर्ण खंड है। मैं इस पर एक मिनट बोलने की अनुमति चाहता हूँ।

महोदय, प्रथम बार दोषसिद्धि के लिए यहाँ यह अभिव्यक्ति है कि अदालत “रद्द या निलंबन कर सकेगी।” यहाँ पर कर सकेगी का क्या अभिप्राय है जब चालक वाहन को तेजी से चलाने, खतरनाक तरीके से चलाने का दोषी पाया जाता है जैसा कि धारा 184 में उल्लेख किया गया है, यदि किसी भी प्रकार के मोटर वाहन से किसी की मृत्यु हो जाती है अथवा एक या दो व्यक्ति गम्भीर रूप से घायल होता है, तो ऐसे चालक को दोषी पाये जाने पर न्यायालय उसके चालन अनुज्ञप्ति को जितने समय तक उचित समझे, निलंबन या रद्द करण कर सकता है। इस बारे में केवल दोषसिद्धि कार्य प्रावधान है तथा किसी दण्ड का नहीं। इस विधेयक में धारा ऐसे चालको के प्रति एक पुकार के तर्ज अव्यवहार की व्यवस्था कर निकी रहे हैं जो वाहन को तेजी से चलाते हैं तथा व्यक्तियों को चोट ही नहीं पहुँचाते अपितु मार भी बेते हैं और फिर भी धारा कहते हैं कि न्यायालय उनके “चालन अनुज्ञप्ति को रद्द कर सकती है” इसलिए मैं इस संशोधन का प्रस्ताव रखता हूँ। निश्चित रूप से यह एक सक्रिय योगदान है।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, चालन अनुज्ञप्ति को कुछ कारणों से रद्द करने के लिए राज्य सरकार को अधिकृत किया गया है, यदि इससे संबंधित मामले को अदालत में ले जाया गया है तो आप राज्य सरकार को इसे रद्द करने के लिए नहीं कहेंगे। धाराको उसे अदालत के विवेक पर छोड़ना होता है। माननीय सदस्य कानून के जानकार हैं। वह जानते हैं कि जब मामला

अदालत के क्षेत्राधिकार में होता है तो कानून के अनुसार बिकल्प का चयन करना होता है तथा न्यायालय जो निर्णय देता है उसका आपको पालन करना पड़ता है। हम नहीं कह सकते कि अदालत "पालन अनुज्ञप्ति को रद्द करेगी।" तब हमें अपने मामले को अदालत में क्यों ले जाना चाहिए? यदि कुछ कारणवश आप अपने मामले को अदालत में ले जाते हैं तब आपको इसे न्यायालय के विवेक पर छोड़ना होता है।

प्रो. सैफुद्दीन सोज : धारा 22, उपधारा 2 में आपने "करेगा" का प्रयोग किया है। मैं इस अभिव्यक्ति को धारा 22 की उपधारा 1 में भी प्रयोग करना चाहता हूँ क्योंकि इससे वाहन चालकों के प्रति एक प्रकार के नरम व्यवहार की व्यवस्था हो जायेगी। कृपया मुझे इस विषय पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए एक या दो मिनट का समय दीजिए। यह विषय अत्यन्त महत्वपूर्ण है। मैं इसे संयुक्त समिति में भेजने की मांग करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड 22 के लिए प्रो. सैफुद्दीन सोज द्वारा प्रस्तावित संशोधन संख्या 32 और 33 को सभा में मतदान के लिए रखता हूँ।

"संशोधन सं. 32 और 33 मतदान के लिए रखे गये तथा अस्वीकृत हुए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खंड 22 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 22 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खंड 23 से 29 तक विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 23 से 29 विधेयक में जोड़ दिये।

उपाध्यक्ष महोदय : अब खण्ड 30 श्री डी. बी. पाटिल उपस्थित नहीं हैं। खंड 31 से 35 के लिये कोई संशोधन नहीं है। अतः मैं खण्ड 30 से 35 तक एक साथ सदन में मतदान के लिए रखता हूँ। प्रश्न यह है :

"कि खंड 30 से 35 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 30 से 35 विधेयक में जोड़ दिए गये।

उपाध्यक्ष महोदय : अब खण्ड 36 श्री डी. बी. पाटिल उपस्थित नहीं हैं। खंड 37 के लिए कोई संशोधन नहीं है। अतः मैं खंड 36 और 37 को एक साथ सदन में मतदान के लिए रखता हूँ। प्रश्न यह है :

"कि खंड 36 और 37 विधेयक का अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 36 और 37 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

खण्ड 38 राज्य सरकार की निर्भर बनाने की शक्ति

संशोधन किया गया :

पृष्ठ 24, पंक्ति 4,—

“रजिस्ट्रीकृत” के पश्चात् “चिकित्सा” प्रस्त:स्थापित करें (7)

श्री राजेश पायलट

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 38, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खण्ड 38 संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 39 से 49 विधेयक का अंग बनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 39 से 49 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

खंड 50 स्वामित्व का अन्तर्ण संशोधन किया गया :

पृष्ठ 30, पंक्ति 14 और 15—

“जो उपधारा (2) के अधीन धावेदन करेगा” के स्थान पर “जिससे उपधारा

(2) के अधीन धावेदन करने की अपेक्षा की जानी है” रखें । (8)

(श्री राजेश पायलट)

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है ।

“कि खंड 50 संशोधित रूप में विधेयक का अंग बनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 50 संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 51 से 55 विधेयक का अंग बनें ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 51 से 55 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 56-परिचयन यानों के ठीक हालत में होने का प्रमाण पत्र ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब संद 56 लिया जाएगा। श्रीमती गीता मुखर्जी।

श्रीमती गीता मुखर्जी (पंसकुरा) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :

पृष्ठ 35...

(एक) पंक्ति 28 और 29—

“या उपबारा (3) में वर्णित

किसी प्राधिकृत परीक्षण केन्द्र द्वारा” का लोप किया जाए

(दो) पंक्ति 32—

“या प्राधिकृत परीक्षण केंद्र का लोप किया जाए।

(तीन) पंक्ति 35 से-40 का लोप किया जाए। (40)

यह संशोधन इस विधेयक द्वारा निजी परीक्षण केंद्रों को गाड़ियों को ठीक होने का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रदान की गई शक्ति के बारे में है। निःसंदेह यह केन्द्रीय सरकार की विशिष्टियों के अनुसार किया जाना है और श्री राजेश पायलट ने यह कहा है कि राज्य सरकारें भी इसे चुन सकती हैं अथवा इसे नहीं चुन सकती। इस बारे में कई कारणों से मुझे कड़ी आपत्तियां हैं। मैं इनके स्पष्टीकरण से बिल्कुल संतुष्ट नहीं हूँ। पहला कारण तो यह है कि यह शक्ति निजी बाहन मालिकों को नहीं दी जानी चाहिए, क्योंकि यह लोगों की सुरक्षा का मामला है। इससे महत्वपूर्ण कोई और नहीं है।

उन्होंने रोजगार के बारे में भी कहा है। मैं तो यह कहूंगा कि मरम्मत के लिए बहुत से राज हो सकते हैं। वे यह क्यों चाहते हैं कि इन्हें बाहन के सही होने सम्बन्धी प्रमाणपत्र जारी करने का अधिकार दिया जाए जिससे लेने के लिए हर प्रकार प्रयास से किया जाएगा? (व्यवधान) निश्चित रूप से ऐसा हो सकता है। सरकारी कर्मचारियों द्वारा यह नहीं किया जा सकता। यदि वे ऐसा करते हैं तो आप कम से कम उन्हें पकड़ तो सकते हैं। वे आपके कर्मचारी हैं। (व्यवधान)

जहां योग्यताओं का संबंध है, उसकी व्यवस्था की जा सकती है। जहां वास्तव में राज्य सरकारों के अधिकतर कारों को कम कर दिया गया है क्योंकि यह सच नहीं है कि राज्य सरकारों के पास पूर्ण अधिकार हैं। यदि केन्द्र सरकार द्वारा दी गई विनिष्टियों का पालन किया जाता है और यदि राज्य सरकार किन्हीं विशेष परिस्थितियों के अंतर्गत 'मना' करती है कि इस गश्त को उपयुक्तता प्रमाणपत्र जारी करने की क्षति नहीं दी जानी चाहिए तो वे तत्काल न्यायालय में जा सकते हैं और न्यायालय फैसला प्राप्त कर सकते हैं। इसलिए इसमें यह व्यवस्था की जा रही है।

अन्त में प्रश्न यह कि हमारे यहां विभिन्न दलों की सरकारें हैं। वामपन्थी, मध्यपन्थी, बिपक्ष आदि। यहां हर तरह की सरकारें हैं : उड़ीसा, कर्नाटक, तमिलनाडु, पश्चिम बंगाल आदि राज्य हैं वे इस बात के खिलाफ हैं। अतः इस खण्ड का विधेयक से शीघ्र निकाल दिया जाना चाहिए। मेरा विश्वास है कि मंत्री महोदय इसे गम्भीरता से लेंगे। यह एक प्रयोग है। इसलिए इस प्रयोग पर अब विचार नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि बहुत सी राज्य सरकारें इससे सहमत नहीं हैं।

श्री राजेश पायलट : मधनीय सदस्य इस समा के वरिष्ठ सदस्य हैं। वक्ता के मुँह से अपनी बात बहकाने की इनकी आदत है। मैंने कहा है कि यह प्रगत की ओर एक कदम है। मैंने कभी नहीं कहा कि यह एक प्रयोग है। सरकार कानूनों तथा अधिनियमों के प्रयोग नहीं कर सकती। मैंने

