

लोक सभा वाद-विवाद  
का  
हिन्दी संस्करण  
आठवाँ सत्र

(आठवीं लोक सभा)



(खंड 27 में अंक 31 से 40 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

## विषय-सूची

अष्टम भाग, खंड 24, आठवां सत्र, 1986/1908 (शक)

अंक 9, गुरुवार, 5 मार्च, 1987/14 फाल्गुन, 1908 (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	1--25
*तारांकित प्रश्न संख्या : 123, और 128 से 130	
प्रश्नों के लिखित उत्तर	25—224
तारांकित प्रश्न संख्या : 124, से 127, और 131 से 141	
अतारांकित प्रश्न संख्या : 1323 से 1392 और 1394 से 1555	
सभा घटल पर रखे गये पत्र	224—235
सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति	235
चौदहवां प्रतिवेदन तथा कार्यवाही सारांश	
अफ्रीका कोष की शिल्लक बंटक के बारे में बहस	235—238
श्री नारायण दत्त तिवारी	235—237

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



नियम 377 के अन्तर्गत मामले	...	...	...	238—242
(एक) जाजपुर-कपोंझर रोड रेलवे स्टेशन पर एक उपरि पुल के निर्माण के लिए उड़ीसा राज्य सरकार को वित्तीय सहायता प्रदान करने की आवश्यकता				
श्री अनादि चरण दास	...	...	...	238
(दो) राजस्थान सरकार को राज्य में, विशेष रूप से पाली जिले की रोहत तहसील में, सूखे की स्थिति से निपटने के लिए वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता				
श्री मूलचंद डागा	...	...	...	238—239
(तीन) उड़ीसा में पधानपत वन की रक्षा करने और उसे एक अन्य जीव अभयारण्य के रूप में विकसित करने की आवश्यकता				
श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही	...	...	...	239—240
(चार) उत्तर-प्रदेश के छत्तीसगढ़ जिले में एक आयुर्वेदिक अनुसंधान संस्थान स्थापित करने की मांग				
डा० चन्द्र शेखर त्रिपाठी	...	...	...	240
(पांच) श्री सुनील दत्त संसद सचिव को जो अमृतसर के स्वर्ण-मंदिर की शांति-यात्रा पर हैं, सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता				
श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी	...	...	...	240
(छह) दूरदर्शन पर प्रातःकालीन कार्यक्रम में हिन्दी के स्थान पर क्षेत्रीय भाषाओं में समाचार प्रसारित करने की मांग				
श्री सी० पी० कुसनदईवेणु	...	...	...	241
(सात) स्वतंत्रता आन्दोलन, राष्ट्रीय नेताओं के जीवन आदि पर नेपाली तथा अन्य भारतीय भाषाओं में भी, जो संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल नहीं हैं, पुस्तकें प्रकाशित करने की मांग				
श्रीमती डी० के० शंभारी	...	...	...	241

(आठ) बम्बई की उपनगरीय रेलगाड़ियों के लिए और अधिक ई०एम०यू० रेकों को उपलब्ध कराने की आवश्यकता

श्री एस० जी० चोखप	...	...	...	241—242
रेल बजट, 1987-88,—सामान्य चर्चा	...	...	...	242—339
श्री अनूप चंद शाह	...	...	...	242—245
श्री अजय मुशरान	...	...	...	245—248
श्री लामिन्वर सिंह	...	...	...	24७—251
श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी	...	...	...	251—254
श्री विलीप सिंह भूरिया	...	...	...	255—256
श्री राम प्यारे सुमन	...	...	...	256—258
डा० ए० के० पटेल	...	...	...	258—260
श्री जी० एस० बसबराजु	...	...	...	260—261
श्री योगेश्वर प्रसाद भोगेश	...	...	...	261—263
श्री जी० एम० बनासवाला	...	...	...	263—265
श्रीमती ऊषा रानी शोमर	...	...	...	265—266
श्री एन० सुन्दरराजन	...	...	...	266—267
श्री एल० बालारमन	...	...	...	267—269
डा० चंद्र शेखर त्रिपाठी	...	...	...	269—271
श्री पी० पेंचालैया	...	...	...	271—272
श्री सलीम खाई० शेरवानी	...	...	...	273—274
श्री भोला राउत	...	...	...	274—277
प्रो० नारायण चंद्र पराशर	...	...	...	277—280
डा० दत्ता सामान्त	...	...	...	280—283
श्री राजाकांत डिवाल	...	...	...	283—284
श्री राम समुझाचन	...	...	...	285—286

श्री नरेन्द्र बुधानिया	...	...	...	286—288
श्री बलबन्त सिंह रामूवालिबा	...	...	...	289—290
श्री गंगा राम	...	...	...	290—292
श्री जगन्नाथ प्रसाद	...	...	...	293—294
श्री ललितेश्वर प्रसाध शाही	...	...	...	294—297
श्री गोकुल सैकिया	...	...	...	298—299
श्री मानवेन्द्र सिंह	...	...	...	299—302
श्री आर० धनुषकोडी अतीतन	...	...	...	302—304
श्री अब्दुल हन्नान खंसारी	...	...	...	304—306
श्री काली प्रसाद पांडेय	...	...	...	306—307
श्री नन्दलाल चौधरी	...	...	...	307—308
श्री मुरली देवरा	...	...	...	308—311
श्री के० एन० सिंह	...	...	...	311—314
श्री शरत देव	...	...	...	314—317
श्री जगन्नाथ पटनायक	...	...	...	318—319
श्री एम० एल० द्विकराम	...	...	...	319—320
श्री ए० जी० सुब्बुरमन	...	...	...	320—321
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	...	...	...	321—322
श्री मोहम्मद अयूब खाँ	...	...	...	322—324
श्री सरफराज अहमद	...	...	...	324—326
श्री उत्तमराव पाटिल	...	...	...	326—327
श्री खेलन राम जांगडे	...	...	...	327—328
श्री लाल बिजय प्रताप सिंह	...	...	...	328—329
श्री तपेश्वर सिंह	...	...	...	329—330
श्री माणिकराव होडस्य गावित	...	...	...	331—333
श्री कम्मोदी लाल जाटव	...	...	...	333—334
श्री भीष्म देव दुवे	...	...	...	334—336
श्री राम श्रीष्ठ खिरहर	...	...	...	336—337
डा० प्रभात कुमार मिश्र	...	...	...	337—339

## लोक सभा

गुव्वार, 5 मार्च, 1987/ 14 फाल्गुन, 1908 (शक्र)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

(उपाध्यक्ष महोवय पीठासीन हुए)

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[हिन्दी]

पक्की सड़कों की लम्बाई का राष्ट्रीय औसत

\*123. श्री के० एन० प्रधान : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पक्की सड़कों का प्रति सी वर्ग किलोमीटर राष्ट्रीय औसत कितना है; और

(ख) कौन-कौन से राज्यों में पक्की सड़कों इस राष्ट्रीय औसत से कम है ?

[अनुवाद]

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) देश में प्रति 100 वर्ग कि० मी० क्षेत्र की पक्की सड़क की लम्बाई का राष्ट्रीय औसत 22.24 कि० मी० है।

(ख) अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, मध्य प्रदेश, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड, उड़ीसा, राजस्थान, सिक्किम और त्रिपुरा राज्य राष्ट्रीय औसत से नीचे हैं।

[हिन्दी]

श्री प्रताप मानु शर्मा : उपाध्यक्ष जी, माननीय सचिव ने सवाल हिन्दी में पूछा है।

श्री राजेश पायलट : हिन्दी में सप्लीमेंट्री का जबाब दे दूंगा।

श्री के० एन० प्रधान : उपाध्यक्ष जी, अभी माननीय मंत्री जी ने बताया कि राष्ट्रीय औसत 22.24 किलोमीटर है जितने पहाड़ी राज्य हैं, उनको छोड़कर सभी राज्यों में मध्य प्रदेश का औसत 12.8 किलोमीटर है, जो कि सबसे कम है। जबकि मध्य प्रदेश का क्षेत्रफल सबसे ज्यादा है। सातवीं पंचवर्षीय योजना में जो प्रोजेक्शन है, उसके अनुसार केवल मध्य प्रदेश में औसत एक प्रतिशत बढ़ने वाला है। क्या माननीय मंत्री जी यह महसूस नहीं करते कि इतना बड़ा असंतुलन अगर सातवीं पंचवर्षीय योजना के बाद भी रहेगा तो ऐसे राज्यों की क्या स्थिति होगी, जिसका क्षेत्रफल सबसे बड़ा है? जो कि डाकू प्रस्त क्षेत्र है, जहां आदिवासी क्षेत्र बहुत जबरदस्त है, जहां पर ग्रोथ सेंटस आज भी सड़कों के लिए मोहताज हैं। क्या माननीय मंत्री जी मध्य प्रदेश सरकार ने जो ग्रोथ सेंटस के लिए प्रोजेक्ट्स भेजे हैं, डाकू क्षेत्र के लिए प्रोजेक्ट्स भेजे हैं, उन पर विचार करेंगे? इसी प्रकार कोयला क्षेत्र में भी सड़कों की हालत बहुत बुरी है। जो कोलसेंस है, उसको भी आपने रिलीज नहीं किया है। छठी पंचवर्षीय योजना में आदिवासी क्षेत्र के लिए अलग से सात करोड़ रुपया दिया था, तो क्या इस तरह से इन सब चीजों के लिए और रुपया देने के बारे में विचार करेंगे?

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य का यह कहना सही है कि मध्य प्रदेश का औसत बहुत कम है। जिन-जिन क्षेत्रों की बात माननीय सदस्य ने की है, वे सारे क्षेत्र, डाकू क्षेत्र और ट्राइबल क्षेत्र ये सब रूरल डवलपमेंट विभाग में है। मेरे विभाग से तो केवल नेशनल हाईवे का संबंध है... (व्यवधान)...

श्री मुरली देवरा : डाकू क्षेत्र के बारे में... (व्यवधान)...

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : सभी डाकू नहीं हैं, डाकू प्रस्त क्षेत्र हैं।... (व्यवधान)...

श्री राजेश पायलट : मध्य प्रदेश वालों ने बलेरिफिकेशन दे दिया है। उपाध्यक्ष महोदय, यह स्टेट सर्वेक्ट है। प्रदेश की सड़कों स्टेट गवर्नमेंट के तहत बनती हैं। सारे प्रोग्राम्स सेन्ट्रल गवर्नमेंट के भी स्टेट गवर्नमेंट के को-आर्डिनेशन से बनते हैं। लेकिन जो माननीय सदस्य ने चिन्ता जाहिर की है, मैं सरकार तक उसको जरूर पहुंचाऊंगा और केन्द्रीय सरकार जो मदद कर सकेगी, उसको हम लोग पूरा करने की कोशिश करेंगे।

श्री के० एन० प्रधान : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने कहा है कि नेशनल हाईवे से अकेले उनको वास्ता है, तो नेशनल हाईवे के बारे में मैं उनसे पूछना चाहता हूँ। एक राष्ट्रीय यातायात पालिसी समिति थी, जिसने मध्य प्रदेश के आठ नेशनल हाईवेज की सिफारिश की थी। पिछले 20-22 वर्षों से राज्य की सड़कों को राजमार्ग घोषित नहीं किया गया है। खास तौर से एक सड़क उभयदुल्लागंज से नागपुर को राजमार्ग घोषित करने के बारे में केन्द्रीय सरकार ने आश्वासन दिया था। इस पर कुछ खर्च भी होने वाला नहीं है। क्या माननीय मंत्री जी इसको राजमार्ग घोषित करने की रूपा करेंगे?

श्री राजेश पायलट : उपाध्यक्ष महोदय, यह बात सही है कि हमारे देश में राष्ट्रीय मार्गों की

भी बहुत कमी है। आजादी के बाद भी हम करीबन 32 किलोमीटर तक भी नहीं पहुँचे हैं, जबकि हमारे देश में रिक्वायरमेंट बहुत है। हर प्रदेश में अपनी-अपनी जरूरतें हैं। यह भी सही है कि मध्य प्रदेश ने आठ मार्गों के लिए हमारे पास खबर भेजी है, लेकिन सबसे बड़ी सरकार के सामने जो परेशानी है, वह यह है कि हमारे पास रिसोर्सेज की कमी है। इस बार हो सकता है प्लानिंग कमीशन इस विभाग की तरफ ध्यान दे। इसी कारण सरकार के पास एक प्रस्ताव विचाराधीन रहा है, जो हमारे विभाग को सरकार ने दिया है, हम ऐसे रिसोर्सेज जुटाएँ जिससे सरकार की मदद हो सके। हम नेशनल हार्डवेयर अथॉरिटी की सोच रहे हैं। इस सम्बन्ध में एक बिल बहुत ही जल्दी संसद के समक्ष लाने की कोशिश कर रहे हैं, जिससे नेशनल हार्डवेयर अथॉरिटी के द्वारा हम साधन जुटा सकें। इस प्रकार सड़कों का बोझ नेशनल हार्डवेयर का खास तौर से अकेले सरकार पर न छोड़कर और कुछ साधन जोड़कर कमियों को पूरा कर सकें।

जहाँ तक मध्य प्रदेश का सवाल है, यह बात सही है कि मध्य प्रदेश की आठ सड़कें नेशनल हार्डवेयर की दरखास्त हमारे पास पड़ी है। साधनों की कमी की वजह से हम किसी भी राज्य में नहीं कर पाए हैं। मध्य प्रदेश में ही नहीं बल्कि और प्रदेशों में, आन्ध्र प्रदेश में, तमिलनाडु में, उत्तर प्रदेश में, कहीं पर भी हम नहीं दे पाए हैं।

[धनुबाद]

श्री पी० कुलनबईबेलु : श्रीमन्, जहाँ तक राष्ट्रीय औसत का सम्बन्ध है आपने कहा है यह 22.24 कि० मी० प्रति 100 वर्ग कि० मी० क्षेत्र है। अन्तर्राष्ट्रीय औसत की तुलना में यह कितनी है? मेरा बिचार है यह 40 कि० मी० से अधिक है। हम अन्तर्राष्ट्रीय स्तर से काफी कम हैं और कुछ राज्यों का औसत तो राष्ट्रीय औसत से भी कम है। मेरा सुझाव है कि राज्य सरकारों द्वारा कई सड़कों का रख-रखाव किया जाता है, जैसे राज्य सड़कें, राजमार्ग, ग्रामीण सड़कें और पक्की सड़कें। इनका रख-रखाव राज्य करते हैं। क्या इनको भी 22.24 कि० मी० में शामिल किया गया है? एक प्रश्न यह है।

दूसरा, क्या सरकार, विदेशों की भांति यहाँ भी एक्सप्रेस सड़कों के निर्माण का कार्यक्रम बना रही है?

