**राष्ट्रीय संयुक्त सलाहकार मशीनरी की राष्ट्रीय परिषद में कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व**

11076. **श्री दयाराम शाक्य** : क्या संसदीय कार्य तथा श्रम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय सरकार के प्रत्येक मंत्रालय में (रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) श्रेणी–3 और 4 के कर्मचारियों की संख्या कितनी है । और

(ख) क्या प्रत्येक मंत्रालय में कर्मचारियों का पर्याप्त प्रतिनिधित्व सुनिश्चित करने के लिए कर्मचारियों की वर्तमान संख्या के अनुपात में संयुक्त सलाहकार मशीनरी की राष्ट्रीय परिषद में सीटों को फिर से आवंटन करने का मामला विचाराधीन है ?

**संसदीय कार्य तथा श्रम मंत्री (श्री रवीन्द्र वर्मा)** : गृह मंत्रालय ने सूचित किया है कि केन्द्रीय सरकार के उन ग्रुप "ग" और "घ") कर्मचारियों की वर्तमान संख्या के संबंध में सूचना सहज उपलब्ध नहीं है, जो संयुक्त सलाहकर मशीनरी की योजना के अन्तर्गत आते हैं ।

(ख) संयुक्त सलाहकार मशीनरी की योजना के अनुसार राष्ट्रीय परिषद् में, जो एक शीर्ष निकाय है, कर्मचारियों की सीटों की संख्या, 60 निर्धारित की गई है । 1966 में संयुक्त सलाहकार मशीनरी की योजना को प्रारम्भ करते समय राष्ट्रीय परिषद् में कर्मचारियों की सीटों को विभिन्न मंत्रालयों/विभागों के बीच ग्रुप "ग" और ग्रुप "घ" कर्मचारियों की कुल संख्या के आधार पर वितरित किया गया था । मंत्रालयों/विभागों ने आंवटित की गई सीटों को विभिन्न मान्यता-प्राप्त संघों/यूनियनों/संस्थाओं के बीच वितरित किया । इन सीटों का बंटवारा प्रत्येक ग्रुप की अलग अलग सदस्य संख्या को ध्यान में रख कर किया गया । गृह मंत्रालय ने यह बताया है कि तमाम सीटों को मंत्रालयों/विभागों को पहले से ही आंवटित किया जा चुका है और पात्र कर्मचारियों की वर्तमान संख्या जो कि अब प्रत्येक मंत्रालय/विभाग में बढ़ गई है, के आधार पर इन सीटों का फिर से आंवटन करने की कोई गुंजाइश नहीं है

**पोरबन्दर वाणिज्य मंडल से अभ्यावेदन**

11077. **श्री धर्म सिंह भाई पटेल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गुजरात के सौराष्ट्र क्षेत्र में पोरबन्दर उद्योग तथा वाणिज्य मंडल, पोरबन्दर ने उन्हें 9 अगस्त, 1978 को इस स्थान पर उनके दौरे के समय रेल सुविधाओं के बारे में एक अभ्यावेदन दिया था

(ख) यदि हां, तो उसमें उल्लिखित मांगों का स्वरूप क्या है और इन में कौन सी मांग स्वीकार कर ली गई है और कब तथा इस बारे में विवरण क्या है ;

(ग) अब तक कौन सी मांग स्वीकार नहीं की गई है और इसके क्या कारण हैं ; और

(घ) शेष मांग कब तक और किस प्रकार स्वीकार की जायेगी ।

**रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण)** (क) जी हां ।

(ख) से (घ) : एक विवरण संलग्न है ।

**विवरण**

अभ्यावेदन में की गयी विभिन्न मांगों के संबंध में स्थिति नीचे स्पष्ट की गयी है :—

1. 45 अप/46 डाउन पोरबन्दर—अहमदाबाद गांधीग्राम एक्सप्रेस को अहमदाबाद तक/से चलाने की बजाय दिल्ली तक/से बढ़ाना ।

अहमदाबाद और रेवाड़ी के बीच ट्रंक मार्ग के कुछ भागों पर अतिरिक्त लाइन क्षमता

उपलब्ध न होने के कारण, पोरबन्दर-अहमदाबाद एक्सप्रेस को दिल्ली तक बढ़ाना सम्भव नहीं है।