कहा कि यह सही दिशा की ओर एक प्रगतिशील कदम है। पहली बार, अपने भाषण के दौरान, उन्होंने अधिनियम के उद्देश्य के बारे में बताया था जो कि सही नहीं था। मैं दोहराऊंगा, माननीय सदस्य इसकी जांच कर सकते हैं "ये कुछेक महत्वपूर्ण संशोधन थे जिनका सुझाव दिया गया।" आपने पढ़ा "निजीकरण को उदार बनाना" इसी संशोधन का सुझाव दिया गया था। किन्तु उद्देश्य भ्रमले पृष्ठ पर है। आपको पृष्ठ संख्या 132 पढ़ना चाहिए था जो इसके लिए सही पृष्ठ है। किन्तु अपने भाषण में आपने बताया कि इस विधेयक का उद्देश्य निजीकरण को बढ़ाना है जो कि सही नहीं है। हो सकता है कि मेरी गलती को माननीया सदस्य ने कहा हो। वह इस विधेयक में निजीकरण के लिए आप्रह्व करती रही है। तमिलनाडु के माननीय सदस्य पहले ही कह चुके हैं कि पश्चिम बंगाल में 11,000 बसों में से केवल 1500 बसें सरकारी क्षेत्र की हैं।

श्री बी. कुलनवाईबेल्लू : राज्य परिवहन उपक्रम के पास 1099 बसें हैं। कुल बसें 9227 हैं। 8000 बसें निजी परिवहन मालिकों द्वारा चलाई जा रही हैं (व्यवधान)

श्री राजेश पायलट : पश्चिम बंगाल में (व्यवधान)

श्रीमती गीता मुलर्जी : मैंने इस पर आपत्ति की है। (व्यवधान)

श्री राजेश पायलट : आपको वही भाषा बोलनी चाहिए (व्यवधान)

श्रीमती गीता मुलर्जी : उस समय मैंने यह कहा था कि निजी तथा सरकारी वाहन मालिक दोनों में संभव होगा और सरकारी वाहनों सम्बन्धी इस खण्ड विशेष को निकाल दिया गया है।

श्री पी. कुलनवाईबेल्लू : किन्तु आप निजी वाहन मालिकों को ज्यादा हिस्सा दे रहे हैं।

श्रीमती गीता मुलर्जी : मैंने ऐसा नहीं कहा कि किसी निजी वाहन मालिक को यह नहीं दिया जा सकता। उपयुक्तता प्रमाणपत्र की क्या जरूरत है? मेरा यही प्रश्न है।

श्री राजेश पायलट : यह मेरा स्पष्टीकरण है। जब मैंने स्पष्टीकरण दिया था तो माननीया सदस्य यहां नहीं थीं! माननीया सदस्य के स्पष्टीकरण के लिए मैं कहूंगा कि यह केवल राज्य सरकार के काम को कम करने के लिए है, क्योंकि वाहनों की संख्या बहुत अधिक है क्योंकि इनकी संख्या 3 लाख से बढ़कर 100 लाख हो गई है। काम बहुत अधिक बढ़ गया है। जो ग्राम्य विकास-शील देश भागे बढ़ रहे हैं। उनमें भी परीक्षण किया हुआ यही तरीका है। राज्य सरकारें इसे प्राथमिक करेंगी। केन्द्र सरकार एक विनिर्देश जारी करना चाहती है ताकि समस्त देश में एकपता हो कि वहां प्रमुख प्रकार की परीक्षण मशीन होनी चाहिए अथवा इस प्रणाली में एकपता लाने के लिए कुछ होना चाहिए अन्यथा किसी विशेष गराज को प्रमाणपत्र देने का अधिकार राज्य सरकार के पास है यदि वह ठीक महसूस करती है अथवा यदि वह महसूस करती है कि गराज की सक्षमता है। इसलिए हमने इसे प्रमाणित करने की बात पूर्णतया राज्य सरकार पर छोड़ दी है। हम उन पर इस बात के लिए दबाव नहीं डाल रहे हैं कि वे अमुक गराज को ही प्रमाणित करें। यह पूर्णतया राज्य सरकार पर है। यदि वह महसूस करती है कि प्रमुख गराज सक्षम है और उसके पास सुविधाएं हैं तो वह सुविधाओं के प्रमाणीकरण के लिए प्रमाणित कर सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्रीमती गीता मुलर्जी द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 40 सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकार हुआ

उपाध्यक्ष महोदय : खण्ड 56 में अन्य संशोधन नहीं हैं। खण्ड 57 से 65 में संशोधन नहीं है। इसलिए मैं खंड 56 से 65 को एक साथ सभा के मतदान के लिए रखता हूँ। प्रश्न यह है—

“कि खण्ड 56 से 65 विधेयक का अंग बनें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 56 से 65 विधेयक में जोड़ दिए गए

उपाध्यक्ष महोदय : क्या आप खण्ड 66 में अपना संशोधन पेश कर रही है ?

श्रीमती गीता मुलर्जी : नहीं।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है।

“कि खण्ड 66 विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 66 विधेयक में जोड़ दिया गया

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है।

“कि खण्ड 67 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 67 विधेयक में जोड़ दिया गया

खण्ड 68 परिवहन प्राधिकरण संशोधन किया गया।

* संशोधन संख्या 9

(श्री राजेश पायलट) (9)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री डी. वी. पाटिल—उपस्थित नहीं हैं।

5-00 म. प.

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 68, संशोधित, रूप में विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 68, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड 69 तथा 70 विधेयक का अंग बनें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

* विधेयक हिन्दी अनुवाद पर लागू नहीं।

संशोधन विधेयक 69 तथा 70-विधेयक में जोड़ दिए गये।

संशोधन विधेयक 71 :—मंजिली-गाड़ी परमिट के लिए आवेदन पर विचार करने में प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण की प्रक्रिया

संशोधन किया गया :—

पृष्ठ 46—

पंक्ति 11 से 14 के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किए जाएं—

“(ख) जहाँ मंजिली-गाड़ियों की संख्या संशोधन (क) के अधीन निश्चित की जाती है, राज्य सरकार राज्य में मंजिली-गाड़ियों के परमिटों के एक लाख प्रतिशत को अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए उसी अनुपात में आरक्षित करेगा जो कि राज्य में सार्वजनिक सेवाओं के लिए सीधी भर्ती द्वारा ‘निवृत्तियों’ करने के मामले में रखा जाता है।

(ग) जहाँ मंजिली-गाड़ियों की संख्या संशोधन (क) के अधीन निश्चित की जाती है, प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए उसी संख्या में परमिटों को आरक्षित रखेगा जो कि राज्य सरकार द्वारा उप-संशोधन (ख) के अधीन निश्चित की जाती है।

(घ) उपसंशोधन (ग) में निर्दिष्ट की गई परमिटों की उतनी संख्या को आरक्षित करने के बाद, प्रादेशिक परिवहन प्राधिकरण प्राप्त आवेदन पर विचार करते समय निम्नलिखित बातों का ध्यान रखेगा, अर्थात् :—

(119) (श्री राजेश पायलट)

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि संशोधन विधेयक का अंग बने।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

संशोधन विधेयक 71 संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय—प्रश्न यह है :—

कि संशोधन विधेयक का अंग बने।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

संशोधन विधेयक 72 से 87-संख्या विधेयक में जोड़ दिए गए।

संशोधन किया गया :—

संशोधन 88—जिस प्रदेश में परमिट दिए गए हैं उससे बाहर उनका उपयोग किए जाने के लिए उनका विधिमाम्यकरण

पृष्ठ 59, पंक्ति 2,—

“उपचारा (9) के अधीन” के पश्चात् “मोटर कब से इतर पर्यटक वाहनों के सम्बन्ध में” अन्तः स्थापित किया जाये। (118).

(श्री राजेश पायलट)

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 88 संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 88, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 89 से 92 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 89 से 92 तक विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 93 अभिकर्ता या प्रचारक द्वारा अनुमति अभिप्राप्त करना

श्री अताउर्रहमान : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 63

पंक्ति 3 के पश्चात् निम्नलिखित अन्तः स्थापित किया जाये —

(iii) इस अधिनियम के अधीन किसी मामले के शीघ्र निपटान या नेमी निपटान के लक्ष्य पर किसी सरकारी शक्ति या कार्रवार की याचना करने उसे धारम्भ करने या उसका सम्प्रवर्तन करने में अभिकर्ता के रूप में,” (114)

महोदय, मुझे पूर्ण विश्वास है कि सभा के सभी सदस्य मेरी बात से सहमत होंगे कि मोटर यान कार्यालय में भ्रष्टाचार है। यह तथ्य है। मैं यहां खड़ा होकर पूछता हूँ कि कोई भी सदस्य को खड़ा होकर यह कहे कि मोटर यान विभाग में भ्रष्टाचार नहीं है। इस कारण मैंने यह संशोधन प्रस्तुत किया है। मैं समझता हूँ कि इससे सरकार को भ्रष्टाचार समाप्त करने में सहायता मिलेगी और मैं यह महसूस करता हूँ कि इस संशोधन पर विचार किया जाएगा।

श्री राजेश पायलट : महोदय, माननीय सदस्य माल की बुकिंग तथा यात्रियों की टिकटों की बुकिंग के लिए एजेंटों को नियुक्त करना चाहते हैं (व्यवधान)

श्री अताउर्रहमान : नहीं, लाइसेंस के नवीकरण के लिए, कोई व्यक्ति आकर कहे कि मैं यह कार्य कर दूंगा। यह एक प्रकार की दलाली है।

श्री राजेश पायलट : महोदय, मैं समझता हूँ कि इस पद्धति को प्रोत्साहन देना ठीक नहीं होगा और इससे भ्रष्टाचार बढ़ेगा।

श्री अताउर्रहमान : मैं इस पद्धति को बढ़ावा देना नहीं चाहता हूँ कि आप इसे समाप्त करें। मैं चाहता हूँ कि मोटर यान कार्यालयों में दलाली को समाप्त किया जाए।

श्री राजेश वायलट : इस विधेयक के पारित होने पर स्वतः ही यह समाप्त हो जायेगा। प्राप्ति से ज्यादा समाप्त हो गए हैं मुफ्त लाइसेंस, रजिस्ट्रेशन, सड़क कर शुल्क का भुगतान इत्यादि इनमें से ही है। अतः यह प्रणाली स्वतः ही बहुत सरल हो जाएगी।

श्री अताउर्रहमान : महोदय, मैं इसे वापस लेना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या सभा श्री अताउर्रहमान द्वारा रखे गए संशोधन को वापस लेने की अनुमति देती है ?