श्री राजेश पायलट : जहाँ तक अन्तर्राष्ट्रीय आंकड़ों का सम्बन्ध है, मेरे पास विकसित देशों और अ विकासशील देशों दोनों के आंकड़े हैं। विकसित देशों में यह 60 कि० मी० प्रति 100 वर्ग कि० मी० क्षेत्र है। 1981 से 2000 के लिए हमने भी एक योजना का मसौदा सरकार को भेजा है और अगर इसे लागू किया जाता है और संसाधन उपलब्ध कराए जाते हैं तो हम भी इसे 47 कि० मी० प्रति 100 वर्ग कि० मी० क्षेत्र तक पहुँचा देंगे।

जहाँ तक एक्सप्रेस सड़कों का संबंध है, हमने पहले ही बड़ीवा और अहमदाबाद एक्सप्रेस सड़कों का निर्माण आरम्भ कर दिया है। हमने कुछ उन निजी उद्यमियों और अन्य लोगों के माध्यम से इसे पूरा करने की कोशिश की है जो और इसे पूरा कर सकते हैं और कर बसूल कर सकते हैं। अगर सरकार के पास स्रोत ही नहीं है तो हम दूसरे लोगों को प्रोत्साहित करते हैं। लेकिन कहीं से भी महत्वपूर्ण आँकर नहीं आई है।

श्री पी० कुलनवईबेलु : क्या आप इसे निजी लोगों को दे रहे हैं ?

श्री राजेश पायलट : हम उन्हें भी दे रहे हैं। हम अपने लोगों से ऐसा नहीं कर सकते। हमने उन्हें कहा है कि आप कर बसूली कीजिए, लेकिन इसके बदले में उन्हें लोगों को बेहतर सेवाएं उपलब्ध करानी होंगी। इसका भी खास असर नहीं हुआ है। सरकार इस बारे में काफी उत्सुक है, लेकिन अभी तक चिन्ता ही हाथ लगी है।

हम राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बना रहे हैं। इससे विभाग को कुछ अतिरिक्त जोत उपलब्ध होंगे और हम शीघ्र ही कुछ नई योजनाओं की घोषणा करेंगे जिससे नागरिकों को लाभ पहुंचेगा।

[हिन्दी]

श्री प्रताप भानु शर्मा : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे देश में सड़कों के बढ़ते हुए महत्व से कोई इन्कार नहीं कर सकता चाहे राष्ट्रीय एकता की बात हो और चाहे राष्ट्र के पर्यटन के विकास की बात हो और चाहे राष्ट्र की प्रगति में आवागमन के साधनों के विकास की बात हो। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि प्राथमिकता सूची में भारत सरकार ने इसको कौन सा दर्जा दिया है और सातवीं योजना में और आठवीं योजना में सड़कों की भविष्य की योजना क्या है। माननीय मंत्री जी ने यह बताया कि राष्ट्रीय मार्गों से सम्बन्धित केन्द्रीय सरकार का लक्ष्य रहता है। एक योजना केन्द्रीय सरकार की ओर है, जिसमें प्रान्तों को आर्थिक दृष्टि से महत्व के जो मार्ग होते हैं, उनके लिए केन्द्रीय सरकार 50 प्रतिशत अनुदान और 50 प्रतिशत ऋण के रूप में राशि प्रदान करती है। तो मध्य प्रदेश के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में उस योजना के अन्तर्गत कितने मार्गों की मंजूरी दी है और कितने प्रस्ताव मध्य प्रदेश से प्राप्त हुए हैं।

श्री राजेश पायलट : जहां तक प्राथमिकता का सवाल है, प्राथमिकता दर्जा अपने आप में एक दर्जा है। जब आप किसी चीज को दर्जा देते हैं तो वह दर्जा खुद ही है।

अब जहां तक सड़कों का सवाल है, मैंने खुद कहा है कि आज हमारे देश की इकोनोमी पर इसका बहुत असर पड़ता है और हम लोग यह भी कोशिश कर रहे हैं कि सड़कों के लिए इतने रिसोर्सज नहीं जुटा सकते, तो सड़कों के भार को इन्लैंड वाटर तक ले जाएं, जिससे आवागमन में और सहायता मिले और उसमें इतने रिसोर्सज की जरूरत भी नहीं है लेकिन जहां तक प्राथमिकता का सवाल है, इसमें हम बहुत गौर करके कोशिश कर रहे हैं और जितने ज्यादा से ज्यादा रिसोर्सज हो सकें, हम सड़कों पर किसी न किसी योजना के द्वारा लगाएं, चाहे वह आई० एण्ड आई० स्कीम हो, चाहे रूरल डेवलपमेंट के द्वारा हो। बजट में आप खुद देखें कि रूरल डेवलपमेंट के लिए आई० आर० डी० पी० और एम० आर० आई० पी० में इसके लिए ज्यादा पैसे दिए गए हैं, जिससे गांवों में सड़कें बन सकें। माननीय सदस्य ने जो लन स्कीमों के बारे में पूछा है जिसमें 50 फीसदी ऋण और 50 फीसदी अनुदान दिया जाता है, अलग से मैं माननीय सदस्य को इसकी इन्फार्मेशन दे दूंगा, क्योंकि मध्य प्रदेश के बारे में अभी मेरे पास इन्फार्मेशन नहीं है।

[अनुवाद]

श्री अजय विश्वास : पूर्वोत्तर क्षेत्र में प्रति 100 बर्ग कि० मी० क्षेत्र के पीछे मात्र 6 कि०मी० ही सड़कें हैं, जबकि राष्ट्रीय औसत 20 कि० मी० है। अतः सड़कों के निर्माण के मामले में पूर्वोत्तर क्षेत्र की अनदेखी की गई है। त्रिपुरा में केवल एक ही राष्ट्रीय राजमार्ग है—44 असम-अगरतला राष्ट्रीय राजमार्ग। राज्य सरकार ने इस सड़क की मरम्मत के लिए कई बफा केन्द्र को लिखा है। हाल ही में योजना आयोग के उपाध्यक्ष ने भी मंत्रालय को इस बारे में कवम उठाने के लिए कहा है। अतः मेरा विशिष्ट प्रश्न है : कि सातवीं पंचवर्षीय योजना में पूर्वोत्तर क्षेत्र में सड़क निर्माण का क्या कार्यक्रम और योजनाएं हैं और इस 44 राष्ट्रीय राजमार्ग की मरम्मत के लिए सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

श्री राजेश पायलट : जैसा कि मैंने कहा, अच्छी सड़कें प्रदान करने की योजना है। सभी सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं घोषित किया जा सकता। सरकार ने फैसला किया है कि जो भी राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, वे मानकीकृत राष्ट्रीय राजमार्ग बनें। सभी सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं घोषित किया जा सकता जबकि नागरिकों को तुरंत सुविधाएं ही उपलब्ध न हों। माननीय सदस्य ने कहा है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग कम हैं। इसीलिए पूर्वोत्तर परिषद को अतिरिक्त धनराशि दी गई है और इसने हाल ही के महीनों में कुछ फैसले किए हैं। इस बारे में एन० ई० सी० ने जो भी फैसले किए हैं और सातवीं पंचवर्षीय योजना में सरकार के जो भी प्रस्ताव हैं, मैं उनकी सूचना माननीय सदस्य को उपलब्ध करवा दूंगा।

[हिन्दी]

श्रीमती बिद्यावती अतुर्बेदी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय से यह कहना चाहती हूँ, जैसा कि हमारे पूर्व सांसद जी ने जिक्र किया है कि 8—10 रोड्स का राष्ट्रीयकृत रोड्स के लिए मध्य प्रदेश सरकार ने आपके यहाँ प्रपोजल भेजा है, उसमें एक ग्वालियर बाया खजुराहो होते हुए रीवा रोड के लिए भी प्रस्ताव है। यह अपने आप में बहुत ही महत्वपूर्ण रोड है। खजुराहो जैसा विश्वविख्यात पर्यटन स्थल है, ग्वालियर जैसा पर्यटन स्थल है और इसी तरह से रीवा से इलाहाबाद तक के लिए रोड की मांग है। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहती हूँ कि इस महत्वपूर्ण रोड के लिए और दूसरा डकैती एरिया के लिए विशेष तौर पर जो सुविधाएं रोड के लिए दिए जाने की केन्द्र सरकार की योजना है, उसमें बुन्देलखंड में छतरपुर, टीकमगढ़ जो सबसे ज्यादा दस्युग्रस्त क्षेत्र है, वहाँ से जितने भी रोड्स के प्रपोजल आए हैं, एक को भी मंजूरी नहीं दी गई है। मैं यह जानना चाहूंगी कि क्या यहाँ के लिए कुछ सहानुभूतिपूर्वक विचार करके कुछ रोड्स के लिए इस राष्ट्रीयकृत मार्ग के लिए स्वीकृति देने की कृपा करेंगे।

श्री राजेश पायलट : डिप्टी स्पीकर सर, जैसा कि माननीय सदस्य को पहले भी बताया था कि जहाँ तक मध्य प्रदेश की आठ प्रायंता नेशनल हाईवे के लिए आई, उसके लिए अलग से जानकारी माननीय सदस्य को भी दे दूंगा। जहाँ तक डकैतीग्रस्त क्षेत्र का सवाल है, यह डिपार्टमेंट बाजकस करल डवलपमेंट के अन्तर्गत चला गया है। कितनी रोड्स संकलन हुई हैं और कितनी वहीं



हुई हैं, मैं उस डिपार्टमेंट से पूछकर बता दूंगा।

**श्री चरनजीत सिंह भट्टवाल :** उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके जरिए से यह कहना चाहता हूँ कि खुशियां से दिल्ली के लिए एक ही लाइन है जिससे सामान इधर आ सकता है। हिमाचल, हरियाणा, पंजाब और काश्मीर की प्राबल्य यह है कि पंजाब और हरियाणा के गोडाउन्स में इतनी कनक पड़ी है कि उधर से नहीं आ सकती। सड़क भी एक है और लाइन भी एक है। हिमाचल और काश्मीर में इतना फल पड़ा है कि यहां नहीं लाया जा सकता क्योंकि ट्रांसपोर्टेशन का जरिया कम है। पंजाब और हरियाणा में इतनी कनक पड़ी है कि रबी की फसल दोबारा आने वाली है और वहां हमारे पास जमा करने का कोई जरिया नहीं बन रहा है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि जहां कनक की जकूरत है, उधर आ नहीं सकती। हिमाचल और काश्मीर का फल न उठाये जाने के कारण खराब हो रहा है।

मैं यह जानना चाहता हूँ पंजाब से जो सड़क आती है उसको डबल करने का इरादा है, अगर है तो वह कितनी देर में डबल हो जायेगी? ताकि जो गेहूं और फल वहां से आने है वह हिन्दुस्तान के दूसरे कोनों में शीघ्रता से पहुंच सकें।

**श्री राजेश पायलट :** यह सरकार के विचाराधीन है हम इसको डबल ही नहीं बल्कि चार लाइन की कर रहे हैं, क्योंकि दिल्ली से अमृतसर की यह सड़क बहुत महत्वपूर्ण है। यह प्रपोजल प्लानिंग कमिशन के पास है। यह कब तक पूरी हो जाएगी यह मैं नहीं बता सकता। हमारे क्या टारगेट हैं, यह बता दूंगा। यह एक महत्वपूर्ण सड़क है और सरकार इसको पूरा करा रही है।

[अनुवाद]

**श्री सुरेन्द्र बाल सिंह :** श्रीमन् मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इस राष्ट्रीय बीसत में गांवों को जोड़ने वाली सड़कों का हिस्सा क्या है? वे सड़कें जोकि मात्र ग्रामीण क्षेत्र की जनता के प्रयोग के लिए ही हैं।

**श्री राजेश पायलट :** श्रीमन्, जैसा कि मैंने कहा है, मेरे पास केवल सारे देश के ही आंकड़े हैं। अलग-अलग क्षेत्र की जानकारी के लिए, अलग से सूचना देनी होगी। तथापि, अगर माननीय सदस्य की इसमें रुचि हो तो, मैं यह जानकारी उन्हें प्रदान कर दूंगा।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अगला प्रश्न। श्री आर० एम० भोये।

[हिन्दी]

**श्री विरचारी लाल ध्यास :** उपाध्यक्ष महोदय, हुमें प्रश्न पूछने की इजाजत नहीं दी...

[अनुवाद]

**उपाध्यक्ष महोदय :** मैं आपको भी मोक़ा दूंगा। अभी मैं सबको मोक़ा नहीं दे सकता। मैं ऐसा

कैसे कर सकता हूँ ?