इसके अलावा, किसी अतिरिक्त गाड़ी को सम्हालने के लिए दिल्ली क्षेत्र के मीटर लाइन स्टेशनों पर अनुरक्षण की फालतू सुविधाएं उपलब्ध नहीं है।

2. वीरमगाम ओखा-पोरबन्दर परियोजना का शीघ्र आमान-परिवर्तन ।

वीरमगाम-ओखा-पोरबन्दर परियोजना के आमान-परिवर्तन का कम दो चरणों में होगा।

चरण i : वीरगमगाम से हापा-न्यू जामनगर तक का आमान-परिवर्तन तथा विडंमिल तक स्पर लाइन—1980 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

चरण ii : न्यू जामनगर से ओखा-कानालुस और पोरबन्दर तक के शेष भाग का आमान-परिवर्तन 1982 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

3. पोरबन्दर में एक रेल मंडल का सृजन।

भारतीय रेलों पर मंडलों का गठन प्रशासनिक और परिचालिनक आवश्यकताओं के आधार पर और कार्य-कुशलता तथा अर्थ-व्यवस्था की आवश्यकता को ध्यान में रख कर किया जाता है। किसी नये मंडल के गठन पर भारी खर्च करना पड़ता है और उस नये मंडल में काम करने के लिए कर्मचारियों का 'सामूहिक' स्थानान्तरण भी करना पड़ता है जिससे कर्मचारियों को असुविधा होती है। इसलिए, नये मंडलों के गठन के बारे में केवल तभी विचार किया जाता है जब उपर्युक्त मानदंड के आधार पर ऐसा करना नितांत अपरिहार्य समझा जाये। इस आधार पर, पोरबन्दर में नये मंडल के गठन का कोई औचित्य नहीं है। पोरबन्दर और इसके निकवटर्ती क्षेत्रों में रेल उपयोगकर्ताओं की जरूरतें मौजूदा भावनगर मंडल, पोरबन्दर जिसका इस समय एक भाग है, द्वारा समुचित रूप से पूरी की जा रही हैं।

4. पोरबन्दर पोर्ट में एक अलग रेलवे स्टेशन की व्यवस्था और वर्ष भर खुला रहने वाले नये पत्तन के लिए रेल भाड़े में रियायत।

इस मामले की रेल प्रशासन द्वारा जांच की जा रही है।

5. खनिज पदार्थों पर आधारित उद्योगों का विकास।

उद्योगों के इस्तेमाल के लिए कच्चे माल को पहले ही निम्नतर दरों पर वर्गीकृत किया गया गया है, इसलिए पण्य-पदार्थों के भाड़ा प्रभारों में कोई ग्राम कमी करने की गुंजाइश नहीं है। यदि इन में कोई कमी कर दी जाती है, तो ऐसे पण्य पदार्थों के परिवहन में होने वाली हानि बढ़ जायेगी।

बौक्साइट कैलसाइड को माल-डिब्बा भार में श्रेणी 65 पर वर्गीकृत किया गया है और इसकी भाड़ा दरों में यदि कोई कमी कर दी गयी, तो इस यातायात की ढलाई में होनी होगी। अत : इस पण्य-पदार्थ की भाड़ा दरों में कोई कमी करना सम्भव नहीं होगा।

6. माल डिब्बे की अपर्याप्त सप्लाई ।

वर्ष 1978–79 के दौरान भावनगर मंडल के कुल दैनिक लदान का औसत 401 माल-डिब्बे रहा जिस में मद 'ई' के 28 माल डिब्बे शामिल हैं, जबकि 1977–78 के दौरान कुल दैनिक लदान का औसत 414 माल-डिब्बे था जिस में मद 'ई' के 33 माल-डिब्बे शामिल है। स्टाक की कमी के कारण लदान में मामूली कमी आयी और रेल इंजन के कोयले की कमी के कारण संचलन में शिथिलता आयी। प्राथमिकता 'ई' के अंतर्गत लदान पर स्टाक की कमी और सीमेंट यातायात की भारी मांगों के कारण प्रभाव पड़ा।