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ।

संशोधन संख्या 114, सभा की अनुमति से, वापस लिया गया

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 93 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 93 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

कि खंड 94 से 113 विधेयक का अंग बनें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 94 से 113 तक विधेयक में जोड़ दिये गये।

खंड 114 :—यान तुलबाने की शक्ति

श्री बी. शोबनाश्रीदेवर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

पृष्ठ 73,—

पंक्ति 44 के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाये—

“1.4 (i) यदि मोटर यान विभाग के अधिकारी या राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त विशेष रूप से प्राधिकृत व्यक्ति के” (87)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड 114 में संशोधन संख्या 87 को सभा में मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 87 सभा में मतदान के लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 114 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 114 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि खंड 115 और 116 विधेयक का अंग नमें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 115 और 116 विधेयक में जोड़ दिये गये ।

खंड 117 : पड़ाव और विराम स्थान

श्री अताउर्रहमान : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

पृष्ठ 75,—

पंक्ति 22 के पश्चात् निम्नलिखित अन्तः स्थापित किया जाए —

‘परन्तु जहाँ सड़कों या राजमार्गों पर लेन या लेनों के यातायात बिम्ह अंकित हैं वहाँ विराम की अनुज्ञा नहीं होगी, सिवाय वहाँ के अथवा जहाँ अनुमोदित या प्राधिकृत अस्थाई विराम या विराम नहीं, जैसा विहित हो, कासंकेत देने के लिए एक या लम्बाई में पास-पास बनी दो समानान्तर विच्छिन्न या निरन्तर पीली पेन्ट की गई लाइने अंकित हों ।’ (104)

बह लेन की सुविधा हमारे अपने देश में नहीं है। हमारे देश में लेन की प्रणाली नहीं है। चूंकि कोई ऐसा बड़ा संशोधन नहीं है जो अगले छप्पन वर्षों के लिए किया जा सके, मैं समझता हूँ कि ऐसा प्रावधान किया जाना चाहिए ताकि हम दूसरे देशों की तरह लेन प्रणाली शुरू कर सकें।

यदि हम लेन बनाते हैं तो परिवहन स्थिति में सुधार होगा तथा बाहनों का अवागमन सुचारु होगा। तब बालक किसी भी जगह बाहनों को खड़ा कर सकते हैं। लेन प्रणाली होने पर बाहन मूर्त्यांकित ढंग से खड़े किये जा सकेंगे और बालक पाकिंग के बारे में अधिक सावधानी बरतेंगे। मैं ऐसा महसूस करता हूँ कि यह अत्यधिक उपयोगी होगा और मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस बात पर विचार करेंगे।

श्री राजेश पायलट : माननीय सदस्य का प्रस्ताव यह है कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर हमें एक अलग पाकिंग लेन रखनी चाहिए। यह एक अच्छा विचार है। परन्तु समस्या यह है कि अभी हमारे पास दो से अधिक लेन वासा राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है। इसलिए पाकिंग लेन बहुत दूर की बात है, फिलहाल हम हर 50 कि. मी. की दूरी पर पाकिंग स्थान सहित मार्ग के किनारे की सुविधाओं के बारे में एक योजना तैयार कर रहे हैं। बड़े शहरों में हमने परिवहन नगर पहले ही बनाया हुआ है।

श्री अताउर्रहमान : मैं बड़े शहरों में पाकिंग के बारे में कह रहा हूँ।

श्री राजेश पायलट : राष्ट्रीय राजमार्गों, विशेषकर बाइपासों पर, यदि राज्य सरकारें लोगों को बस में से रोक सकें तो ऐसा करना संभव होगा। अब आप गुवाहाटी के मामले को लें। बाइपास पर एक बूसरा बड़ा शहर बस गया है। मैं इस बात से सहमत हूँ कि यह एक अच्छा विचार है। परन्तु राष्ट्रीय राजमार्गों को उस अवस्था में आने तो दें।

श्री अताउर्रहमान : आपको अभी से ही कार्यवाही शुरू कर देनी चाहिए। लेकिन मैं बांदनी चौक जैसे बाजारों में बाहनों के पाकिंग के बारे में बात कर रहा हूँ।

श्री राजेश पायलट : मैं आपसे पूर्णतया सहमत हूँ। परन्तु यह मामला राज्य सरकारों के क्षेत्राधिकार में है। मैं इस सुझाव को आवश्यक कार्यवाही हेतु राज्य सरकारों को भेज दूंगा।

श्री अताउर्रहमान : मैं अपना संशोधन वापस लेने के लिए सभा की अनुमति चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या अपना संशोधन वापस लेने के लिए सदस्य महोदय को सभा की अनुमति है ?

संशोधन सं. 104 सभा की अनुमति से वापस लिया गया

उपाध्यक्ष महोदय : चूंकि संड 118 से 129 में कोई संशोधन नहीं है, मैं इन संडों को एक साथ सदन में रखूंगा।

प्रश्न यह है :

‘कि संड 117 से 129 विधेयक के अंग बने।’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

संड 117 से 129 विधेयक में जोड़ दिये गये।

संड 130-अनुमति राष्ट्रीकरण प्रमाणपत्र पेश करने का कर्तव्य।

श्री श्री. शोमनाथीश्वर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 77,—

पंक्ति 41 से 43 के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाये—

‘130 (j) मोटर यान के ड्राइवर के किसी यातायात या दाण्डिक प्रपराध में अन्तर्गत होने या कथित अन्तर्गतता की दशा में किसी सार्वजनिक स्थान में यान का ड्राइवर वर्दी पहने हुए किसी भी पुलिस अधिकारी, जिसका रैंक उपनिरीक्षक से निम्न न हो, द्वारा मांग किये जाने पर अपनी अनुमति जांच के लिए पेश करेगा :’ (88)

मुझे उम्मीद है, मंत्री महोदय इस बात से सहमत होंगे कि यह सभी महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्गों तथा राजकीय राजमार्गों के लिए एक भ्राम बात है। अनेकों बार ये पुलिस कांस्टेबल टर्कों को रोके रकते हैं। वे उनसे लाइसेंस तथा अन्य कागजात मांगते हैं और उनसे पैसा ऐठते हैं। इस प्रक्रिया में पैसे के झलावा बहुमूल्य समय बर्बाद होता है। उन्हें अनेक प्रकार परेशान भी किया जाता है केवल इस बात के लिए कि पुलिस कांस्टेबल वर्दी में होता है। यही कारण है कि मैंने इस संशोधन का प्रस्ताव किया कि सिर्फ किसी ऐसे पुलिस अधिकारी को जिसका रैंक उपनिरीक्षक से निम्न न हो को ही बाहनों को रोकने और लाइसेंस तथा अन्य कागजात मांगने का अधिकार होना चाहिए मैं उम्मीद करता हूँ कि मंत्री महोदय इस संशोधन से अवश्य सहमत होंगे।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, आप संड को पढ़ें जिसमें कहा गया है :— ‘किसी सार्वजनिक स्थान में मोटर यान का ड्राइवर वर्दी पहने हुए किसी भी पुलिस अधिकारी द्वारा मांग

किये जाने पर अपनी अनुज्ञप्ति जांत के लिए पेश करेगा।" वे एक विशेष खंड जोड़ना चाहते हैं कि पुलिस अधिकारी को न्यूनतम उपनिरीक्षक रैंक का होना चाहिए। यह पूर्णतया राज्य सरकारों का काम है। यह तो मात्र एक मर्गनिर्देश है। मान लीजिए हम यहां से कोई प्रतिबंध लगाते हैं और राज्य सरकार कहती है माफ कीजिए, हमारे पास इस कार्य के लिए उतने उप निरीक्षक नहीं हैं तब हमें पुनः एक संशोधन करना होगा। इसलिए इस मामले को राज्य सरकार पर छोड़ रहे हैं। पुलिस निरीक्षक को भी कागजातों की जांच के लिए रख सकते हैं। उच्च स्तर के लिए कोई सीमा नहीं है। हमने सिर्फ यह कहा है वर्रां पहले हुए एक पुलिस अधिकारी।

श्री श्री: शोभनाश्रीदेवर राव : महोदय, मंत्री महोदय सिद्धान्त रूप से मेरे सुझाव से सहमत हैं। मैं यह कहना चाहता हूँ कि समानता होना चाहिए। प्राश्नकारक समय बदला है। 50 साल के बाद हम यह मोटर यान विधेयक ला रहे हैं। हम क्यों न पुराने खंड से हटे और इस संशोधन को स्वीकार करे ताकि सिर्फ उप-निरीक्षक रैंक के ऊपर पुलिस अधिकारी को ये अधिकार मिले।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं श्री. शोभनाश्रीदेवर राव द्वारा खंड 130 के संशोधन सं- 88 को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 88 सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।
उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है

“कि खंड 130 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 130 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 131 रेलक सहित रेल फाटक पर कतिपय पूर्वानिर्णयों बरतने का द्वाइवरों का कर्तव्य

उपाध्यक्ष महोदय : श्री अताउर्रहमान क्या आप अपना संशोधन पेश कर रहे हैं।

श्री अताउर्रहमान : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 78, —

पंक्ति 29 के पश्चात् निम्नलिखित अन्तः स्थापित किया जाये

“परन्तु ऐसे अस्वाइ पहाव के दौरान सड़क के आगे हिस्से को सामने से आने वाले वाहनों के गुजरने के लिए खाली छोड़ा जाएगा ताकि विराम के नियमों के उल्लंघन से बचा जा सके जिनके अर्धन किसी भी सड़क या राजमार्ग को अवरुद्ध नहीं किया जाएगा।”

(105)