[हिन्दी]

श्री गिरधारी लाल ब्यास : मुझे प्रश्न पूछने की इजाजत नहीं मिली, अतः मैं बाकबाष्ट करता हूँ।

(तत्पश्चात् माननीय सदस्य सभा-मञ्च से बाहर चले गये।)

[अनुवाद]

“एड्स” रोग पर नियन्त्रण रखने का कार्यक्रम

\*128. श्री उत्तमराव पाटिल † }  
 प्रो० रामकृष्ण मोरे } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने

की कृपा करेंगे कि :

(क) एड्स के रोगियों के अब तक कितने मामलों का पता चला है और किन-किन राज्यों में इनका पता चला है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा “एड्स” रोग पर नियंत्रण रखने हेतु राष्ट्रीय स्तर पर कोई कार्यक्रम आरम्भ किया गया है और यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए केन्द्र सरकार द्वारा कितनी धनराशि का आबंटन किया गया है और वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई है तथा इसके क्या परिणाम निकले; और

(ग) यदि नहीं, तो “एड्स” नियंत्रण कार्यक्रम के आरम्भ करने में क्या कठिनाइयाँ हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

अब तक एड्स के 6 रोगियों की सूचना मिली है, जो इस प्रकार है :—

गुजरात	1
जम्मू व कश्मीर	1
आंध्र प्रदेश	1
महाराष्ट्र	2
दिल्ली	1

जिन पांच व्यक्तियों में एड्स रोग पूरी तरह पनप चुका था, उनकी मृत्यु हो चुकी है। अब तक निगरानी आंकड़ों से एड्स संक्रमण के 86 रोगियों का पता चला है।

सरकार जो कदम उठा रही है वे इस प्रकार हैं :—

- (1) इस रोग के अधिक खतरा वाले वर्गों की जांच करने के लिए देश में 27 निगरानी केन्द्र खोल दिये गये हैं। इसके अलावा 4 रेफरल केन्द्र भी स्थापित किये गये हैं जिनमें एड्स रोग का निदान करने वाली उच्च स्तर की सुविधाएं मौजूद हैं।
- (2) एड्स किसयरेंस प्रमाणपत्र लिए बनैर रक्त और रक्त उत्पादों के आवात पर प्रतिबन्ध लगाया गया है।
- (3) सभी राज्य स्वास्थ्य प्राधिकारियों/अस्पतालों/यौन संचरित रोग (एस० टी० डी०) क्लिनिकों को एड्स पर नजर रखने के लिए सतर्क कर दिया गया है।
- (4) सभी रक्त बैंकों को हिदायतें दी गई हैं कि वे व्यावसायिक रक्त-दाताओं की जांच करें।
- (5) सभी राज्य स्वास्थ्य प्राधिकारियों को सलाह दी गई है कि अस्पतालों और क्लिनिकों में विसंक्रमित करने की पद्धतियों का सख्ती से अनुपालन सुनिश्चित करें अथवा यथा सम्भव पहले से स्टेरिलाइज की हुई डिस्पोजेबल सिरिंजों और सुइयों का इस्तेमाल करें।
- (6) सभी राज्य स्वास्थ्य प्राधिकारियों को स्वास्थ्य परिचर्या कामिकों के लिए विद्या-निर्देश भेज दिए गए हैं।
- (7) सभी जन प्रचार साधनों को लोगों को एड्स, इसकी प्रकृति, फैलने तथा रोक-थाम के बारे में जानकारी देने के कार्य में शामिल कर लिया गया है।
- (8) राज्य/संघ राज्य क्षेत्र के स्वास्थ्य प्राधिकारियों को डाक्टरी जांच के लिए हिदायतें/विद्या-निर्देश जारी कर दिये गये हैं जिनमें भारतीय विश्वविद्यालयों में प्रवेश पाने वाले विदेशी छात्रों की डाक्टरी जांच करने, जिसमें रोग की जांच करना भी शामिल है, के लिए कहा गया है।

इन कार्यकलापों की समय-समय पर समीक्षा की जाती है और उपयुक्त उपचारी रोकथाम के उपाय किए जाते हैं।

वर्ष 1987-88 के दौरान इस कार्यक्रम के लिए 50.00 लाख रुपये का आवंटन किया गया है।

अब तक सरकार द्वारा एड्स नियन्त्रण कार्यक्रम पर निम्नलिखित खर्च किया गया है :—

1. एलिसा टेस्ट किटों, रसायनों तथा रिऐजेंटों की खरीद	अमरीकी डालर 394276 (51,25,588 रुपये)
2. स्वास्थ्य शिक्षा कार्यक्रमलाय	40,85,000 रुपये
	92,10,588 रुपये

[हिन्दी]

श्री उत्तम राव पाटिल : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जबान के आखिर में बताया गया है कि विदेश से आने वाले छात्र यहाँ शिक्षा लेने आते हैं उनकी डाक्टरी जांच के आदेश दिये गये हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या यह डाक्टरी जांच सिर्फ अफ्रीकन विद्यार्थियों के लिए ही है या विदेश से आये सभी छात्रों के लिए इसके आदेश दिये गये हैं। जो पर्यटक विदेश से आते हैं उनके लिए भी क्या यह जांच आवश्यक है, और जो भारतीय विदेश जाते हैं और वापिस लौटते हैं क्या उनके लिए भी यह जांच जरूरी है या नहीं ?

[अनुवाद]

कुमारी सरोज खापर्डे : महोदय, माननीय सदस्य अफ्रीकी छात्रों के बारे में कुछ प्रश्न पूछ रहे थे। मैं उन्हें यह बताना चाहूंगी कि अफ्रीकी छात्रों के प्रति सरकार का रवैया दुर्भाग्यपूर्ण नहीं है। भारतीयों का भी एड्स रोग परीक्षण किया जाता है। अब तक 32,000 मामलों में जांच की गई है और जिनमें केवल 1,000 अफ्रीकी छात्र हैं।

उन्होंने जो दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछा था, उसके सम्बन्ध में यह कहना चाहूंगी कि इस प्रश्न की सभी दृष्टिकोणों से जांच करते समय हम जल्दबाजी में कोई निर्णय नहीं लेते। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि विचार करते समय राष्ट्रीय हित का हमेशा ध्यान रखा जाता है।

डा० दत्ता सामंत : महोदय, इस प्रश्न का संबंध किसी के प्रति भेद-भाव पूर्ण दृष्टिकोण रखने से नहीं है अपितु इसका संबंध हमारे देश में इस खतरनाक बीमारी फैलने से है। मेरे विचार से जब कोई भारतीय किसी अन्य देश में जाता है तो उसकी तपेदिक तथा अन्य रोगों के संबंध में जांच की जाती है और कुछ प्रमाणपत्र ले जाने भी अनिवार्य होते हैं। यहाँ तक कि पीत ज्वर में भी, उस पर नियन्त्रण रखने के लिए ऐसा करना आवश्यक है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि यह बीमारी इस देश में नहीं फैलनी चाहिए। जब कोई विदेशी यहाँ आता है तो उसे या तो प्रमाणपत्र लाना चाहिए अथवा जब वह यहाँ आ जाता है, तब उसकी जांच की जानी चाहिए। संक्रामक रोगों में आप उसे एक दिन रोक कर भी परीक्षा कर सकते हैं। इसलिए इसमें किसी के आहूने अथवा न आहूने का प्रश्न ही नहीं उठता। किन्तु यदि हमारे देश में कोई रोग फैलता है तो मेरे विचार से इससे बड़ी दुर्घटना फैलेगी।

मेरे विचार से वह अफ्रीका से अधिक अपने देश में फौलेबी क्योंकि हमारे देश में बहुत अधिक जनसंख्या है और यौन संबंधों के बारे में लोगों को बहुत कम जानकारी है।

उपाध्यक्ष महोदय : केवल अफ्रीका ही नहीं। अमरीका की भी यही स्थिति है। आप अफ्रीकी लोगों के प्रति भेद-भाव क्यों कर रहे हैं।

डा० दत्ता सामंत : यही तो मैं कह रहा था। (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : इसीलिये मैं भी यही कह रहा हूँ कि केवल अफ्रीकी लोगों की बात मत कीजिये।

डा० दत्ता सामंत : किसी भी देश से आने वाले छात्र के लिए यह अनिवार्य होना चाहिये। (व्यवधान)

मानव संसाधन विकास मन्त्री तथा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्री पी० बी० नरसिंह राव) : मैं अपनी बात स्पष्ट कर चुका हूँ। भेद-भाव बरतने का कोई प्रश्न ही नहीं उठता। किसी न किसी देश से अथवा महाद्वीप से अनेक छात्र आते रहते हैं। सभी यहाँ आने वाले सभी छात्रों का वही परीक्षण किया जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय : पर्यटकों के बारे में क्या है ?

श्री पी० बी० नरसिंह राव : पर्यटकों के संबंध में कुछ कठिनाइयाँ हैं। विश्व स्वास्थ्य संगठन की भी यह राय है कि इसे हम सभी पर्यटकों पर लागू नहीं कर सकते क्योंकि विदेश जाने वाले हमारे पर्यटकों पर इसकी प्रतिक्रिया होगी। यह ऐसा मामला है जिस पर और विचार करने की आवश्यकता है। इसका तात्पर्य यह नहीं है कि मामला यहीं खत्म कर दिया गया है। हम इस कार्य को छात्रों से आरम्भ कर रहे हैं क्योंकि वे यहाँ आते हैं तो एक, दो या तीन वर्ष तक यहाँ ठहरते हैं। इसलिये छात्रों के मामले में खतरा कुछ अधिक ही है।

पर्यटकों का मामला उभयपक्षीय है। इसके बारे में हमें और अधिक सावधानी से विचार करना होगा। विश्व स्वास्थ्य संगठन ने हमें बताया है कि किसी अन्य देश ने अभी तक ऐसा नहीं किया है। इस मामले में हमें कुछ अधिक सावधानी बरतनी होगी।

डा० दत्ता सामंत : विदेश से आने वाले पर्यटकों से पीत ज्वर फैल सकता है।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : किन्तु एड्स नहीं। पीत ज्वर तथा अन्य रोगों के लिए तो हम कह ही रहे हैं। लेकिन यह प्रश्न एड्स से सम्बद्ध है।

प्र० मधु बंडवले : उभयपक्षीय क्या है, महोदय।

श्री जी० जी० स्वैस : मुझे विश्वास है कि मन्त्री महोदय को पता है कि एड्स का संबंध इस

बात से नहीं जुड़ा हुआ है कि कोई व्यक्ति किसी स्थान पर कितने समय तक ठहरता है। एड्स के अन्तर्ण के लिए एक बार संबंध स्थापित करना पर्याप्त है। राज्य मंत्री महोदय का यह कहना है कि वह अफ्रीकी छात्रों के प्रति पक्षपातपूर्ण नहीं है। मेरे विचार में अफ्रीकी छात्रों के प्रति उनका रबैया पक्षपातपूर्ण नहीं है।

श्री बी० पी० नरसिंह राव : उनका भी यही तात्पर्य है।

श्री जी० जी० स्वैल : मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि मन्त्री महोदय ने यह बात स्पष्ट कर दी कि वह कोई पक्षपात नहीं कर रहे हैं।

कुमारी सरोज बापडें : मैं सभा को सूचित करना चाहूंगी कि अभी कुछ दिन पहले ही अफ्रीकी छात्रों का तीन व्यक्तियों का एक शिष्टमंडल मेरे पास आया और मुझसे मिला। उस समय मैंने उनसे भी कहा था कि उनके प्रति कोई पक्षपातपूर्ण रबैया नहीं है।

श्री जी० जी० स्वैल : मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि उन्होंने बड़ी बात बोहरा दी है जो मंत्री महोदय ने कही है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि ये लड़के—अफ्रीकी छात्र उसके बारे में इतने उत्तेजित क्यों हैं कि वे हमें भी रंगभेद का दोषी ठहराने लगे हैं। यदि आपका रबैया पक्षपातपूर्ण नहीं है तो आप जिस प्रकार इस नीति को लागू कर रहे हैं। उसमें कहीं न कहीं कोई दोष है।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : वे ऐसा क्यों महसूस कर रहे हैं और वे ऐसा क्यों कह रहे हैं। इसका उत्तर तो मुझे देना है।

श्री जी० जी० स्वैल : इस देश में और भी छात्र हैं। वे तो उत्तेजित नहीं हैं। अफ्रीकी छात्र इससे उत्तेजित क्यों होते हैं? कोई न कोई बात अवश्य है। यदि मंत्री महोदय यह कहें कि उन्हें पता नहीं है; तो अभी भी समय है कि इसका पता लगाया जाये। (ध्यवधान)

पूरे विश्व में एड्स के प्रति सावधानी बरती जा रही है। किन्तु आप जिस नीति को अपना रहे हैं उसे अन्य बातों को ध्यान में रखकर—अफ्रीकी राष्ट्रों के साथ अपने संबंधों के बारे में विचार करते हुए अपनाना होगा।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : यह बड़ी विचित्र स्थिति है। एक ओर तो हमसे यह कहा जाता है कि हमें कठोरता बरतनी होगी। यह बहुत ही घातक बीमारी है और हमें हर व्यक्ति की समुचित जांच करवानी चाहिये। दूसरी ओर, जब कोई जांच करवाई जाती है तो हमें यह सुनने को मिलता है। यह भी सच है कि सबसे अधिक छात्र अफ्रीका से आते हैं। इसलिये सबसे अधिक परीक्षण अफ्रीकी छात्रों का ही होगा। जहां तक ठहरने की अवधि का संबंध है, मुझे पता है कि आकस्मिक रूप से संबंध स्थापित होने से भी छूट लग सकता है। किन्तु अधिक समय तक ठहरने की स्थिति में सम्पर्क के अन्तर्ण भी बढ़ सकते हैं। मैं यही कहना चाहता था। मेरे कहने का तात्पर्य इससे अधिक कुछ भी नहीं है। मुझे यह है कि हमें सिलसिलेवार चलना है। यहां की स्थिति यह है कि यहां अधिक संख्या में छात्र आते हैं, अधिक समय तक रुकते हैं अतः इसकी सम्भावना और अधिक हो जाती है। विश्व स्वास्थ्य

संगठन का यह कथन है कि उसने किसी भी पर्यटन की कोई जांच नहीं कराई। इसलिए हम भी विचार कर रहे हैं कि हमें भी करना चाहिए या नहीं। यह एक ऐसा मामला है जिस पर राष्ट्रीय स्तर पर विचार किया जाना चाहिए और निर्णय लिया जाना चाहिए।

एक माननीय सदस्य : अधिक समय के दौरान सम्पर्क आकस्मिक नहीं रह जाता। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मदन पांडे : उपाध्यक्ष महोदय, यह एड्स नया शब्द है और नया रोग मालूम होता है। इसकी जानकारी लोगों को न होने के कारण इसके काटेकट में आने की संभावनाएं हैं। इसलिए इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या लोगों को एजुकेट करने के लिए कोई योजना सरकार ने बनाई है, ताकि लोग इससे आगाह हो जाएं और इस बीज के निकार न हों ?