7. निजी रेलवे साइडिंगों के लिए अनुरक्षण और निरीक्षण प्रभारों की दरों में वृद्धि।

श्रमिकों की मजदूरी और समान की कीमतें बढ़ जाने के कारण, साइडिंगों के अनु-

रक्षण की लागत में अत्यधिक वृद्धि हो गयी है। इसलिए, ऐसे प्रभारों का वास्तविक अनुमान लगाने के लिए, रेलों को लागत समय-समय पर अद्यतन करनी पड़ता है। लेकिन, पार्टियों को यह विकल्प है कि निजी साइडिंगों का अनुरक्षण वे स्वयं कर सकती है। उस दशा में, उन्हें केवल निरीक्षण प्रभार अदा करने होते हैं जो अपेक्षाकृत कम होते हैं और यह सुनिश्चित करने के लिए कि इन साइडिंगों का अनुरक्षण अपेक्षित स्तर का हो, रेल कर्मचारियो द्वारा इन साइडिंगों के आवधिक निरीक्षणो की लागत को पूरा करने के लिए ये प्रभार लगाये जाते है। निरीक्षण प्रभारों मे समय-समय पर संशोधन भी करना पडता है, ताकि रेल कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि का तत्व भी इन मे आ जाये।

8. दावों का शीघ्र निपटारा।

अप्रैल, से जून 1978–79 की अवधि मे, कुल दावों में से 68 प्रतिशत दावे 42 दिन की निर्धारित अवधि, जो 1977 के बजट भाषण में निर्धारित की गयी थी, के भीतर निपटा दिये गये थे। अप्रैल से जून, 1978 की अवधि में पश्चिम रेलवे पर दावों के निपटारे का औसत समय 29 दिन था और जुलाई 1978 मे यह समय केवल 30 दिन था।

अधिक मूल्य के, विशेष रूप से कोयले के परेषणों से संबंधित, दावों के निपटारे के संबंध में अधिक समय लगता है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना उपयुक्त होगा कि अप्रैल से जून, 1978 तक की अवधि के दौरान पश्चिम रेलवे को प्राप्त हुए दावों की कुल संख्या मे से, लगभग 68 प्रतिशत दावे ऐसे थे जो अन्य क्षेत्रीय रेलों को बुक किये गये परेषणों के संबंध में थे और शेष 32 प्रतिशत स्थानीय बुकिंग के संदर्भ में थे। अन्य क्षेत्रीय रेलों से बुक किये गये यातायात से संबंधित दावों के निपटारे में अपेक्षाकृत अधिक समय लग जाता है क्योंकि एक स्थान से दूसरे स्थान तक बुलाई और अन्य सम्बद्ध आंकड़ों के संबंध में छान-बीन करने के काम में दो या अधिक रेलें सम्मिलित होती हैं।

**Amount paid to Niramony Polyclinic, Calcutta**

11078. SHRI SARADISH ROY: Will the Minister of HEALTH AND FAMILY WELFARE be pleased to state:

(a) how much amount of money was sanctioned and paid till now to Niramony polyclinic at Gariahata, Calcutta for construction of buildings, purchase of equipments etc.,

(b) what are the terms and conditions of such payment and whether it fulfilled; and

(c) whether this polyclinic is recognised under CGHS and under what conditions,

(d) whether conditions have been fulfilled; and

(e) if not, steps taken for such failure?

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND LABOUR (SHRI RAVINDRA VARMA): (a) The following amounts were sanctioned and paid to Niramoy Polyclinic, Calcutta for purchase of hospital equipments:—

| Year | Amount |
|---|---|
| 19766-67 | Rs. 40,000.00 |
| 1967-68 | Rs. 80,000.00 |
| 1977-78 | Rs. 67,178,68 |

(b) A copy of the conditions of eligibility for assistance is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-4533-79]: Payment of the sanctioned amount of grants are made after receipt of requisite documents such as Undertaking, Bond, etc. from the institution accepting all the terms and conditions of grants. A copy of those conditions is enclosed as Annexure II. The conditions of eligibility