महोदय, जब रेल फाटक बंद होता है तो हम सामान्यतया देखते हैं कि वाहन में दूसरी ओर से आ जाती हैं और सड़क बंद हो जाती हैं, क्योंकि रेल फाटक खोला जाता है, भीड़ बढ़ती है। यही कारण है कि मैं कहता हूँ कि वहां भीड़ नहीं होनी चाहिए। इसलिए सड़क का एक भाग खुला रखा जाना चाहिए ताकि बिचरीत दिशा से आने वाले वाहन जा सकें। यह एक अच्छा सुझाव है जिसे मैंने अपने पुलिस सेवा के दिनों ट्रैफिक के अनुभव के आधार पर रखा है। इसलिए मैं समझता हूँ कि वे इस बात को अच्छा तरह समझेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि अब घापको मंत्री महोदय के उत्तर को भी स्वीकार कर लेना चाहिए।

श्री राजेश पायलट : महोदय, समस्या यह है कि सदस्य ने सत्र के पूर्व दो वर्ष विदेश में बिताए हैं और उन्होंने सम्पूर्ण पूर्व और पश्चिम यूरोप का भ्रमण किया है। इसलिए, यह विचार बहुत ही अच्छा है। परन्तु इस स्थिति में, इस सड़क स्थिति तथा संसाधन की उपलब्धता पर हम फिलहाल उन देशों से प्रतियोगिता नहीं कर सकते हैं। हमारे पास कुल दो लेन प्रणाली हैं। यदि 6 लेनें हैं तो यह ठीक है। तब हम एक लेन को इस धोर रक्त सकते हैं। लेकिन यदि यह दो लेन का राखमार्ग है और यदि घाप एक लेन को जाने के लिए और एक को जाने के लिए रखते हैं तो मैं समझता हूँ कि यह प्रणाली खत्म हो जाएगी।

श्री अताउर्रहमान : महोदय, इस कार्य के लिए ऐसे व्यक्ति की आवश्यकता है जिसे ट्रैफिक का ज्ञान हो।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं श्री अताउर्रहमान द्वारा रखे खंड 131 के संशोधन सं. 105 को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 105 सभा में मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“ खण्ड 131 विधेयका का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकार हुआ

खण्ड 131 विधेयक में जोड़ दिया गया

खण्ड 132—कुछ बसार्नों में डाइवर का रुकने का कर्तव्य।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री सी. माधव रेड्डी—अनुपस्थित। श्री बी. शोभनाद्रोश्वर राव।

श्री बी. शोभनाद्रोश्वर राव : महोदय मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 78 पंक्ति 33 तथा 34.

“(क) बर्दी पहने हुए किसी पुलिस अधिकारी द्वारा बेसी अपेक्षा की जाने पर, या” के स्थान पर निम्नलिखित प्रति स्थापित किया जाए।

“ यान के किसी दुर्घटना में या किसी दांडिक अपराध में अन्तर्गत होने की दशा में बर्दी पहने हुए किसी पुलिस अधिकारी, जो उपनिरीक्षक की पंक्ति से नीचे का न हो, द्वारा बेसी अपेक्षा की जाने पर, या” (98)

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री शोभनाद्रोश्वर राव द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 98 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : खण्ड 133 तथा 134 में कोई संशोधन नहीं है। मैं खण्ड 133 तथा 134 को एक साथ मतदान के लिए रखूंगा।

प्रश्न यह है :

“कि संख 132 से 134 विधेयक के अंग बनें” ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

संख 132 से 134 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

संख 135 दुर्घटना के मामलों और मार्गस्थ सुख सुविधाओं आदि का अन्वेषण करने के लिए स्कीमें बनाना

श्री अताउर्रहमान : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ (79) पंक्ति 36

‘ट्रक’ के स्थान पर ‘मोटर यानों’ प्रतिस्थापित किया जाए । (115)

महोदय, मैंने ‘ट्रक’ शब्द के स्थान पर ‘मोटर यान’ शब्दों को प्रतिस्थापित करने का सुझाव दिया है । ट्रक अति संकीर्ण शब्द है तथा इसको परिभाषाओं में परिभाषित नहीं किया गया है । अतः इसे ‘मोटर यान’ के रूप में क्यों नहीं रखा जाए । तब धाप बसों तथा कारों को अलग-अलग पार्किंग क्षेत्रों में प्रवेश कर सकते हैं तथा ट्रक उसमें शामिल होंगे । अतः, आप इस सुझाव को स्वीकार कर सकते हैं ।

श्री राजेश पायलट : जैसा कि मैंने उल्लेख किया है कि इस नई स्कीम में—यदि धाप इसके पहले पैराग्राफ को पढ़ें अर्थात् राजमार्गों पर मार्गस्थ सुख-सुविधायें—यह ट्रक पार्किंग मोटे तौर पर राष्ट्रीय राजमार्गों पर ही है क्योंकि वहाँ अधिक ट्रक यातायात होता है तथा मार्गस्थ सुख-सुविधायें उपलब्ध होने लगती हैं जब प्रत्येक 50 किमी. पर स्टॉप तथा पार्किंग सुविधायें हों । तब मैं इस उद्देश्य के लिए कोई नया प्रावधान करने को किसी भी प्रकार से जरूरी नहीं समझता हूँ । आज-कल भारत में राष्ट्रीय राजमार्गों के यातायात पर अधिक संख्या में ट्रक हैं । मैं यह बता दूँ कि हम सभी राष्ट्रीय राजमार्गों को शहरों से उपमार्ग निकाल रहे हैं । इससे यातायात में सहायता मिलेगी । उदाहरण के लिए दिल्ली में राष्ट्रीय राजमार्ग पंच पार्किंग का स्थान नहीं है । इसके लिए उपमार्गों की जरूरत है । राष्ट्रीय राजमार्ग नीति यह है कि सभी बड़े शहरों में उपमार्ग होने चाहिए ।

श्री अताउर्रहमान : मैं शेष भारत की बात कर रहा हूँ । धाप केवल दिल्ली की बात मत कीजिए । मेरे संशोधन को स्वीकार करने में कोई हानि नहीं है ।

श्री राजेश पायलट : यह स्वीकार्य नहीं होगा । इससे किस तरह से मदद मिलेगी । ट्रक यातायात मुख्यतः केवल राष्ट्रीय राजमार्गों पर है ।

श्री अताउर्रहमान : मैं दो श्रेणियों की बात कर रहा हूँ । मेरे पास केवल ट्रक हैं । मेरे पास बाहन नहीं हैं । यह समस्या है ।

श्री राजेश पायलट : मैंने कारों के बारे में कहा है । इसमें करने को कुछ नहीं है । मार्गस्थ सुख-सुविधायें जुटायी जा रही हैं । यह व्यवस्था केवल ट्रकों के लिए है क्योंकि वर्तमान समय में सड़क पर ट्रक यातायात 11 प्रतिशत से बढ़कर 59 प्रतिशत हो गया है । अतः, हम ट्रकों को प्राथमिकता दे रहे हैं । क्योंकि माल का आवागमन सड़क मार्ग से होता है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री अताउर्रहमान द्वारा प्रस्तुत किये गये संशोधन-कमेसभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 115 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : खण्ड 136 से 146 में कोई संशोधन नहीं है। अतः मैं उनको स्वीकृत करने लिए एक साथ सभा में रखता हूँ। प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 135 से 146 तक विधेयक के अंग बनें।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड 135 से 146 विधेयक में जोड़ दिए गए

खंड 147 पालिसियों की अपेक्षाओं तथा बायर्सों की सीमाएं

उपाध्यक्ष महोदय : श्री माधव रेड्डी। वह अनुपस्थित हैं। अब संशोधन सं. 89, श्री बी. शोभनाश्रीश्वर राव।

श्री. बी. शोभनाश्रीश्वर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ।

पृष्ठ 85,—

“पंक्ति 24 के पश्चात् (iii) ड्राइवर, जो यान स्वामी भी है, की मृत्यु या शारीरिक क्षति का अन्तःस्थापित किया जाए। (89)

उपाध्यक्ष महोदय, मैं पंक्ति 24 के पश्चात् इस नए उपबन्ध को अन्तःस्थापित कराना चाहता हूँ। मेरा विचार है कि मन्त्री महोदय इस बात को समझेंगे कि वर्तमान समय में ट्रक ड्राइवरों में से बहुत से ड्राइवर वाहन के मालिक भी हैं तथा यह उनको रोजगार देने के साथ-साथ उनकी आर्थिक विका का साधन भी है। वर्तमान कानून में कुछ विसंगतियों के कारण, जो ड्राइवर ट्रक के मालिक भी हैं और जब ट्रक से कोई दुर्घटना हो जाती है तथा मृत्यु अथवा घायल होने की स्थिति में उस ड्राइवर व मालिक को इस कानून के द्वारा कोई मदद नहीं मिलती है तथा उसके परिवार को कान्ही कष्ट झेलने पड़ेंगे। वह धारा 47 के की उपधारा ख (1) तथा उपधारा ख (2) के अन्तर्गत भी नहीं आता है। इसीलिए मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय उन बड़ी संख्या में ट्रक ड्राइवरों तथा मालिकों के हित में पंक्ति 24 के पश्चात इस उपधारा को अन्तःस्थापित करने के लिए सहमत हों।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, मोटर यान अधिनियम के इस उपबन्ध के अन्तर्गत केवल बेतनभोगी कर्मचारी, ड्राइवर तथा पर व्यक्ति बीमा जोड़ना ही आता है। यदि मालिक ड्राइवर भी है तो मालिक को वस्तुतः व्यक्तिगत दुर्घटना बीमा की सहायता लेनी होती है क्योंकि वर्तमान कानून में हम पर व्यक्ति अथवा बेतनभोगी कर्मचारी रखते हैं। यदि मालिक खुद ड्राइवर भी है तो वह अपने लिए एक व्यापक बीमा योजना ले सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री शोभनाश्रीश्वर राव द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 89 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड-147 को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ :

अबन यह है :

“कि खंड-147 विधेयक का अंग बने।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड-147 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : अबन यह है :

“कि खंड 148 से 177 विधेयक के अंग बने”।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 148 से 177 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 178—