कुमारी सरोज झापडें : उपाध्यक्ष महोदय, लोगों को इस विषय में एजुकेट करके के प्रयास जारी हैं। समय-समय पर उनको एजुकेट करने के पूरे प्रयास करते हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि आप लोग इस बीज की गम्भीरता को ध्यान में रखते हुए लोगों को कन्विन्स करने की कोशिश करें और उन्हें सावधानीपूर्वक रहने के लिए कहा जाए।

श्री बालकवि बिरागी : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय राब साहब से निवेदन करूंगा कि इस रोग का नाम मदन रोग रख दें।

[धनुषाव]

श्री विनिबजय सिंह : महोदय, हम भाग्यशाली हैं कि यह रोग इस देश में नहीं फैला है और न इसकी उत्पत्ति ही इस देश में हुई है। मुझे इसका विश्वास है। किन्तु इसकी संभावना बनी हुई है—क्योंकि हमारा समाज निर्धन है और यदि कभी इस रोग का आगमन होता है; तो हम इसे रोक नहीं पायेंगे—हम लोग इसके सबसे अधिक मुक्तभोगी होंगे। इसलिए मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार विश्व स्वास्थ्य संगठन के मंच से इन सभी लोगों के आने-जाने पर, चाहे वे पर्यटक हों अथवा छात्र अथवा अफ्रीका के उन 10 देशों के एवं संयुक्त राज्य अमरीका के उन देशों के लोग हों, जहां यह बीमारी फैल चुकी है, बेहतर ढंग से नियन्त्रण रखने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय प्रभाव डालने के लिए पहल करेगी जिससे पूरे विश्व में उनके आने-जाने पर नियन्त्रण रखा जा सके।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : मेरे विचार से विश्व स्वास्थ्य संगठन ने इस पर विचार किया है। हम भी उनके साथ इस पर चर्चा करेंगे। हम चर्चा करने की तैयारी में लगे हुए हैं। किन्तु बात केवल इतनी-सी है कि केवल निर्धनता के कारण यह होता है, यह सही नहीं है। हमें पता है कि जहाँ निर्धन देश इससे प्रभावित हुए हैं वहाँ अमीर देश भी इससे पर्याप्त रूप से प्रभावित हैं। इसलिए अभी तक इस बात की खोज की जा रही है कि इसकी संक्रामकता के क्या कारण हैं, एक कारण तो यौन सम्पर्क प्रतीत है और दूसरा कारण आकस्मिक सम्पर्क आदि भी प्रतीत होता है। इसलिये इस विषय में अभी तक खोज जारी है और अभी तक इसके निदान का पता नहीं चल पाया है। विश्व स्वास्थ्य संगठन

तथा सभी सम्बद्ध देशों को इन सभी पहलुओं से संबंधित अपने प्रयास जारी रखने पड़ेंगे।

[हिन्दी]

डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी : उपाध्यक्ष महोदय, हिन्दुस्तान में यूरोपीय मूल के निवासी रह रहे हैं और यह रोग यूरोप में बहुत ज्यादा लम्बे पैमाने पर फैला हुआ है। इसलिए क्या सरकार उनका परीक्षण करा कर देखेगी और जो एड्स से प्रभावित हैं, उनके केस को बापस कर दिया जाएगा या नहीं, अर्थात् इस देश में यह भयंकर बीमारी बड़ी तेजी से फैल सकती है ?

श्री पी० बी० नरसिंह राव : उपाध्यक्ष महोदय, सौभाग्य से अभी तक यह बीमारी फैली हुई नहीं है। डर फैलने का है। उसी को रोकने की कोशिश हो रही है।

[अनुवाद]

श्री चिन्तामणि जेना : माननीय मंत्री ने अपने वक्तव्य में कहा है कि सभी राज्य सरकारों और स्वास्थ्य विभागों को इस बारे में बचाव उपाय अपनाने की सलाह दी गई है।

क्या मैं यह जान सकता हूँ कि किन राज्यों ने इस कार्यक्रम को नहीं अपनाया है और क्या मैं यह भी जान सकता हूँ कि क्या ऐसे कुछ राज्य हैं जिन्होंने सीमित संसाधनों के कारण इसे लागू करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। और क्या मैं माननीय मंत्री से यह भी जान सकता हूँ कि अधिकतर कौन-कौन से आयु वर्ग के लोगों में यह बीमारी व्याप्त है।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : महोदय, मार्गनिर्देश दे दिए गए हैं। इस बारे में समस्त विस्तृत जानकारी देने वाला, भली प्रकार प्रकाशित साहित्य सभी राज्यों को भेज दिया गया है। अब यदि इसे कार्यान्वित करने में किसी प्रकार की कठिनाई होती है तो हमें इस बारे में प्रत्येक राज्य का उत्तरदायित्व लेना पड़ेगा कि कैसे उनकी सहायता की जा सकती है। परन्तु इस समय मेरे पास इन राज्यों की विस्तृत जानकारी अबका आंकड़े नहीं हैं जिन्होंने यह कहा है कि इस कार्यक्रम के लिए उनके पास धन नहीं है। वास्तव में इसे आरम्भ करने के लिए अधिक धनराशि की आवश्यकता नहीं है।

(व्यवधान)

प्रो० जमु बंडबते : महोदय, एड्स ने सदन के 15 मिनट ले लिये हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : यही कारण है कि उन्हें कुछ सहायता चाहिए।

प्रो० एन० जी० रंगा : आप सभी सदस्यों में उस साहित्य को क्यों नहीं बाँटते ? (व्यवधान)

श्री पी० बी० नरसिंह राव : महोदय, मैं यह बात स्वीकार करता हूँ। प्रो० रंगा ने कहा है कि मुझे इसे सभी सदस्यों में बाँट देना चाहिए। (व्यवधान)



[हिन्दी]

डा० प्रभात कुमार मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, सभा पटल पर जो जवाब रखा गया है, उसके अनुसार गुजरात, जम्मू-काश्मीर, आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और दिल्ली में केसेज का पता लगा है, लेकिन क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि मध्य प्रदेश के बिलासपुर जिले में एक केस का पता लगा था जिसकी खोज कलकत्ता से आई पुलिस द्वारा की गई थी और एड्ज के केस की जानकारी मिली थी कि एक महिला के एड्स की बीमारी है, लेकिन वह केस आज तक लापता है। इस केस की खोज करते-करते कलकत्ता की पुलिस बिलासपुर तक आई थी। क्या उस केस के बारे में हमारी केन्द्रीय सरकार को जानकारी है और क्या उस केस का कुछ पता लगा।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : अभी तक जानकारी नहीं है, इसलिये इसमें नहीं है। अब मैं जानकारी लेता हूँ और कोशिश करूंगा कि इसका पता लगे। जो भी जानकारी हमारे पास है, एकदम स्वयं में पूर्ण है। यह जानकारी रोज-ब-रोज आती रहती है। अभी आपने जो केस बताया है, उसके बारे में मैं और तफसील लेने की कोशिश करूंगा।

[अनुवाद]

श्री छारत बेब : मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगा कि क्या वह एक सच्चाई है कि सम्पर्क के अलावा रक्त संचारण के माध्यम से भी इस बीमारी के लगने की आशंका है। यदि ऐसी बात है तो रक्त-कोष से आने वाले खून की जांच करने के लिए सरकार क्या प्रस्ताव प्रस्तुत कर रही है।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : महोदय, राज्य सरकारों के माध्यम से रक्त-कोष को दिए गए बिस्तृत मार्गनिर्देशों में एक मार्गनिर्देश यह भी है परन्तु इस बात को ग्रहण करना चाहिए कि एड्स परीक्षण उस समय किया जाना चाहिए जब रक्तदाता रक्त-दान के लिए आता है। हमारे इस देश में तथाकथित व्यवसायिक दायी हैं वे ही रक्त-दान करते रहते हैं। अब उन वर्गों में जोखिम की संभावनाएं अधिक हैं उन्हें पहले ही शामिल कर लिया गया है। यह बात विचाराधीन है कि एक कभी-कभी रक्त देने वाले के बारे में क्या किया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि उनका भी कड़ा परीक्षण किया जाना चाहिए। इन सभी बातों पर सक्रियतापूर्वक विचार किया जा रहा है।

जहां तक सुइयों का संबंध है हम जानते हैं कि सुइयां और सिरिज भी संक्रमण की स्थिति उत्पन्न कर सकते हैं। वास्तव में हम ऐसी नई सुइयां नहीं अपना सकते जिनको केवल एक बार प्रयोग में लाकर दूर फेंक दिया जाए। सारे देश में ऐसा नहीं किया जा सकता। इस प्रकार जब तक देश इसे वहन कर सकता है तब तक हमें सुइयों को रोगाणुरहित करने के बेहतर और प्रभावशाली तरीकों के बारे में सोचना है। उन मार्गनिर्देशों को भी बिस्तृत रूप दे दिया गया है और मैं समझता हूँ कि मार्गनिर्देश जारी करने के बाद सुइयों को रोगाणुरहित करने में बहुत सुधार हुआ है।

श्री विनेश गोस्वामी : मैं नहीं समझता कि हमें एड्स से डरना चाहिए। परन्तु जैसा कि मानक

नीय मंत्री ने कहा है कि स्पष्ट से भी यह बीमारी लग सकती है क्या माननीय मंत्री ने यह ध्यान दिया है कि विशेष रूप से विदेशियों द्वारा पहुंचे जा चुके पुराने वस्त्रों को खुले बाजार में बेचा जा रहा है यदि इनसे कोई समस्या उत्पन्न होती है तो क्या सरकार इस संबंध में कुछ विनियम बनाने के बारे में सोच रही है ?

श्री पी० बी० नरसिंह राव : महोदय, आतंकित होने का यह एक बड़ा साधन है।

प्र० मधु दंडवते : कृपया किसी व्यक्ति के वस्त्र मत उतारिये। (श्वबन्धान)

श्री पी० बी० नरसिंह राव : मैं नहीं समझता कि हम वस्त्रों से रोकथाम आरम्भ कर सकते हैं। यह बात हम जानते हैं कि किन माध्यमों से संक्रमण फैलता है। और मैं समझता हूँ कि पुराने वस्त्रों की अपेक्षा हमें इस समय उन माध्यमों पर ही अपना ध्यान केन्द्रित करना चाहिए। मुझे विश्वास नहीं है अब तक किसी व्यक्ति ने भी मुझे यह नहीं बताया है कि पुराने वस्त्रों से भी एड्स की बीमारी लग सकती है।

श्री जी० बी० स्वैल : कभी-कभार के सम्पर्क से मेरा अभिप्राय है कभी-कभार यौन संबंध।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : यह ठीक है, बिस्कुन ठीक है।

#### नर्सों की भांगों पर निर्णय

\* 129. श्री पी० एम० सईबा }  
श्री सोहे रमैया } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने

की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनवरी, 1987 के दूसरे पखवाड़े में दिल्ली के अधिकांश सरकारी अस्पतालों की नर्सें हड़ताल पर चली गई थीं;

(ख) यदि हां; तो उनकी मांगें क्या थीं;

(ग) क्या उनकी भांगों पर अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया गया है और इस सम्बन्ध में कोई कार्यवाही नहीं की गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) यदि नहीं, तो इस सम्बन्ध में लिए गए निर्णय का व्योरा क्या है ?

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

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

**विवरण**

(ख) से (क) निम्नलिखित सारणी के विवरण से नसों की मांगों और उन पर सरकार द्वारा किए गए निर्णय का पता चलता है :—

मांग	सरकार का निर्णय
1,	2
1. चौथे वेतन आयोग द्वारा संस्तुत वेतनमानों में संशोधन	स्वीकार नहीं किया गया।
2. भत्ते :	
(i) प्रैक्टिसबंदी भत्ता	(i) स्वीकार नहीं किया गया।
(ii) बर्दी भत्ते में वृद्धि	(ii) बर्दी के भत्ते की दर को प्रति वर्ष 300/- रुपये से बढ़ाकर 1500/- रुपये कर दिया गया है।
(iii) घुमाई भत्ते में वृद्धि	(iii) घुमाई भत्ते की दर प्रति मास 25/- रुपये से बढ़ाकर 75/- रुपये प्रति मास कर दी गई है।
(iv) रिस्क/मैसिंग/रात्रि ड्यूटी भत्ता देना	(iv) नसों की ड्यूटी को ध्यान में रखते हुए प्रति मास 150/- रुपये की दर से नसिंग भत्ता लेकर सभी बातों को ध्यान में रखा गया है।
(v) अर्हता भत्ता देना	(v) सिद्धांततः यह निर्णय लिया गया है कि प्रत्येक अन्वयोचित अर्हता के लिए दो वेतन वृद्धियां (नॉन-एम्प्लॉयबल) दी जाएं। इस योजना को लागू करने के अग्रे और रूपरेखा तैयार की जा रही है।
(vi) विशेष वेतन की मंजूरी	(vi) मौजूदा क्षेत्रों के अतिरिक्त ऐसे अन्य विशेषज्ञता वाले क्षेत्रों का पता लगाने के लिए एक समिति गठित की गई है जहाँ यह लाभ प्रदान किया जा सकता है।

1

2

(vii) समयोपरि भत्ते की मंजूरी

(vii) यह निर्णय किया गया है कि जैसे ही अतिरिक्त कार्य भत्ते की सामान्य स्कीम तैयार कर ली जाती है, उसे नसों पर भी लागू किया जाएगा।

(viii) छात्रों के वजीफे में वृद्धि

(viii) सामान्य उपचर्या और मिडवाइफरी पाठ्यक्रमों में छात्रा/तसों का वजीफा बढ़ाकर 500/- रुपये प्रति माह कर दिया गया है जो तीनों बच्चों में यही रहेगा।

3. नसों के संवर्ग की समीक्षा

3. नसों के संवर्ग को फिर से गठित करने के बारे में विचार करने के लिये एक समिति गठित की गई है।

4. परिवारिक आवास और परिवहन सुविधाएं

4. नसों को यह स्पष्ट कर दिया गया है कि सभी नसों को परिवारिक आवास प्रदान करना सम्भव नहीं होगा और न ही केवल उन्हीं के लिए परिवहन सुविधाएं प्रदान करना सम्भव हो पाएगा।

श्री पी० एम० सईब : महोदय, वक्तव्य से यह स्पष्ट है कि सरकार ने हड़ताली नसों की मांगों को पूरा करने का उचित प्रयास किया। उत्तर में जिन वास्तविक मांगों का उल्लेख किया गया है उनमें चार प्रमुख मांगें हैं। पहली मांग वेतनमानों में संशोधन की है। इसे सरकार द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया है। प्रैक्टिसबन्दी भत्ते की बात को भी स्वीकार नहीं किया गया है। परन्तु वहीं भत्ते को 300 रुपये से बढ़ाकर 1500 रुपये कर दिया गया है। धुलाई भत्ते को भी 25 रुपये से बढ़ाकर 75 रुपये कर दिया गया है। 150 रुपये प्रति माह की दर से नसिंग भत्ते की अनुमति भी दी गई है।

अब उन्हें यह छुट देने के बाद उनकी समस्याओं का समाधान करने के लिये विशेष क्षेत्रों का पता लगाने के लिए एक समिति स्थापित की गई है। क्या मैं माननीय मंत्री से यह जान सकता हूँ क्या इस सरकारी समिति के जांच परिणामों को बताने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है? यदि नहीं तो क्या सरकार आगे आकर यह कहेगी कि यदि समिति सरकार को अपनी रिपोर्ट नहीं भी देती तो भी विशिष्ट मुद्दों को हल कर दिया जायेगा?

मानव संसाधन विकास मन्त्री तथा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री (श्री पी० बी० नरसिंह राव) : हमने समिति के लिए कोई कठोर समय-सीमा निर्धारित नहीं की है। परन्तु मुझे विश्वास है कि समिति के दृष्टिकोण जानने और जल्दी से जल्दी निर्णय लेने को हमारी इच्छा है।

श्री पी० एम० सईब : महोदय, मेरा दूसरा पूरक प्रश्न यह है कि दुर्भाग्य से आवश्यक सेवाओं

के बारे में हमारे देश में समस्याओं को निपटाने की सरकार की चाहे जितनी निष्कपट इच्छा हो परन्तु बार-बार हम देखते हैं कि चाहे हाक्टों की हड़ताल हो अथवा नर्सों की अथवा किसी अन्य आवश्यक सेवा की हड़ताल हो, चाहे जितनी परिस्थितियाँ बनें उन्हें दिए गए हों, जब भी आम चुनाव निकट प्रविष्य में होने वाले होते हैं तो मित्रातन्त्रीय राजनैतिक संगठन और राजनेता समस्याएं खड़ी करने की कोशिश करते हैं। और आने वाले समय में यह समस्या बार-बार सामने आयेगी। इसीलिए मैं सरकार से यह प्रस्ताव चाहूँगा कि क्या सरकार आवश्यक सेवाओं के हड़ताल पर आने पर प्रतिबन्ध लगाने के लिए किसी उपाय के बारे में सोच रही है।

श्री पी० वी० नरसिंह राव : यह एक बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न है हम 'हां' अथवा 'नहीं' कहकर मामले को नहीं निपटा सकते। यह मानव जीवन का एक मसला है। मुझे यह है कि जब हम एक हड़ताल का सामना करते हैं तो इस मसले को उठाया गया था परन्तु मैंने सोचा कि इस मसले को उठाने का वह उचित समय नहीं था। जहाँ तक मानव जीवन का संबंध है उस स्तर तक माननीय सदस्य और यह सभा इस चर्चा को बढ़ा सकती है चाहे इसमें कोई अन्य कारण शामिल हो, किसी की भी गलती हो चाहे इसमें कोई भी कर्मचारी अथवा नियोजक शामिल हो। उस उच्च स्तर तक हम चर्चा को बढ़ा सकते हैं। हम निश्चित रूप से विचार-विमर्श कर सकते हैं। मैं इस बारे में विचार-विमर्श करने के लिए तैयार हूँ। आप अपने विचार व्यक्त कर सकते हैं। मैं जोर देकर यह नहीं कहूँगा कि इस काम को करना है और उस काम को नहीं करना है। परन्तु मुझे बहुत खुशी होगी यदि अध्यक्ष महोदय इस विषय पर चर्चा करने के लिए किसी और उपयुक्त समय की अनुमति दें।

श्री० भवू दंडवते : आवश्यक सेवाओं में ऐसे झगड़ों का निगटारा करने के लिए इंग्लैंड में एक स्वतंत्र तंत्र है जिससे उन्हें हड़ताल करने की बिल्कुल जरूरत न पड़े। इस तरह से वे इससे दूर रहते हैं।

श्री० पी० वी० नरसिंह राव : मैं पूर्णतया सहमत हूँ। यदि आप कहते हैं कि एक ओर तो हड़ताल न हो और दूसरी ओर एक ऐसा तंत्र हो जो प्रभावी हो, समय के अनुसार हो तथा सीधे निपटान करने वाला हो, दोनों बातें एक साथ चलें -- मैं इस दृष्टिकोण से पूर्णतया सहमत हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम नगीना मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि अबसर ऐसा देखा जाता है, चाहे राज्य सरकार का मामला हो या सेन्ट्रल गवर्नमेंट का मामला हो, जब उनके कर्मचारी मांग पेश करते हैं तो सरकार कहती है कि नहीं मानेंगे लेकिन जब हड़ताल होती है तथा हड़ताल उग्र रूप धारण कर लेती है तो सरकार झुककर उन मांगों को मान लेती है जिसका नतीजा यह होता है कि कर्मचारियों को प्रोत्साहन मिलता है कि हड़ताल करो, सरकार मान जायेगी। राज्यों से लेकर सेन्टर तक यह बीमारी फैली हुई है। अब मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि क्या आप कोई ऐसा नियम बनाएंगे कि जो जेम्बुइन मांगें हैं उनको तो आप पहले ही मान लें जबकि वह पेश की जाएं लेकिन जो मांगें जेम्बुइन नहीं हैं, उनको हड़ताल नहीं चाहे कुछ भी हो, कभी न मानें जिससे कि भविष्य में उनको प्रोत्साहन न मिल सके ?

श्री पी० बी० नरसिंह राव : श्रीमन्, मैं तो यही चाहता हूँ कि हमें जो कुछ कहना हो हम हड़ताल से पहले कहें और पोजीशन न बदलें। हमारी हमेशा यही कोशिश रही है लेकिन हड़ताल करने और कराने वालों की कोशिश यह रहती है कि जब कभी कोई बात बनती हो उससे पहले हम हड़ताल कर दें ताकि लोगों को समझाया जा सके कि हमारी हड़ताल के कारण ही यह हुआ है। तो यह एक होड़ लगी होती है दोनों तरफ से जिनके बारे में सावधानी रखी जानी चाहिए। जहां तक मैं समझता हूँ और जिन मंत्रालयों से मेरा सम्बन्ध रहा है, मेरी हमेशा यही कोशिश रही है और आज तक मैंने यही कहा है कि हम अमुक बात कर सकते हैं या नहीं कर सकते हैं और हम उस पर टिके हुए हैं लेकिन अब हड़तालबाजी ही चल पड़ती है तो कुछ कहना मुश्किल हो जाता है।

श्री राम नगीना मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, नर्सों की हड़ताल में पुलिस ने बड़ा घेरा बांधा और नहीं जान दिया लेकिन जब भीड़ बढ़ी तब पुलिस ने घेरा तोड़ दिया और प्रदर्शनकारी अन्दर घुस गए और तमाम तोड़-फोड़ की गई। इससे उनको मनोबल मिलता है। इसीलिए मैं कह रहा था कि कोई ठोस नीति बनानी चाहिए कि यदि मांगें जेन्युइन हों तो उनको मान लिया जाए और जेन्युइन न हों तो उनको किसी भी हालत में नहीं मानना चाहिए।

[धनुबाद]

डा० बी० बेंकटेश : माननीय मंत्री ने अभी कहा है कि वह इस विषय पर पूर्ण चर्चा करना चाहते हैं। जब एक राज्य में हड़ताल होती है, वह मांग उस विशेष सरकार द्वारा पूरी की जानी चाहिए। सामान्यतया, भारत सरकार केन्द्र में आंदोलन करने वालों के वेतनमान साधारण व्यक्ति के राजस्व की कीमत पर बढ़ती जा रही है और इसके कारण राज्य सरकारें अधिक पीड़ित हैं और हाल ही में यहां दिल्ली के डाक्टरों ने हड़ताल की थी और इस हड़ताल के कारण भारत सरकार ने उनके स्टाइपेंड आदि में वृद्धि की। सम्पूर्ण देश में कन्याकुमारी से कश्मीर तक प्रत्येक कनिष्ठ डाक्टर ऊंचे वेतनमानों की मांग कर रहा है। इसलिए, इन वेतनमानों को बढ़ाकर, सरकार समस्या को निपटाने नहीं जा रही है।

आम आदमी की कीमत पर भारत सरकार यहां खर्च कर रही है और दूसरी ओर समस्या राज्य सरकारों पर पड़ती है। इसलिए, मैं भारत सरकार से जानना चाहता हूँ कि क्या आप भारत सरकार की समान वेतनमान और शिक्षा नीति रखना चाहते हैं या आप इस स्वास्थ्य कार्यक्रम को राष्ट्रीय रूप में लेंगे। मैं सरकार से स्पष्ट रूप से पूछना चाहता हूँ।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : मैं इस विषय पर चर्चा चाहता था। मुझे नहीं मालूम था कि माननीय सदस्य चर्चा सीधे आरम्भ करेंगे। लेकिन एक बात मैं कहना चाहता हूँ। मैं इस प्रश्न को दूसरी तरह से सोच रहा हूँ। केन्द्रीय सरकार का अस्पताल चलाने में क्या दृष्टिकोण है? हमारे पास बहुत कम कर्मचारी हैं। कभी-कभी जो हम सोचते हैं या वे जो चाहते हैं या वे इसके योग्य हैं या कुछ भी देकर मामले को किसी तरह निपटाने की प्रवृत्ति रहती है। राज्य सरकारों को ऐसा नहीं सोचना चाहिए और उसी तरह की राज्य स्तर पर मांग करने से राज्य सरकारों को मंहंगा पड़ेगा और उनकी केन्द्र सरकार के विरुद्ध शिकायत होगी।

मूल प्रश्न पर विचार करने से इन सब कठिनाइयों को सुलझाया जा सकता है कि क्या हमें बिल्कुल कोई अस्पताल स्वयं चलायाना चाहिए। यह, पुनः चर्चा के लिए विषय है। मैं इन मुद्दों को उठा रहा हूँ जिससे इन सब मसलों पर, बिना भावावेश के और हड़ताल के खतरे के अधीन होकर वा जब हड़ताल बास्तव में उनकी उपयुक्तता के कारण जारी हो, चर्चा की जा सकती है।

[हिन्दी]

### कैंसर की रोकथाम के लिए उपाय

\*130. डा० प्रमत्त कुमार मिश्र }  
श्री निर्मल शत्री } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह  
बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैंसर के रोगियों की संख्या बढ़ती जा रही है और यदि हाँ, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान देश में कितने व्यक्तियों के कैंसर से पीड़ित होने का पता चला है;

(ख) लोगों को इस भयानक रोग से बचाने के लिए अब तक वीन से निवारक उपाय किये गये हैं;

(ग) क्या कैंसर का प्रारम्भिक स्थिति में ही पता लगाने के लिए सारे देश में कैंसर नियन्त्रण कार्यक्रम आरम्भ किया गया है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस बारे में अब तक की उपलब्धि क्या है ?