पास या टिकट के बिना यात्रा करने और कंडक्टर द्वारा कर्तव्य की अर्थात् सेवा के

लिए तथा सेवा गाड़ी आदि के चलाने से इन्कार करने के लिए शास्ति प्राप्ति।

श्री श्री. शोमनप्रोखर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ।

पृष्ठ 101-

परिच्छेद 8 के पश्चात् निम्नलिखित अन्तःस्थापित किया जाए।

“(4) कोई भी व्यक्ति, जो यात्री के रूप में पैसे देकर या मुक्त किसी माल गाड़ी में यात्रा करता है, जुमनि से जो एक सौ रुपये तक का हो सकेगा, दण्डनीय होगा और ऐसी मालगाड़ी का ड्राइवर कारावास से, जिसकी अवधि एक सप्ताह से अधिक नहीं होगी और अथवा जुमनि से जो दो सौ रुपये तक का हो सकेगा दण्डनीय होगा।”

उपाध्यक्ष महोदय : महोदय अपने इस प्रस्ताव में मैं खंड 170 पृष्ठ 101 पर खंड 3(ख) के बाद एक नया उपखण्ड (ग) अन्तःस्थापित करना चाहता हूँ।

महोदय, आप भली भाँति जानते हैं कि कई बार ट्रक चालक ट्रक में कुछ लोगों को बिठा लेते हैं। उनसे कुछ पैसे लेकर फिर उन्हें दूसरे स्थान पर उतार देते हैं। इस बीच अगर कोई दुर्घटना हो जाती है तो इस ट्रक के मालिक को जो बहुत दूर अपने निवास स्थान पर होता है। जिसका इस अपराध से किसी प्रकार का कोई संबंध नहीं होता है, इस दुर्घटना के लिए जिम्मेदार ठहराया जाता है तथा यात्री की मृत्यु होने अथवा चोट लगने के लिए उनसे मुआवजा दिलवाया जाता है। अतः मैंने ट्रकों पर इस प्रकार की गैरकानूनी यात्रा को रोकने के लिए इस संशोधनका प्रस्ताव किया है। वस्तुतः यह कोई बड़ा दण्ड नहीं है बल्कि इस प्रकार की प्रवृत्ति को रोकने के लिए मैंने इस संशोधनका प्रस्ताव किया है। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इस नए उपखण्ड के अन्तःस्थापन के लिए सहमत होंगे।

श्री राजीव चन्द्र : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य के कहने का तात्पर्य यह है कि इस अपराध में शिष्ट चालक को भी दण्डित किया जाना चाहिए। हमारा भी यही उद्देश्य है। ऐसे

चालक की नियुक्ति कौन करता है ? वाहन का मालिक ही उनकी नियुक्ति करता है, यह उसी का कर्तव्य है कि वह देखे कि चालक सही तरीके से कार्य कर रहा है अथवा नहीं। यदि घाप इसमें चालक को लिप्त करेंगे तो वाहन के मालिक लापरवाह हो जायेंगे क्योंकि तब इसकी जिम्मेदारी वाहन के मालिक से हटकर चालक पर आ जायेगी। परन्तु चालक इसके लिए उत्तरदायी नहीं है। मान लीजिए, चालक ट्रक में सवारियों को ले जाता है और दुर्घटना करने के बाद फरार हो जाता है, तो हम केवल ट्रक के मालिक को ही पकड़ सकते हैं। अतः इस मामले में ट्रक मालिक को लिप्त पाया जाता है और उसे दण्डित किया जाता है। यह प्रक्रिया चालक को दण्डित करने की अपेक्षा अधिक प्रच्छन्नी साबित होगी।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री बी. शोभनाश्रीश्वर राव द्वारा प्रस्तुत संशोधन सभा के मतदान के लिये रखता हूँ।

संशोधन संख्या 90 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : खंड 179 से 184 तक पर कोई संशोधन नहीं है।

प्रश्न यह है कि :

‘कि खंड 178 से 184 विधेयक के अंग बनें।’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

‘खंड 178 से 184 विधेयक में जोड़ दिये गये।’

खंड 185

किसी मत्त व्यक्ति द्वारा या मादक द्रव्यों के अंतर में होते हुए किसी व्यक्ति द्वारा

मोटर यान चलाया जाना।

प्रो. सौकुब्दीन सोज : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 102 ‘पंक्ति 45’—

‘तीन हजार’ के स्थान पांच हजार’ प्रतिस्थापित किया जाए। (39)

महोदय, आपने पहले देखा है कि इसे किस प्रकार एक प्रावधान द्वारा एक लापरवाह चालक के साथ दया के साथ सलूक किया गया जो एक अधिनियम बन जायेगा। अब खंड 185 के अन्तर्गत कोई मत्त व्यक्ति या मादक द्रव्यों के अंतर में होते हुए वाहन चलाता है तो उसे हल्का दण्ड मिलता है। खंड 185 के उपखंड (ख) में उल्लेख है कि ऐसे व्यक्ति को प्रथम अपराध के लिए कारावास जो छः महीने की अवधि तक हो सकेगा अथवा जुर्माने, जो 2000/-रु. तक हो सकेगा अथवा दोनों से दण्डित किया जायेगा; दूसरी बार दोषसिद्धि होने पर कारावास से जो दो वर्ष तक हो सकेगा अथवा जुर्माने से जो 3000/-रु. तक हो सकेगा अथवा दोनों से दण्डित किया जायेगा। इस खंड में दूसरे अपराध के लिए जुर्माना केवल 3000/-रु. तक का है।

अपने प्रस्तावित संशोधन के अनुसार मैं इस विषय में अपने विचार व्यक्त करने का हकदार हूँ। अथवा 3000/-रु. की बजाय 5000/-रु. का सुझाव मन्त्री महोदय द्वारा स्वीकार नहीं किया

जाने वाला है। परन्तु वह मुझे इस बात को स्पष्ट रूप से बताने की कृपा करेंगे कि किसी मत व्यक्ति द्वारा मोटर वाहन खलाये जाने पर वह निश्चित रूप से किसी को चोट पहुंचायेगा या किसी की मृत्यु भी हो सकती है तो उसकी प्रथम दोषसिद्धि पर उसे कारावास की सजा होगी जो छह महीने तक हो सकती है। इसका अभिप्राय यह है कि उसे केवल 15 दिन तक का भी कारावास हो सकता है। इस कानून में यह एक कार्य है। उसे दूसरी बार दोषी पाये जाने पर दो वर्ष तक का कारावास अथवा 3000/-रु. तक का जुर्माना हो सकेगा। मेरा सुझाव है कि इसके लिए कड़ा दण्ड होना चाहिए। अन्यथा इस बारे में जो कुछ भी होता है उसका हम एक प्रकार के दया के ससूक को कानूनी रूप देते हैं जिसका कोई औचित्य नहीं है।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ठोक कह रहे हैं तथा सभा सरकार का भी यही अभिप्राय है। यदि आप ध्यानपूर्वक अध्ययन करें तो पायेंगे कि प्रथम अपराध के लिए छह महीने का कारावास तथा 2000/-रु. का जुर्माने की सजा है। दूसरे अपराध के लिए 3000/-रु. की सजा बात नहीं है। परन्तु हमने छह महीने के स्थान पर दो वर्ष के कारावास की सजा की व्यवस्था की है जो 3000/-रु. से 5000/-रु. तक के जुर्माने की अपेक्षा सस्ती का बेहतर सूचक है। 3000/-रु. से 5000/-रु. तक का अधिक दण्ड बढ़ाने की अपेक्षा दो वर्ष का कठोर कारावास अधिक महत्वपूर्ण है।

श्री. सैफुद्दीन सोज : इस स्थिति में विधेयक के उस खंड में 'या' शब्द नहीं होना चाहिए। आप इसके स्थान पर 'और' शब्द अन्तःस्थापित करें।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं सैफुद्दीन सोज द्वारा प्रस्तुत संशोधन सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 34 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि :

“कि खंड 185 विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 185 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 186

मोटर यान खलाने के लिए मानसिक या शारीरिक रूप से अयोग्य होते हुए खलाना।

श्री. सैफुद्दीन सोज : मैं पुनः आपका समर्थन चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप सदन से समर्थन मांगिए।

श्री. सैफुद्दीन सोज : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

पृष्ठ 103 'पंक्ति 1'—

‘किसी सार्वजनिक स्थान में’ का लोप किया जाये। (35)

“किसी सार्वजनिक स्थान में” शब्द बड़ा भटपटा लगता है। हमारा देश लगभग एक प्रगतिशील देश है परन्तु हमें अभी भी कई क्षेत्रों में विकास करना है। भारत में सार्वजनिक स्थानों को भली भांति परिभाषित नहीं किया गया है। आप किसी व्यक्ति द्वारा मोटर यान चलाने के सम्बन्ध में ‘सार्वजनिक स्थान’ शब्द का प्रयोग क्यों करते हैं ? मैं चाहता हूँ कि इन ‘सार्वजनिक स्थानों में’ शब्दों को हटा दिया जाय।

श्री राजेश बाघलट : माननीय सदस्य ठीक कह रहे हैं कि सार्वजनिक स्थानों को भली भांति तथा निजी स्थानों को भली भांति परिभाषित नहीं किया गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं प्रो. सैफुद्दीन सोब द्वारा प्रस्तुत संशोधन सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 35 सभा में मतदान के लिए रखा गया और अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 186 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 186 विधेयक में जोड़ दिया गया।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं खंड 187 से 199 तक मतदान के लिए रखता हूँ।

प्रश्न यह है (8)

“कि खंड 187 से 199 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 187 से 199 तक विधेयक में जोड़ दिये गये।

खंड 200 कतिपय अपराधों का शमन

श्री अताउर्रहमान : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

पृष्ठ 106 ‘पंक्ति 41’—

‘ऐसे अधिकारियों के पश्चात् निम्नलिखित अन्तःस्थापित किया जाये।

‘जिनमें यातायात शाखा का पुलिस अधीक्षक या उसके समतुल्य रैंक का अधिकारी भी सम्मिलित है’ (116)