[अनुवाद]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

### विवरण

मोटा अनुमान यह है कि भारत में लगभग 15 लाख व्यक्ति कैंसर से पीड़ित हैं और कैंसर के प्रकोप में आमतौर पर वृद्धि हो रही है। वर्ष 1983 से 1985 तक के दौरान भारत में विभिन्न कैंसर अस्पतालों में ज्ञात कैंसर रोगियों की वार्षिक संख्या, जिनके आंकड़े उपलब्ध हैं, इस प्रकार हैं :—

वर्ष	ज्ञात कैंसर रोगियों की संख्या
1983	44,020
1984	44,345
1985	36,768

भारत में राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम क्षेत्रीय कैंसर केन्द्रों और मेडिकल कालेजों के जरिये कैंसर की प्रारम्भ में रोकथाम, निदान और उपचार करने तथा सेवाओं के वितरण और उन्हें सुलभ करने के लिए शुरू कर दिया गया है। कार्यक्रम में गैर-सरकार संगठनों को भी शामिल किया गया है। यह जानते हुए कि कैंसर के एक-तिहाई रोगियों में कैंसर की रोकथाम की जा सकती है और अन्य एक-तिहाई रोगियों को शुरू में पता लगाए जाने पर अधिक प्रतिशत में ठीक किया जा सकता है, तम्बाकू से सम्बन्धित कैंसर की प्राथमिक रोकथाम और गर्भाशय-प्रीबा के कैंसर की गौण रोकथाम सम्बन्धी कैंसर अनुसंधान पर बल दिया गया है। रोकथाम किए जाने वाले उपायों में जनता को जानकारी देना, सिगरेट पैकेटों और विज्ञापनों पर सांविधिक चेतावनी देना, कई राज्य सरकारों द्वारा सिनेमा-घरों, बसों, शिक्षा संस्थाओं, अस्पतालों आदि जैसे बन्द स्थानों में धूम्रपान पर प्रतिबन्ध लगाने के कानूनों की घोषणा करना शामिल है। 7वीं पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीय कैंसर नियंत्रण कार्यक्रम के लिए 20 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। इस कार्यक्रम की गतिविधियों का मार्गदर्शन करने के लिए एक राष्ट्रीय कैंसर बोर्ड भी गठित किया गया है। सरकार ने क्षेत्रीय कैंसर केन्द्रों का उनके विकास के लिए वित्तीय सहायता तथा कोबाल्ट थिरेपी यूनितों और कैंसर का शुरू में पता लगाने वाले केन्द्रों की स्थापना के लिए अनुदान प्रदान करती है।

[हिन्दी]

डा० प्रभात कुमार मिश्र : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जो प्रश्न का जवाब दिया गया है, उसके अनुसार सरकार ने यह बात मंजूर की है कि कैंसर के केसेज में वृद्धि हो रही है और 15 लाख इस देश के नागरिक कैंसर से पीड़ित हैं। जो आंकड़े दिये गये हैं, उनके अनुसार 1983 और 1985 के बीच सिर्फ सवा लाख मरीज अस्पतालों में कैंसर के पहुंचे हैं। 1983 से 44 हजार मरीज, 1984 में 44 हजार मरीज और 1985 में 36 हजार मरीज पहुंचे हैं। आंकड़ों के अनुसार कैंसर के केसेज में कमी आ रही है या वृद्धि हो रही है, जबकि सरकार एक तरफ कह रही है कि कैंसर के केसेज में वृद्धि हो रही है, लेकिन आंकड़ों के अनुसार वृद्धि में कमी आ रही है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा, ये आंकड़े किस आधार पर बनाये गये हैं, क्योंकि सिर्फ अस्पतालों के द्वारा सवा लाख केसेज की जानकारी मिल चुकी है? दूसरी बात उत्तर में स्पष्ट कही गई है कि एक-तिहाई कैंसर के मरीज की रोकथाम की जा सकती है, यदि उनके कारण ज्ञात हो जाएं और एक तिहाई लोगों की जानकारी अगर प्रारम्भिक अवस्था में मिल जाये, तो उनकी रोकथाम की जा सकती है। मैं यह जानना चाहता हूं, क्या इन 15 लाख मरीजों में से अब तक एक तिहाई मरीजों की रोकथाम की जा सकती है और उनके लिए क्या कदम उठाये गये हैं?

मानव संसाधन विकास मंत्री तथा स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (श्री पी० बी० नरसिंह राव) : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मैं यह मानता हूँ कि हमारे पास जो आंकड़े हैं, उनको मैं कतई नहीं कह सकता हूँ। इनको अन्तिम नहीं मानता। ये आंकड़े आठे-बाते रहते हैं और हम देखते हैं। एक कारण यह भी कि हमारे पास जो रिपोर्टिंग की पद्धति है, वह उतनी सम्पूर्ण नहीं है, जितनी कि होनी चाहिए, जिस पर हम निर्भर कर सकें। इसलिए इन आंकड़ों को हम एक तरह से एग्स्ट्रैटिव ही ले सकेंगे। इनको एग्जाक्टिव या अन्तिम हम वहीं मान सकते हैं। जो सर्वे हुवा है, उससे



पता चलता है कि कभी आंकड़े कम हो जाते हैं और कभी ज्यादा हो सकते हैं, लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि बीमारी कम हो गई है। इसका मतलब यह भी हो सकता है कि हमारी रिपोर्टिंग में कोई नुकस हो गया हो। हो सकता है कि किसी ने हड़ताल कर दी हो, कहीं से आ नहीं रहे हों, वही से काम नहीं चल रहा हो, तब भी आंकड़े कम हो सकते हैं। इसलिए मैं सबसे पहले यह कहना चाहता हूँ कि इन आंकड़ों को हम अंतिम नहीं मान सकते हैं। यह जो अनुमान लगाया गया है कि जिसने केसेज है, उनमें से लगभग एक तिहाई की रोकथाम हो सकती है, केस होने से पहले अगर उनको अच्छी तरह से एजुकेट किया जाए और उनका निदान किया जाए। तो हो सकता है कि कुछ केसेज में बमती मुप्त हो सकता है कुछ केसेज ऐसे भी हो सकते हैं, जो जल्दी रोगमुक्त नहीं हो सकते हैं। उनको एक तरह से इन्त-जार ही करना पड़ता है कि केवल उनका दर्द कैसे कम किया जाए। इन सारी बातों पर ध्यान दिया जा रहा है। यह सही है कि अभी-अभी हाल ही में इस पर ज्यादा ध्यान दिया जा रहा है और मैं समझता हूँ कि इसको आगे कुछ वर्षों में और ज्यादा ठीक करने की कोशिश करेंगे। मैं जानना हूँ कि देहातों से सारे केसेज नहीं आ रहे हैं। मैं खुद जानता हूँ, कई गांवों में, कई देहातों में कैंसर के केसेज हैं, लेकिन उनको मालूम ही नहीं है कि यह कैंसर का केस है। जब मालूम पड़ जाता है और उसको दवाखाने भिजवा दिया जाता है या डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर भिजवा दिया जाता है, तब तक वह रोग और आगे बढ़ जाता है। वे सारी बातें हैं, इससे कोई समाधान नहीं होता है, स्थिति इतनी समाधानकारक नहीं है। इसमें अभी और बहुत कुछ करना है, यह मैं कहने के लिए तैयार हूँ।

डा० प्रभात कुमार मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी के आंकड़े की बात से मैं सहमत हूँ, लेकिन उसमें सवा लाख और 15 लाख का फर्क है। आंकड़ों में इतना फर्क होना एक बिचित्र ही स्थिति है। आंकड़ों के आधार पर विश्वास करके ही हम प्रश्न यहाँ पर रखते हैं।

दूसरी बात मैं यह जानना चाहूंगा, जैसा कि मंत्री महोदय ने कहा कि ग्रामीण अंचलों में लोगों को कैंसर का पता नहीं लग पाता। कैंसर की बीमारी एक ऐसी बीमारी है कि कैंसर कब हुआ, यह पता नहीं लगता है और जब तक बरीज अस्पताल में न आ जाए या उसको शारीरिक तकलीफ न हो, तब तक स्वयं मरीज नहीं जान पाता कि उसे कैंसर की बीमारी हो गई है या किसी और किस्म की बीमारी है और गुप्त अवस्था में बहुत दिनों तक वह मरीज पीड़ित रहता है और जब वह अस्पताल पहुंचता है तो जैसा कि माननीय मंत्री जी ने बताया, वह असाध्य हो जाता है। तो मैं यह जानना चाहता हूँ कि ग्रामीण अंचलों में जो यह बीमारी हो रही है, तो उनको इसके बारे में जानकारी किस माध्यम से दी जाती है और जानकारी देने के लिए क्या रूपरेखा बनाई गई है। जैसा कि उत्तर में कहा गया है कि सिगरेट के पैकेटों पर लिखा रहता है। सिगरेट पर यह नहीं लिखा रहता है कि इससे कैंसर होता है, कैंसर शब्द उसमें नहीं है। उसमें स्टेटूटरी जो वाणिग है, उसके अनुसार यह लिखा रहता है कि यह स्वास्थ्य के लिए हानिप्रद है लेकिन 'कैंसर' शब्द का उपयोग वहाँ पर नहीं किया गया है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : उनका स्वास्थ्य के लिए हानिप्रद लिखना पर्याप्त है। स्वास्थ्य के लिए हानिप्रद का अर्थ कैंसर भी है। वे सभी बीमारियों के नाम नहीं लिख सकते।

[हिन्दी]

डा० प्रभात कुमार मिश्र : मैं 15 लाख लोगों की बात कर सकता हूँ। मेरा मतलब यह है कि ग्रामीण अंचलों के लोगों को जानकारी किस प्रकार दी जाती है और इसके रोकथाम की जानकारी देने का क्या माध्यम है। कैंसर का इलाज कराने में लोगों को बहुत पैसा खर्च करना पड़ता है। किस-किस माध्यम से पैसा खर्च किया जा रहा है, यह मैं जानना चाहूँगा।

श्री पी० बी० नरसिंह राव : मैं कह चुका हूँ कि इसमें बहुत कमियाँ हैं क्योंकि यह नोटीफाइड इन्फेक्शन नहीं है। यह संक्रामक बीमारी नहीं है जो एक से दूसरे को पहुँच जाए। क्योंकि यह नोटीफाइड इन्फेक्शन नहीं है, इसलिए इसकी जानकारी हमारे पास आना आवश्यक नहीं है। अभी-अभी नये प्रोग्राम हमने शुरू किए हैं। उसके सिलसिले में ये आंकड़े अभी-अभी मंगाय जा रहे हैं और हम उन्हें अंतिम नहीं मान सकते। मैं यह कह चुका हूँ कि सिगरेट के पैकेट्स पर, जहाँ तक मैं जानता हूँ, यह लिखा जाता है कि इनके पीने से कैंसर की बीमारी हो सकती है... (व्यवधान) मैं फिर इसकी जाँच करूँगा। आई विल एसर्टेन दैट। इतना तो जरूर लिखा होता है कि यह हानिकारक है। आप चाहते हैं कि यह भी लिखा हुआ होना चाहिए कि इससे कैंसर आ सकता है। तब तो सिगरेट जो पीता है, उसको कैंसर की भी जानकारी होनी चाहिए। हानिकारक तो वह आसानी से समझ सकता है, "कैंसर" लिखा हो, तो शायद कई लोगों की समझ में न आए। गवर्नमेंट इस एक्टिवली कंसिडरिंग। हो सकता है कि "कैंसर" को उसमें जोड़ दे। इसमें कोई मुश्किल नहीं है। इस पर हम विचार करेंगे।

श्री निखिल खन्ना : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मुँची जी ने कैंसर को अच्छे तरीके से समझा है, जैसा कि उनके उत्तर से स्पष्ट है। इसकी जो चिकित्सा पद्धति है, वह बहुत अधिक खर्चीली है, इस चीज को वे खुद भी जानते होंगे और एक गरीब आदमी के बस की यह बात नहीं है कि वह पूरे कोर्स से गुजर करके अपना उपचार करा सके। एक-तिहाई मज्र को आप प्रारम्भिक अवस्था में दूर कर सकते हैं और एक-तिहाई मज्र प्रारम्भिक अवस्था में गुजर जाने के बाद भी आप उपचार कर सकते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि इसकी चिकित्सा पद्धति में जो इस्तेमाल होने वाली दवाइयाँ हैं और जो तमाम चीजें हैं, उनको सबसोडाइज करने के लिए या उसको फ्री उपलब्ध कराने के लिए आप किसी योजना पर विचार कर रहे हैं।

मेरा दूसरा सप्लीमेंटरी यह है कि क्या आयुर्वेदिक पद्धति में और होम्योपैथी पद्धति में भी इस रोग के उपचार के लिए कुछ शोध कार्य हो रहा है या नहीं और उसके कुछ नतीजे सामने आए हैं ?