- स्वर्ग से कोई नहीं उतरा है। एक सिपाही समाज से अलग नहीं हो सकता। वह समाज की एक पैदावार है और यही कारण है कि मैंने यह दबाव डालना चाहा कि अच्छे परिणाम प्राप्त करने के लिए पुलिस अधिकारियों पर विश्वास किया जाना चाहिए। इस संशोधन में यह एक चना के रूप में है। सरकार पुलिस अधिकारियों का उपयोग अपराध शमन शुल्क महत्वपूर्ण कर्तव्यों को निभाने के लिये करती है। इसका विश्वास लगाने के लिए क्यों नहीं किया जा सकता ? यह कोई जुमाना भी नहीं है। यह एक फीस है। इसलिए, मैंने पुलिस यंत्रणा का शाखा अधीक्षक सहित इसे शामिल किया

था। मैंने यह सोचा था कि यह पुलिस तथा सरकार दोनों के लिए एक अच्छा संकेत होगा। यहां भारत में अन्य देशों की तरह हमें यातायात नियंत्रण की अधिक प्रभावी बनाने के लिए भी इस कार्य को करना चाहिए।

श्री राजेश पायलट : यह खंड काफी लचीला है जब कि राज्य सरकार एक अधिसूचना जारी करके अन्तिम रूप से इस स्वीकार कर सकती है, अतएव, यह निर्णय लेना पूर्णतया राज्य सरकार पर निर्भर करती है कि कस पद के अधिकारों को इसमें शामिल किया जाए फला-फला अधिकारों को नियुक्त करने के लिए कम्प सरकार के कोई सख्त निदेश नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री अताउर्रहमान के द्वारा प्रस्तुत संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 116 सभा के मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : खंड 20 में कोई संशोधन प्रस्तुत नहीं किया गया है। अतएव, मैं खंड 200 तथा 201 को स्वीकृति हेतु एक साथ रखता हूँ। अब मैं खंड 200 तथा 201 को मतदान के लिए रखूंगा।

प्रश्न यह है

“कि खंड 200 तथा 201 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 200 तथा 201 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 202 चारंट के बिना गिरफ्तार करने की शक्ति

श्री श्री. शोमनाथीश्वर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 107 'पंक्ति 9'—

“पुलिस अधिकारी” के पश्चात् “जो उपनिरीक्षक की पंक्ति से नीचे का न हो” अन्तःस्थापित किया जाए। (99)

मैं संशोधन प्रस्तुत करता हूँ और मैं यह कहना चाहूंगा कि यह सामान्य जानकारी है कि पुलिस कास्टेबल इस बात को भला-भाति जानते हुए ट्रक ड्राईवर्स को परेशान करेंगे और मैं यह नहीं जानता कि सरकार “उप-निरीक्षक की पंक्ति से नीचे का न हो” को जोड़ने के लिए इन छोटे-छोटे संशोधनों को स्वीकार क्यों नहीं कर रही है ताकि इस परेशानी को कम किया जा सके। मैं यह नहीं कहता कि यह परेशानी बिल्कुल समाप्त हो जाएगी परन्तु यह कम हो जाएगी और प्रत्येक बात के लिए यदि माननीय मंत्री महोदय यह कहते हैं कि “हम यह शक्ति राज्य सरकार को देंगे, तो मैं समझता हूँ कि अधिकांश उपबन्ध राज्य सरकार द्वारा किए जाने चाहिए” थे। इस विधेयक का प्राकृतिक केन्द्र सरकार द्वारा क्यों संशोधन किया गया है? आप छपका देखते हैं कि पिछली प्रवृत्तियों को समाप्त कर दिया गया है। ट्रक ड्राईवर्स को बेहतरी के लिए, उन को पर्याप्त संरक्षण प्रदान करने के लिए उन में परिवर्तन किया जाना चाहिए। मैं नहीं समझता कि माननीय मंत्री महोदय इस बात से असहमत होंगे और मैं आशा करता हूँ कि वे इस संशोधन को स्वीकार करेंगे।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस बारे में पहले भी यह जिज्ञास कर चुका हूँ और काफी लम्बी चर्चा भी हो चुकी है। हमने विभिन्न पहलुओं पर चर्चा की है। उन लम्बी चर्चाओं पर विचार करते हुए माननीय सदस्यों ने जो प्रश्नकाए व्यक्त की हैं उन पर पहले ही चर्चा की जा चुकी है। कुछ राज्यों ने यह कहा है कि पुलिस में यथासंभव न्यूनतम श्रेणी (रैंक) ढांचा निर्धारित करना संभव नहीं होगा इसलिए इस स्थिति में ऐसी किसी शर्त को स्वीकार करने से ऐसे किसी उद्देश्य की पूर्ति नहीं होगी जिसके लिए यह विधेयक लाया गया है। मुझे आपको एक बात बता देनी चाहिए। श्रेणी (टैंक) का तो कोई बात ही नहीं है। उस विशेष राज्य की संस्कृति, प्रशासन तथा पुलिस पर विचार किया जाना है। यह बात नहीं है कि केवल निरीक्षक ईमानदार हो सकता है और हवलदार ईमानदार नहीं हो सकता है। यह कोई बात नहीं है कठोर प्रशासन ही कानूनों को कार्यान्वित तथा लागू करता है, इस बात का महत्व है। महत्व इस बात का है कि कोई राज्य सरकार इस कानून को कैसे लागू करती है तथा उसके पीछे उसके क्या इरादे हैं। उस बात का अधिक महत्व है। श्रेणी ढांचे का कोई महत्व नहीं है।

श्री बी. शोभनाद्रीश्वर राव : निश्चित रूप से इसमें अन्तर होगा।

श्री राजेश पायलट : हम इन मुद्दों पर और अधिक लम्बी चर्चा नहीं का सकते हैं। मुझे इस सभा को इस बात से आश्वस्त कर देना चाहिए कि यहां मौजूद क्लब से प्रारम्भ करने का इरादा यह है कि राज्य सरकार का वर्दीधारी पुलिस अधिकारी सक्षम है। हम यह कार्य राज्य सरकार पर छोड़ देते हैं और उसकी कार्यवाही देखते हैं तथा यह देखते हैं कि उसका क्या परिणाम निकलता है।

श्री एन. जी. रंगा (गुंटूर) : महोदय, मेरा यह सुझाव है कि बेहतर होगा कि केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को सलाह दे कि जहां तक सम्भव हो, यह उप-निरीक्षक के रैंक से नीचे नहीं होना चाहिए। वह यह परामर्श दे सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री बी. शोभनाद्रीश्वर राव द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन संख्या 99 सभा के मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : क्लब 203 से 205 में कोई संशोधन नहीं है। इसलिए अब मैं क्लब 202 से 205 सभा के मतदान के लिए रखूंगा। प्रश्न यह है।

“कि क्लब 202 से 205 विधेयक के अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

क्लब- 202 से 205 विधेयक में जोड़ दिये गए

क्लब-206

‘पुलिस अधिकारी की इस्ताफेज परिवर्द्ध करने की क्षमिता

श्री बी. शोभनाद्रीश्वर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 110, पंक्ति 1 और 2,—

“यदि राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी पुलिस अधिकारी अथवा अन्य व्यक्ति के स्थान पर निम्नलिखित प्रस्थापित किया जाए—

“यदि इस अधिनियम की धारा 213 की उपधारा (1), (2) और (3) के अधीन नियुक्त किसी अधिकारी या मोटर यान विभाग द्वारा इस निमित्त विशेष रूप से प्राधिकृत अन्य व्यक्ति” । (100)

महोदय, मैं यह संशोधन इसलिए लाना चाहता हूँ कि जहाँ तक इस खण्ड 206 का सम्बन्ध है, पुलिस विभाग के बजाय मोटर यान विभाग का अधिकारी उन दस्तावेजों को माँगने या उन पर कार्यवाही करने के लिए अधिक उपयुक्त तथा सक्षम है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि वह मेरे संशोधन पर विचार करें तथा इसे स्वीकार करें।

श्री राजेश पायलट : महोदय, यह सम्भव नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री वी. शोभनाद्रोश्वर राव द्वारा किए गए संशोधन को समा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 100 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 206 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 206 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड-207

रजिस्ट्रीकरण प्रमाणपत्र या परमिट के बिना उपयोग किए गए यानों को निरस्त करने की शक्ति

श्री शोभनाद्रोश्वर राव : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 110, पंक्ति 33 और 34,—

“यदि राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी पुलिस अधिकारी या राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत अन्य व्यक्ति” के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाए—

“यदि इस अधिनियम की धारा 213 की उपधारा (1), (2) और (3) के अधीन नियुक्त किसी अधिकारी या मोटर यान विभाग द्वारा इस निमित्त विशेष रूप से प्राधिकृत अन्य व्यक्ति।” (101)

मैं महसूस करता हूँ कि दस्तावेजों को जब्त करने अथवा वाहन को रोके रखने के लिए मोटर यान विभाग अधिक उपयुक्त है मुझे आशा है कि माननीय मंत्री मेरे संशोधन से सहमत होंगे।

श्री राजेश पायलट : महोदय, इस बात का स्पष्ट उत्तर दिया गया है

“राज्य सरकार द्वारा इस निमित्त प्राधिकृत किसी पुलिस अधिकारी या कोई अन्य व्यक्ति।” इस प्रकार राज्य सरकार प्राधिकृत कर सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अब श्री वी. शोमनाथीस्वर राव द्वारा प्रस्तुत किये गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन सं. 101 मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 207 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 207 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड 208-सामलों का संक्षिप्त निपटारा

श्री अताउर्रहमान : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ 111, पंक्ति 19,—

“घनादेश” के पश्चात् “या परिदान के ऐसे अन्य साधनों” अन्तःस्थापित किया जाये। (117) महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्या मैंने कुछ गलत कहा है। न्यायालय को जुमाने घनादेश द्वारा भेजे जाने होते हैं। क्या भ्रम समझते हैं कि गांवों से भेजे गए घनादेश कभी न्यायालय में पहुंच पायेंगे। इसीलिए मैंने कहा है कि घनादेश के अलावा “परिदान के किसी ऐसे साधनों से।” प्राप न्यायालय में जाकर इसका भुगतान कर सकते हैं।

श्री राजेश पायलट : इसकी अनुमति है।

श्री अताउर्रहमान : यह सहायक होगा वह अपराध, वाहन के लिए पैसा जमा करवाएगा। वह निश्चित रूप से धावेदन करके पैसा जमा करवा सकता है और क्लर्क से रसीद ले सकता है। इसे स्वीकार किया जा सकता है।

श्री राजेश पायलट : हमने “घनादेश” को इसलिए रखा है क्योंकि दूर-दराज के गांवों में यही एक मात्र साधन है। माननीय सदस्य ने “अन्य साधनों” को शामिल करने के लिए एक संशोधन पेश किया है केवल दो साधन हैं। एक है घनादेश दूसरा खुद जाकर। व्यक्तिगत रूप से पैसा जमा करवाने के बारे में कोई प्रतिबन्ध नहीं है। गांव में टेलीकम सुलभ नहीं है। इसलिए इसका उपयोग नहीं किया जा सकता।

प्रो. एन. जी. रंगा : घनादेश अपेक्षाकृत अधिक सुरक्षित है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अब श्री अताउर्रहमान द्वारा प्रस्तुत किए गए संशोधन को सभा के मतदान के लिए रखूंगा।

संशोधन संख्या: 117 मतदान के लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

उपाध्यक्ष महोदय : खण्ड 209 से 217 में संशोधन के लिए कोई सूचना नहीं दी गयी है। इसलिए अब मैं खण्ड 208 से 217 को एक साथ सभा के मतदान के लिए रखूंगा।

प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 208 से 217 विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 208 से 217 विधेयक में जोड़ दिए गए।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि अनुसूची, खण्ड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अनुसूची, खण्ड 1, अधिनियम सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री राजेश पायलट : मैं माननीय सदस्यों को उनके द्वारा दिए गए सुझावों के बारे में आश्वासन देता हूँ। जैसा कि हमारे उप-नेता ने कहा है, हम राज्य सरकारों को “उप-निरीक्षक के पद से नीचे के अधिकारी द्वारा जांच न करने” की सलाह देते हैं, माननीय सदस्य ने जो भी शायद ही है, मैं निश्चय ही सम्बन्धित राज्य सरकार को उनके विचार भेज दूंगा तथा राज्य सरकार द्वारा उनके सुझाव को सम्मिलित कराने का प्रयास करूंगा जो कि मैं नहीं कर सका...

श्री श्री. शोभनाश्रीदेवर राव : धन्यवाद।

श्री राजेश पायलट : अब मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

“कि विधेयक संशोधित रूप में, पारित किया जाए।”

श्रीमती गीता मुखर्जी

श्रीमती गीता मुखर्जी : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे तीसरी बार बोझने का अवसर प्रदान करने के लिए धन्यवाद। यह विधेयक जो कि महाभारत की तरह है, पारित ही होने की अवस्था में है.....

[हिन्दी]

श्री बालकवि बंरागी (मंदसौर) : उपाध्यक्ष जी, महाभारत में गीता का उपदेश अब हो रहा है।

[अनुबाध]

श्रीमती गीता मुखर्जी : परन्तु मुझे ऐसा लगता है कि अब बच्ची गीता का एक अंश छूट गया है। मैं यही प्रश्न उठाना चाहती हूँ। सभी खण्डों के बावजूद इस विधेयक में जन-सुरक्षा के पहलु पर विचार नहीं किया गया है, अर्थात् सार्वजनिक कूट की बसों द्वारा अपने रुट बिन्ह किम प्रकार प्रदर्शित किए जाएंगे। मैं समझती हूँ कि यह किया जाना चाहिए था। इस सन्दर्भ में, मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करना चाहती हूँ। चूँकि उन्होंने हमारे सारे सुझावों को ध्वनीकारक

कर दिया है, सक्रिय कार्यकरण के लिए वह कम से कम हमारा एक सुझाव स्वीकार करें। यदि वह डी. टी. सी बस के रूट चिन्ह देखे तो उन्हें पता लगेगा कि जब बसें तेज गति से चलती हैं तो उन रूट चिन्हों को पढ़ना तथा मुद्रिकल से दिखने वाले उनके नम्बरों को पढ़ना बहुत कठिन होता है। जन-सुरक्षा के हित में, यद्यपि यह खण्ड विधेयक में शामिल नहीं किया गया, मंत्री महोदय द्वारा शीघ्र ही इस विशिष्ट कार्य को ध्वश्य किया जाना चाहिए। व्यक्तिगत रूप से उन्होंने मुझे कहा है कि वह यह कर रहे हैं, परन्तु उन्होंने कुछ नहीं किया

उपाध्यक्ष महोदय : व्यक्तिगत रूप से की गई बातचीत को यहाँ मत बताइए।

श्रीमती गीता मुक्तर्जी : भतः मुझे आशा है कि वह इस बारे में कुछ करेंगे।

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, जहाँ तक रूटों, चिन्ह बोर्डों, गन्तव्य तथा खानगी के स्थान को प्रदर्शित करने का सम्बन्ध है, विशेष रूप से दिल्ली परिवहन निगम में यह बहुत अच्छे ढंग से प्रदर्शित किए जाते हैं। माननीय सदस्य ने एक दिन सुझाव दिया था कि रूट चिन्ह जो बसों में आगे धीरे पीछे लिखे होते हैं वह साइडों में भी लिखे होने चाहिए। यह सुझाव दिया गया था। कुछ राज्यों में पहले से ही यह किया जाता है। बम्बई में यह

श्रीमती गीता मुक्तर्जी : मैं अधिकांश बस से ही यात्रा करती हूँ और मैं जानती हूँ कि यह कितना कठिन है।

श्री राजेश पायलट : प्रश्न यह है कि यह पहले से ही विद्यमान है। आप बम्बई में यह देखेंगे। मद्रास में भी ऐसा ही है ..

श्रीमती गीता मुक्तर्जी : एक दिन आप स्वयं दिल्ली के बस स्टैंड पर खड़े हों और कुछ बसों को देखें और फिर आप वह करें जो आपको करना चाहिए।

श्री राजेश पायलट : यह पहले से ही यहाँ उपलब्ध है माननीय सदस्य के सुझाव का पहले से ही कार्यान्वयन किया जा रहा है। (व्यवधान)

प्रो. एन. जी. रंगा (गुन्टूर) : इसका तीसरा वाहन एक औपचारिक ध्वसर है, जिसे हमें टालना नहीं चाहिए। मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ। मंत्री महोदय से भी अधिक मैं विपक्ष के सदस्यों को बधाई देना चाहता हूँ जिन्होंने इस विस्तृत विधेयक का अध्ययन किया और फिर अपने संशोधनों की सूचना दी और उसके बाद उन्हें प्रस्तुत भी किया तथा सभा के समक्ष रखा। अथवा इस केन्द्रीय प्रशासन पर नियन्त्रण रखना असम्भव होता। वह अपने प्रस्ताव तैयार करते रहते और मंत्री सभा में उन्हें प्रस्तुत करते। (व्यवधान)

श्री राजेश पायलट : निश्चय ही यह ठीक नहीं है। माननीय सदस्य मुझे यह कहने के लिए क्षमा करेंगे कि ऐसा नहीं है कि हमें ऐसा करना है, हम कर देते हैं। हमें लोगों द्वारा चुना गया है और हम लोगों की भावनाओं को समझते हैं। अतः हम भी लोगों के साथ मिलकर कार्य करते हैं।

(व्यवधान)

प्रो. एन. जी. रंगा : संसदीय पद्धति का यह लाभ है कि प्रशासन तथा मंत्री महोदय हमेशा बचे रहते हैं। वह सभा में पूर्ण रूप से तैयार होकर आते हैं जैसे कि हमारे युवा मंत्री जिन्होंने इस विधेयक को प्रस्तुत किया है। मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ। उन्होंने सम्पूर्ण वर्ष के दौरान अच्छा

मिजाज बनाए रखा। यह बहुत ही लम्बे चर्चा थी और बहुत बड़ा विधेयक था। इसलिए मैं, अपनी संसदीय पद्धति तथा अध्यक्ष पीठ को भी इस विधेयक पर हमारे साथ चर्चा करते समय संयम से काम लेने के लिए बचाई देना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री राजेश पायलट : मैं माननीय सदस्यों को उनके सहयोग के लिए धन्यवाद देता हूँ। हम सही दिशा में आगे बढ़े हैं।

5.53 अ. प.

अनुपूरक अनुदानों की मांगें (सामान्य) 1988-89

उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि कार्य-सूची के स्तम्भ 2 में दिखाई गई निम्नलिखित मांगों के सम्बन्ध में 31 मार्च, 1989 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों को पूरा करने के लिए कार्य-सूची के स्तम्भ 3 में दिखाई गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा सम्बन्धी राशियों से अनधिक सम्बन्धित अनुपूरक राशियाँ भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाए।
भाग संख्या :—“1, 2, 4, 11, 20, 21, 26, 43, 46, 47, 50, 52, 60, 68, 77, 80, 81, और 89”

लोक सभा की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत वर्ष 1988-89 के लिए अनुपूरक अनुदानों की मांगें (सामान्य)

मांग संख्या	मांग का नाम	सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत अनुदानों की मांगों की राशि
		राजस्व रुपए
		पूंजी रुपए
कृषि अन्वय		
1.	कृषि	1,00,000
2.	कृषि विभाग और सहकारिता की अन्य सेवाएं	1,00,000
4.	ग्रामीण विकास विभाग	1,00,000

1	2	3	4
संचार मंत्रालय			
11.	दूर संचार सेवाएं	1,00,000	1,00,000
ऊर्जा मंत्रालय			
20.	विद्युत विभाग	—	231,50,00,000
21.	गैर-पारम्परिक ऊर्जा स्रोत विभाग	—	60,00,000
बिजली मंत्रालय			
26.	विद्युत संस्थानों की धदायगियां	—	627,64,00,000
गृह मंत्रालय (खण्ड-1)			
43.	पुलिस	—	78,67,00,000
मानव संचालन विकास मंत्रालय			
46.	शिक्षा विभाग	1,00,000	—
47.	बुक क्लब और खेल विभाग	—	5,38,00,000
उद्योग मंत्रालय			
50.	औद्योगिक विकास विभाग	100,00,00,000	—
52.	रसायन और पेट्रो-रसायन विभाग	1,00,00,000	—
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय			
60.	पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	—	36,00,00,000
इस्पात और खान मंत्रालय			
68.	खान विभाग	—	80,00,000
जल संसाधन मंत्रालय			
77.	जन-संसाधन मंत्रालय	10,60,00,000	—
परमाणु ऊर्जा विभाग			
80.	न्यूक्लीय विद्युत योजनाएं	—	2,00,000
इलेक्ट्रॉनिकी विभाग			
81.	इलेक्ट्रॉनिकी विभाग	1,00,000	2,00,000
गृह मंत्रालय (खण्ड II)			
89.	दिल्ली	30,03,00,000	—
जोड़		141,69,00,000	980,64,00,000

उपाध्यक्ष महोदय : श्री अमल दत्ता बोलेंगे ।

श्री अमल दत्ता (डायमण्ड हार्बर) : आप बहुत कठोर हैं क्योंकि सिर्फ सात मिनट का समय ही दिया है। मेरी एक मात्र समस्या है कि मैंने इसका अध्ययन नहीं किया है। (व्यवधान)

श्री मधु बंडवले (राजापुर) : क्या मैं सात मिनट समय के लिए व्यवस्था का प्रश्न उठा सकता हूँ। (व्यवधान)

श्री अमल दत्ता : मैं श्री राजेश पायलट की गलत समझ रहा था कि वह सारा दिन बोलते रहेंगे। लेकिन उनका मोटरयान इंधन या किसी कारण से बंद हो गया। इसलिए मुझे बोलना पड़ रहा है।

अनुपूरक बजट, जिसे प्रत्येक वर्ष यह संसद पारित करती है के खिलाफ मेरा मेरी पहली आपत्ति यह है कि लोक लेखा समिति के अपने अनुभव से हमने पिछले तीन वर्षों में यह पाया है...

(व्यवधान)

श्री मधु बंडवले : उन्हें आपका अनुभव जारी रखने दिया जाना चाहिए।

श्री अमल दत्ता : हमने पाया है, जब मैं सभाप्रति था, आपको शाब्दिक याद हो, यद्यपि जब बहुत दिन बीत गये हैं, कि अनुपूरक बजट से इतने अधिक पैसे की मांग की जाती है कि संबंधित विभाग मूल अनुदान का भी उपयोग नहीं कर पाती है। हमने इसकी जांच की है और पाया है कि वास्तव में ऐसा होता है कि किसी विशेष उप-शीर्ष के अन्तर्गत कमी-कमी कोई कमी होती प्रतीत होती है तो वह संबंधित विभाग या कोई विशेष अनुभाग अलग अनुदान की मांग करता है और ये अनुदान इस अनुपूरक बजट में आते हैं, जबकि उसी मंत्रालय के दूसरे अनुभाग में अन्तर्गत फाइल होती है। अनतीतवशा अतिरिक्त अनुदान सहित यह मामला जब संसद में अनुमोदन के लिए आने से पहले लोक लेखा समिति के समक्ष आता है तो हम निरूपवाद रूप से और प्रत्येक वर्ष आते हैं कि ज्यादातर विभागों द्वारा लिए गये अनुपूरक अनुदान वास्तव में आवश्यक नहीं थे। मूल अनुदान विभाग के पूरे वर्ष के खर्च के लिए पर्याप्त होता है मैंने कहा कि ज्यादातर विभागों के मामलों में न कि सभी। हमने यह भी पाया है कि जबकि मूल बजट में मांग की गई है, जो इस बात की नियंत्राणी नहीं रखी जाती है कि विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत खर्च कैसे हुआ है जिसके आधार पर विभाग और मंत्रालय की कुल मांग तैयार की गई है। इसके फलस्वरूप पिछले वर्ष समाज कल्याण संबंधी मामले निपटाने वाले विभागों के मामले में 1700 करोड़ रुपये का अचत हुई है। यह राशि बहुत बड़ी है जब आप देखेंगे कि समाज कल्याण का कुल खर्च इतना ज्यादा नहीं है, रक्षा तथा अन्य क्षेत्रों की तुलना में यह राशि कुछ नहीं है।

मंत्री महोदय श्री पांजा की मेरा सुझाव है सामान्यतया श्री गढ़वी को बजट चर्चा के दौरान देखा जाता है। अब श्री पांजा हैं क्या उन्होंने श्री गढ़वी से यह कार्यभार ले लिया है? वह राज्य मंत्री हैं।

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री ए. के. पांजा) : इस कार्य को मैं देख रहा हूँ।

श्री अमल बत्ता : मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वह मंत्रालयों के सभी विभागों के विभिन्न उपशीर्षों के अन्तर्गत खर्चों पर, चाहे कोई भी राशि दी गई हो, यह देखने के लिए कड़ी निगरानी रखें कि जहाँ भी फालतू हो और जहाँ कहीं भी कमी हो, वे पुनर्विनियोग खुद कर सकें। उन्हें सभा के पास आना न पड़े क्योंकि सदन विभिन्न विभागों या मंत्रालयों के खर्च के लिए अनुदान देता है, विशेष अनुदान के अन्तर्गत वे पुनर्विनियोग खुद कर सकते हैं कम से कम उन्हें किसी अनुपूरक अनुदानों के लिए न आना पड़े। यह बिना किसी बात का पता लगाए किया जा रहा है कि उसी विभाग के विभिन्न अनुभागों में कितनी राशि बिना उपयोग के पड़ी है।

जैसाकि मैंने कहा पिछले वर्ष के समाज कल्याण व्यय के मामले में प्रतिवेदन वास्तव में संसद में पिछले वर्ष प्रस्तुत किया गया था और वास्तव में यह 1985-86 बजट का था व्यय में 1700 करोड़ रु. की कमी हुई थी। जब तक उसका विश्लेषण करते हैं तो हम यह पाते हैं कि वर्ष के बीच में कोई निगरानी नहीं की जाती है 1700 करोड़ रु. का व्यय कम इस लिए हुआ क्योंकि वर्ष की अन्तिम तिमाही में बहुत ज्यादा खर्च किया गया था। यह सभी विभागों के व्यय की एक सामान्य तस्वीर है। ऐसा इस लिए है क्योंकि वित्तीय वर्ष के अंत में सभी विभागों में पैसा खत्म करने के लिए खर्च हड़बड़ी में किया जाता है ताकि वर्ष के 9 महीनों में जो कुछ भी खर्च नहीं किया जा सका इसकी भरपाई हो सके। वे अन्तिम तीन महीनों में इसे हड़बड़ी में खर्च करते हैं। यह अच्छी बात नहीं है।

हमने तीनों वर्षों में लोक लेखा समिति के माध्यम से टिप्पणियाँ की हैं, जिसका मैं सदस्य रहा हूँ। दुर्भाग्यवश, हम देखते हैं कि उन्हीं बातों को दोहराया जा रहा है। हमने एक वर्ष उस विशिष्ट परम्परा का पालन न करने के लिए उनकी सराहना की थी, किन्तु अगले वर्ष इसकी पुनरावृत्ति हुई। इसका अर्थ यह कि ऐसा संयोग से हुआ था तथा ऐसा करने का कोई इरादा नहीं था। उन्होंने इस बात को देखने के लिए कोई समुचित निगरानी पद्धति स्थापित नहीं की है कि व्यय वर्ष भर निरन्तर तथा स्थायी रूप से होता रहे। वहाँ ऐसी पद्धति होनी चाहिए अन्यथा धन लोकहित के लिए खर्च नहीं होता है, यह धन ठेकेदार तथा अन्य लोगों, जो वर्ष के अन्त में बिल बनाते हैं तथा पैसा लेते हैं, के पास चला जाता है तथा इसमें से कुछ धन विभागों में रिपवत के रूप में बंट जाता है।

मैं एक अन्य मुद्दे पर जोर देना चाहूँगा, वह मुद्दा यह है कि विभागीय बजट तैयार करते समय पिछले वर्षों के लिये निर्धारित व्यय का तथा चालू परियोजनाओं पर, लम्बे समय से लम्बित चालू परियोजनाओं को पूरा करने पर होने वाले खर्च की और कोई ध्यान नहीं रखा जाता है। चालू परियोजनाओं के लिए विभाग के बजट में धन का ब्राबंटन किये बिना नई परियोजनाएँ शुरू की जाती हैं। हमने यह प्रथा व्यवहारिक रूप से सभी विभागों में देखी है कि वे नई परियोजनाओं को शुरू करने से पहले चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए धन का ब्राबंटन नहीं करते हैं।

अब वे विद्युत विभाग को 231.50 करोड़ रु. दे रहे हैं। पिछले दो दिनों के दौरान बिजली की कमी से प्राप्त अनुभव से,—दुर्भाग्यवश मैं उस समय इसी शहर में था—इस बात के बावजूद कि दिल्ली में इतना अधिक धन खर्च किया जा रहा है, मेरा विचार है कि इसमें से अधिकतम धन यमुना नदी में डूब जाता है। यद्यपि यमुना नदी में काफी कम पानी है फिर भी मैं नहीं जानता कि वे इसमें इतना अधिक धन कैसे फेंक सकते हैं। इस धन को वहाँ से तत्काल निकाल ले जाने के लिए

निश्चय ही कुछ लोग मीज़ूद हैं। इस विद्युत् विभाग में जो हो रहा है उसे पश्चिम बंगाल में हमारी राज्य सरकार द्वारा अनुभव की जा रही कठिनाइयों के उदाहरण से स्पष्ट किया जा सकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, कल अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

10.30 बजे

कार्य मंत्रणा समिति

58वां प्रतिवेदन

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री पी. नामग्याल) : महोदय, मैं श्री एच. के. एल. भगत की ओर से कार्य मंत्रणा समिति का अठारवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा कल 11 बजे म. पू. पर पुनः सम्मेलित होने तक के लिए स्थगित होती है।

602 अ. प.

सत्पश्चात् लोक सभा मंगलवार, 23 अगस्त, 1988
मात्र, 1910 (शक) के 11 बजे म. प. तक के
लिए स्थगित हुई।