श्री पी० बी० नरसिंह राव : मैं यह सूचना माननीय सदस्य को देना चाहता हूँ कि जब हमने यह राष्ट्रीय कार्यक्रम बनाया, तो इस कार्यक्रम का फौलाद भी हमने बहुत अधिक करने की कोशिश की। पहले तो यह गहों तक महसूस था, अब ब्लाक्स तक यह चला गया है। वहाँ पर जो हमारे वर्कसेंस हैं, उन लोगों को ट्रेनिंग दी जा रही है। कैसे शिनाख्त करें, कैसे पहचानें कि किसी को कैंसर हो सकता है या कैंसर का अनुमान है, इस तरह की उनको ट्रेनिंग दी जा रही है। लोगों को भी बताया जा रहा है कि अगर ये-ये बातें अपने शरीर में पाते हों तो फौरन आप डाक्टर को दिखावा दीजिए। हो सकता है

कि यह कोई ऐसी बीमारी हो जो आपकी समझ में आती नहीं हो और आप जिसको आसान समझते हों वह उतनी आसान नहीं है। हम यह नहीं कहते कि एकदम कैंसर हो सकता है क्योंकि ऐसा कहना भी ठीक नहीं होगा। इसलिए उसको एक चेतावनी देने की हम कोशिश करते हैं।

अब जहां तक दूसरे सिस्टम का सम्बन्ध है, अभी-अभी एक विशेषज्ञ हमारे पास आए हैं होम्योपैथी के जिन्होंने यह दावा किया है कि उनके इलाज से कई कैंसर के बीमार अच्छे हुए हैं, उनको शफा मिला है, तो मैंने उनको आई० सी० एम० आर० के पास भेज दिया है। वहां वह जांच कर रहे हैं कि उनके इलाज से कितना फायदा हुआ है? इसका वह अनुमान लगाएंगे और उसके बाद जो कुछ और कार्यक्रम हो सकता है उसको आगे लोगों तक पहुंचाने का काम किया जायगा। मैं अब भी फिर कहना चाहता हूं कि किसी भी सिस्टम में इसकी कोई भी दवा हो तो उसकी जांच-पड़ताव कराने के लिए और यदि वह एस० एस० पी० निकले तो उसको पूरा प्रोत्साहन देने के लिए हम तैयार हैं।

श्री निर्मल लाली : मेरे इस प्रश्न का जवाब क्या है कि इसमें जिन दो औषधियों का इस्तेमाल होता है उसको सन्सिंटाइज करके के लिए या उस उपचार को मुफ्त उपलब्ध कराने के लिए आप क्या कर रहे हैं ?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : इसके इलाज के सिप्रसिले में भी जैसे कि सारी बीमारियों का इलाज होता है वैसे ही इसका भी करते हैं। हम यह नहीं चाहते कि सारे बीमार सारी दवाइयां खरीद कर ले आएँ। ऐसा नहीं है। सरकारी दवाखानों में जैसे दूसरी बीमारियों का इलाज करते हैं वैसे ही इसका भी इलाज किया जाता है। यहां तक कि सीटी स्कैनस वगैरह जो हैं वहां उनकी मुफ्त स्कैनिंग की जाती है। तो उसमें कोई खास कठिनाई कैंसर के संबंध में नहीं पड़ती है।

श्री राजकुमार राय : श्रीमन्, इस तरह से तो तीन प्रश्नों में ही पूरा घंटा हो गया... (ध्वजबजान) ...

[अनुवाद]

श्री वी० एस० कृष्ण शर्मर : महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र बंगलौर में एक कैंसर संस्थान है। वहां 99 प्रति मरीज ग्रामीण क्षेत्रों से आते हैं। अनेक स्वयंसेवी संगठन और कैंसर संस्थान भी कैंसर खोज शिविर चलाते हैं लेकिन संसाधनों के अभाव में वे विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में बड़ी संख्या में शिविर नियमित रूप से नहीं चला सकते। क्या मैं सरकार से जान सकता हूं कि क्या वे स्वयंसेवी संगठनों और कैंसर खोज शिविरों को विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में कैंसर खोज जारी रखने के लिए; वित्तीय सहायता दे सकते हैं ?

श्री वी० पी० नरसिंह राव : अपने सीमित साधनों के अन्दर हम सब कुछ कर रहे हैं। यदि कोई और सहायता की जा सकती है तो मैं इसकी निश्चित ही जांच करूंगा। मैं प्रश्न का इस तरह स्पष्ट उत्तर नहीं दे सकता हूं क्योंकि आंबा उपचार शिविर तथा कैंसर शिविर भी हैं। अनेक खोज शिविर चल रहे हैं और वे स्वयंसेवी संगठनों द्वारा चलाए जाते हैं। हम उनकी सहायता करके जा रहे

हैं। आप जानते हैं कि हम उनकी सहायता कर रहे हैं लेकिन सहायता पर्याप्त नहीं है। यह सर्वविधित है।

[हिन्दी]

श्री क्षांति चारीवाल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं तो यह जानना चाहता हूँ कि क्या मन्त्री महोदय राज्य सरकारों को ऐसी आर्थिक सहायता देंगे जिससे हर डिस्ट्रिक्ट हैब्सवार्टर पर जहाँ डिस्ट्रिक्ट हास्पिटल्स हैं वहाँ पर कोई भी येरेपी जो कंसर के काम में आती है चाहे रेडियो येरेपी हो चाहे कंसी-येरेपी हो वह उपलब्ध हो सके ?

श्री पी० बी० नरसिंह राव : अब पहले तो हमारे पास यह पता चले, यह जानकारी आये कि कौन-सी ऐसी येरेपी है जो एकदम इतनी प्रभावशाली है। ऐसी कोई बात होगी तो मैं कह चुका हूँ कि किसी भी सिस्टम की येरेपी हो हम उसको पूरा प्राप्ताहन देने के लिए तैयार हैं।

[अनुवाद]

श्रीमती बसवराजेश्वरी : महोदय, मैं जानना चाहती हूँ...

[हिन्दी]

श्री राजकुमार राय : श्रीमन्, इस प्रकार से तो आज तीन ही प्रश्न में बंटा पूरा हो गया। इस उदारता के लिए आपको धन्यवाद लेकिन औरों का भाग्य कब खुलेगा ?

[अनुवाद]!

उपाध्यक्ष महोदय : मैं श्रीमती बसवराजेश्वरी को बुला चुका हूँ। यह बीमारियों के बारे में है। वे विस्तार से चर्चा करना चाहते हैं।

प्रश्न काल समाप्त हो गया है।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

कुष्ठ नियंत्रण तथा कल्याण सेवा सलाहकार बोर्ड को चिये गये मार्ग-निर्देश

\* 124. श्री आर० एम० मोये : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह कलापे की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुष्ठ रोग से पीड़ित रोगियों के बारे में किए गए सर्वेक्षण से प्राप्त परिणामों का

विवश्लेषण किया गया है; और यदि हां, तो उसके मुख्य निष्कर्ष क्या हैं;

(ख) क्या ग्रामीण क्षेत्रों में कुष्ठ रोग के रोगियों की संख्या अधिक होती है; यदि हां, तो इस रोग से लोगों का कौन-सा वर्ग विशेष रूप से अधिक प्रभावित होता है और इसके क्या कारण पाये गये हैं;

(ग) क्या सरकार ने कुष्ठ-रोग नियंत्रण और कल्याण सेवा सलाहकार बोर्डों को कोई नए मार्गनिर्देश जारी किए हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज खापर्डे): (क) जी, हां। कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत किए गए सर्वेक्षणों के अनुसार देश के 76 जिलों में इस रोग की प्रकोप दर प्रति हजार 10 से अधिक है और 125 जिलों में प्रति हजार 5 और 10 के बीच है तथा शेष जिलों में प्रति हजार 5 से कम है। महिलाओं की अपेक्षा पुरुष कुष्ठ रोग से अधिक ग्रस्त होते हैं। कुल रोगियों में 20 प्रतिशत रोगी बच्चे हैं। सारे रोगियों में से 20 प्रतिशत रोगियों का रोग संक्रामक है। 15 प्रतिशत रोगियों में विरूपांगता पाई गई है।

(ख) जी, हां। वैयक्तिक स्वच्छता के निम्न स्तर, कुपोषण और संघनता के कारण पिछड़े सामाजिक-आर्थिक वर्गों में कुष्ठ रोग अधिक पाया जाता है।

(ग) और (घ) जी, हां। राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के बारे में क्षेत्र कार्यकर्ताओं को दिशानिर्देश जारी किए गए हैं। इन दिशानिर्देशों में रोग का वर्गीकरण, कार्यक्रम के प्रमुख उद्देश्य, बहु-औषध चिकित्सा के घटक, रोगियों का पता लगाने की विशिष्टताएं, उपचार के विस्तृत पहलू और रोगी को छुट्टी देने के लिए मानदण्ड, रोगियों पर निगरानी, फिर से पीड़ित होने की स्थिति में कार्य-वाही और औषधियों के प्रयोग के लिए सावधानियां बतलाई गई हैं।

#### हृदय रोगियों सम्बन्धी सर्वेक्षण

\* 125. श्री मोहनसाई पटेल }  
श्री अमर सिंह राठवा } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने

की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में हृदय रोगियों की संख्या का पता लगाने हेतु भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद द्वारा कोई सर्वेक्षण किया गया था;

(ख) यदि हां, तो कब और देश में प्रति हजार व्यक्तियों में से हृदय रोगियों की संख्या कितनी है तथा उनका, राज्यवार, ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या अधिकांश हृदय रोगी शहरी क्षेत्रों में हैं; और यदि हां, तो इसके मुख्य कारण क्या हैं;

(घ) क्या भारत में और विशेष रूप से शहरी क्षेत्रों में हृदय रोग के बढ़ते हुए मामलों के बारे में हाल ही में नई दिल्ली में एक अन्तर्राष्ट्रीय सम्मेलन हुआ था; और

(ङ) यदि हां, तो इस रोग की बढ़ती हुई प्रवृत्ति को रोकने हेतु उसमें कौन-से सुझाव दिए गए थे ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज झापड़) : (क) से (ग) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा हृदय रोग की घटनाओं के बारे में कोई सर्वेक्षण नहीं किए गए हैं। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने आमवात उच्च, आमवात हृदय रोग और उच्च रक्त चाप की व्याप्तता पर अध्ययन किए हैं। आमवात हृदय रोग 5—16 वर्षों के स्कूली बच्चों में बम्बई में प्रति 1000 बच्चों में 1.8 पर और दिल्ली में प्रति 1000 बच्चों में 11.1 पर पाया गया। उच्च रक्तचाप 20 वर्ष और ऊपर के लोगों में दिल्ली में प्रति हजार पर 2.5 से लेकर श्रीनगर में प्रति हजार पर 8 में पाया गया। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद की कोरोनरी हृदय रोग के होने तथा इससे संबंधित जोखिम वाले घटकों पर अध्ययन करने की योजना है।

(घ) जी, नहीं। तथापि, हृदय रोग विज्ञान पर आधुनिकतम जानकारी तथा पारम्परिक और कलर डॉपलर ईकोकार्डियोग्राफी पर एक कार्यशाला दिल्ली में दिसम्बर, 1986 में हुई थी।

(ङ) सम्मेलन में हृदय रोगों का उपचार करने में विभिन्न प्रौद्योगिकियों और उपलब्ध जन्वेषणात्मक युक्तियों के बारे में अनुभवों का आदान-प्रदान करने पर मुख्य रूप से ध्यान दिया गया।

#### हेलीकाप्टर कार्पोरेशन आफ इंडिया की गतिविधियां

\* 126. श्रीमती एन० पी० भांसी लक्ष्मी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय हेलीकाप्टर कार्पोरेशन आफ इंडिया की सेवाएं किन-किन क्षेत्रों में उपलब्ध कराई जा रही हैं;

(ख) वर्ष 1987-88 के लिए इस कार्पोरेशन का विस्तार कार्यक्रम क्या है; और

(ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के लिए इसकी सेवा के विस्तार के बारे में क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं और आंध्र प्रदेश के लिए यह लक्ष्य क्या रखा गया है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) भारतीय हेली-  
• काप्टर निगम इस समय 7 हेलीकाप्टर सेल सेंटर में और अपने 4 हेलीकाप्टर जम्मु-कश्मीर,

सिद्धिक्रम, अण्डमान और निकोबार तथा लक्षद्वीप में बेट-लीज पर गैर-तेल सेक्टर में परिचालित कर रहा है।

(ख) और (ग) अगले वित्त वर्ष में यह निगम 42 हेलीकाप्टरों को प्राप्त करने के कार्य को पूरा कर लेगा। तेम-सेक्टर की अपेक्षाओं को पूरी तरह पूरा करने के पश्चात् बकाया हेलीकाप्टरों को राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों अथवा मांग के अनुसार अन्य सेवाओं के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा। वर्तमान योजना अवधि के बकाया समय के दौरान, निगम अपने हेलीकाप्टर बेड़े का सर्वोत्तम उपयोग प्राप्त करने के लिए ध्यान केन्द्रित करेगा।

दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारियों द्वारा चौथे वेतन आयोग की रिपोर्टें लागू किये जाने के लिये आंदोलन

\*127. श्री कमल नाथ }  
श्री सुभाष यादव } : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे

कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारी चौथे वेतन आयोग की रिपोर्टें उनके लिए भी लागू किये जाने के लिए आंदोलन कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) दिल्ली परिवहन निगम में चौथे वेतन आयोग की सिफारिशें अभी तक लागू किये जाने के क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) दिल्ली परिवहन निगम के कर्मचारी, चौथे वेतन आयोग द्वारा केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए सिफारिश किए गए वेतन पैटर्न उन पर भी लागू करने की मांग कर रहे हैं। केन्द्रीय वेतन पैटर्न अपनाने वाले सार्वजनिक क्षेत्रीय उपक्रमों के वेतनमानों में संशोधन का मासला उच्चतम न्यायालय के निर्देशों के अधीन गठित उच्च शक्ति प्राप्त वेतन समिति को सौंप दिया गया है।

राष्ट्रीय शिक्षक आयोग की सिफारिशों पर विचार करने के लिए नियुक्त की गई अधिकार-प्राप्त समिति की रिपोर्टें

\*131. श्री राज कुमार राय }  
श्री अजय विश्वास } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या स्कूलों के शिक्षकों के वेतनमानों सहित राष्ट्रीय शिक्षक आयोग-1 (चट्टोपाध्याय आयोग) की सिफारिशों के बारे में सरकार को सलाह देने के लिए श्री आनन्द स्वरूप की अध्यक्षता में नियुक्त की गई अधिकार-प्राप्त समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है;

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

(ग) यदि नहीं, तो यह रिपोर्ट कब प्रस्तुत किये जाने की संभावना है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) से (ग) सरकार ने राष्ट्रीय शिक्षक आयोग-1 द्वारा की गई सिफारिशों की जांच करने के लिए शिक्षा सचिव की अध्यक्षता में एक अधिकार प्राप्त समिति नियुक्त की। अधिकार प्राप्त समिति ने वेतनमानों के सम्बन्ध में अपने प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिए हैं। जैसे ही मामले में अन्तिम निर्णय लिये जाएंगे, उन्हें सभा के ध्यान में ला दिया जाएगा।

### राष्ट्रीय युवा नीति

\*132. श्री आनन्द सिंह

श्रीमती माधुरी सिंह

} : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का एक राष्ट्रीय युवा नीति बनाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो किन मुख्य बातों को ध्यान में रखते हुए यह नीति बनाई जा रही है;

(ग) क्या इस बारे में युवक संगठनों के विचार प्राप्त किये गये हैं; और यदि हां, तो इन संगठनों की इस बारे में प्रतिक्रिया क्या है; और

(घ) अब तक इस मामले में कौन-से कदम उठाये गये हैं और इस नीति के कब तक तैयार हो जाने की सम्भावना है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) दो राष्ट्रीय सेमिनारों में युवा व्यक्तियों के साथ परामर्श के बाद युवाओं के विचारों को सम्मिलित करके युवा नीति प्रारूप तैयार किया गया है और अब यह राज्य सरकारों और भारत सरकार के विभिन्न मन्त्रालयों/विभागों को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया है। नीति प्रारूप युवा कार्यकर्ताओं से सम्बन्धित स्वैच्छिक संगठनों को भी परिचालित किया गया है और इस पर केंद्रीय युवा सलाहकार समिति में भी विचार-विमर्श किया गया है। युवा नीति प्रारूप पर युवा कार्यक्रम के प्रभारी राज्य मन्त्रियों के सम्मेलन में विचार-विमर्श करने का प्रस्ताव है और उसके बाद संसद के



सम्बन्ध रखने के लिए इसे अन्तिम रूप दिया जाना है।

दिल्ली के अध्यापक संगठनों द्वारा चौथे वेतन आयोग की सिफारिशों को कार्यान्वित किए जाने के विरुद्ध आंदोलन.

\*133. श्री महेन्द्र सिंह }  
श्री कृष्ण सिंह } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के अध्यापक संगठन 13 फरवरी, 1987 से हड़ताल पर हैं;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या उनकी एक शिकायत चौथे वेतन आयोग की सिफारिशों के कार्यान्वयन के सम्बन्ध में है;

(घ) यदि हां, तो उनकी मुख्य शिकायतें और मांगें क्या हैं; और

(ङ) उस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है और इस बारे में समझौता करने के लिए कौन-से कदम उठाये गये हैं अथवा उठाने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) जी, हां।

(ख) से (ङ) दिल्ली प्रशासन और नगर निगम द्वारा चलाये जा रहे स्कूलों में कार्य कर रहे शिक्षक प्रवरण-ग्रेड के पुनःस्थापन करने तथा राष्ट्रीय शिक्षक आयोग-1 की सिफारिशों के आधार पर उच्च वेतनमान देने के लिए 13-2-87 से आन्दोलन कर रहे हैं। सरकार इस मामले पर विचार कर रही है और आशा है कि इस मामले में निर्णय शीघ्र ले लिया जाएगा।

बिदेशों में आयोजित खेलों में भारतीय टीमों का भाग लेना

\*134. श्री एच० एम० पटेल }  
श्री जी० एस० बसवरावु } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की

कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार की खेल नीति के विषय में भारतीय ओलम्पिक संघ के अध्यक्ष की सभा-चार पत्रों में प्रकाशित टिप्पणी पर सरकार ने ध्यान दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या विदेशों में भारतीय टीमों के भ्राम लेने पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया था, जैसा कि समाचार पत्रों में समाचार प्रकाशित हुआ था; और

(घ) क्या सरकार ने सिओल के एलियाई खेलों में भारतीय टीमों के प्रदर्शन का मूल्यांकन किया है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती भारघेट ब्रह्मा) : (क) से (घ) सरकार की खेल नीति पर आई०ओ०ए० के अध्यक्ष द्वारा की गई कुछ टीका-टिप्पणी के बारे में कुछ प्रेस के मद सरकार के ध्यान में आये हैं परन्तु आई०ओ०ए० ने सरकारी तौर पर बताया है कि सरकार की खेल नीति पर वस्तुतः उनके द्वारा ऐसी कोई टीका-टिप्पणी नहीं की गई थी। आई०ओ०ए० ने यह भी बताया है कि आई०ओ०ए० के अध्यक्ष की टीका-टिप्पणी पर सम्बन्धित समाचार एजेंसी ने सही रिपोर्टें नहीं दी थी और सम्बन्धित समाचार एजेंसी के साथ आई०ओ०ए० द्वारा उठाए गए मामले पर एजेंसी ने इसके लिए आई०ओ०ए० के अध्यक्ष से खेद प्रकट किया है। तथापि सरकार की उपयुक्त प्रेस रिपोर्ट के प्रति, प्रतिक्रिया प्रेस को दे दी गई थी और यह 18 दिसम्बर, 1986 को कुछ दैनिक समाचार पत्रों में प्रकाशित की गई थी।

2. नवम्बर, 1986 में सरकार ने यह निर्णय लिया है कि भविष्य में विदेशों में खिलाड़ियों को भेजने के लिए अपनाई जाने वाली पद्धति के पुनरीक्षण होने तक ऐसे दौरे, ऐसे मामलों को छोड़कर, जो उनके द्वारा पहले ही स्वीकृत किए गए हैं, सम्बन्धित रहेंगे। आई०ओ०ए० ने वचन दिया है कि वह ऐसे विषय जो उनके क्षेत्राधिकार में आते हैं, के लिए कार्यवाही की विस्तृत योजना राष्ट्रीय खेल संघों के साथ विचार-विमर्श करेंगी और इस सम्बन्ध में सरकार को ठोस प्रस्ताव प्रस्तुत करेगी। इस बीच में ऐसे दौरों के लिए गुणों के आधार पर विशिष्ट खिलाड़ियों के पृथक-पृथक मामले पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है।

3. सरकार ने डा० अमरीक सिंह की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ दल सियोल में 10वें एशियाड में भारतीय दल द्वारा कार्य निष्पादन तथा अन्य सम्बन्धित मामलों पर भारतीय ओलम्पिक एसोसिएशन की रिपोर्ट का अध्ययन करने और इस संदर्भ में सरकार को उपयुक्त सिफारिश करने के लिए गठित किया है।

### महिला कल्याण के लिए नई योजना

\*135. श्री परसराम भारद्वाज : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में महिलाओं के कल्याण के लिए कोई नई योजना तैयार की है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती भारद्वाज) : (क) जी, हाँ।

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

### विवरण

(ख) महिला एवं बाल विकास विभाग द्वारा शुरू की गई नई योजनाओं के विवरण निम्न प्रकार हैं :—

(1) महिलाओं के लिए प्रशिक्षण और रोजगार कार्यक्रम के लिए सहायता

इस कार्यक्रम का उद्देश्य कृषि डेरी कार्य, छोटे पैमाने पर पशु पालन, मत्स्य पालन, खादी और ग्रामीणोद्योग, हथकरघा, हस्त शिल्प, रेसम उद्योग, इत्यादि जैसे बड़े-बड़े रोजगार क्षेत्रों में महिलाओं के लिए रोजगार कार्यक्रमों में सहायता प्रदान करना है। ये परियोजनायें इन बड़े रोजगार क्षेत्रों में कार्यरत निधन और कमजोर वर्गों की महिलाओं के लिए तकनीकी संस्थागत, संगठनात्मक और सामाजिक सहायता प्रदान करेंगी। इस प्रस्तावित कार्यक्रम में "समुदाय संगठन प्रयास" किए जाने की व्यवस्था है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत भूमिहीन मजदूरों, मच्छबारों, ग्रामीण शिल्पकारों जैसे उन गरीब लोगों के माध्यम से उन्हीं लोगों के लिए कल्याण कार्य किए जायेंगे जिन्हें अपने-अपने संगठन बनाने के लिए प्रोत्साहित किया जायेगा। स्वयंसेवी संगठनों की भूमिका तो, उन्हें अपनी परिस्थितियों को विश्लेषण कर सकने और मिलकर कार्य करने में उन्हें सहायता प्रदान करना होगा।

परियोजना प्रस्ताव निगमों, बोर्ड, गैर सरकारी संगठनों, विश्वविद्यालयों केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड, राज्य समाज कल्याण बोर्डों एवं अर्ध सरकारी एजेंसियों तथा सरकार द्वारा वित्त पोषित एजेंसियों द्वारा तैयार किए जायेंगे। इस कार्यक्रम के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में 45.00 करोड़ रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की गयी है। वर्ष 1987-8<sup>०</sup> के लिए 10.00 करोड़ रुपये का प्रस्ताव किया गया है।

(2) महिला विकास निगम

महिलाओं में रोजगार उत्पादक कार्यों को बढ़ावा देने के उद्देश्य से महिला विकास निगमों की स्थापना सभी राज्यों में की जानी है। ये निगम महिला वर्गों और समाज के कमजोर वर्गों की महिलाओं के लिए इस योजना को सक्रिय रूप से सहायता और प्रोत्साहन प्रदान करेंगी। इस योजना के अन्तर्गत यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक सुशिक्षा उपाय किए जायेंगे कि इस योजना के लाभ वे महिलायें बेनामी आधार पर न उठा सकें जिनकी आर्थिक स्थिति अपेक्षाकृत बेहतर हो।

ये निगम महिलाओं के लिए आर्थिक कार्यकलापों की व्यवस्था करने के लिए उद्देश्यपूर्ण एजेंटों के

रूप में कार्य करेंगी। निगम के निम्नलिखित कार्य होंगे : —

रोजगार के संभावनी क्षेत्रों का पता लगाना।

परियोजना तैयार करने में सहायता देना और अपेक्षित धनराशि जुटाना विभिन्न व्यवसायों में कामकाजी महिलाओं के लिए कच्चे माल का प्रबन्ध करना,

प्रशिक्षण परामर्श सुविधायें उपलब्ध कराना, और

तैयार माल की बिक्री के लिए मार्केटिंग सुविधायें उपलब्ध कराना।

केन्द्रीय सरकार, इन निगमों की स्थापना के लिए और इनके कार्यक्रम के लिए 49:51 के अनुपात में इन्विटी भागेदारी के माध्यम से सभी राज्यों को धनराशि उपलब्ध करायेगी। दूसरे शब्दों में महिला एवं बाल विकास विभाग, वित्तीय सहायता के रूप में प्रवृत्त पूंजी का 49 प्रतिशत तक धनराशि सहायता के रूप में देगा। ये निगम व्याजदर अन्तर् योजना अथवा अन्य किसी रियायती योजना के अन्तर्गत भी ऋण प्राप्त कर सकेंगी।

वर्ष 1987-88 के लिए इस योजना के लिए 3.50 करोड़ रुपए के बजट निवृत्तन का प्रस्ताव किया गया है।

#### खजुराहो के मन्दिरों की मरम्मत

\*136. श्री श्री० भूपति

श्री मानिक देहू

} : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खजुराहो के मन्दिरों के चारों तरफ रख-रखाव, उनमें अनधिकृत कब्जों और इस क्षेत्र के ऊपर उड़ने वाले हवाई जहाजों की आवाज के कारण से उनमें दरारे पड़ गई हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने खजुराहो के मन्दिरों की मरम्मत किये जाने और इनमें अनधिकृत कब्जों और बहुमूल्य मूर्तियों की चोरी रोकने के लिए कोई योजना तैयार की है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) बरारें पड़ने के मूल कारण मन्दिर पुराने होने, लगातार मौसम के दुष्प्रभाव तथा चिनाई में मूल भवन निर्माताओं द्वारा प्रयुक्त लोहे के सेवों और चिखनों पर जंग लग जाना है।

(ख) खजुराहो के मन्दिरों को सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत संरचनात्मक मरम्मत, रासायनिक परिरक्षण और पर्यावरण संबंधी विकास की योजना में भी शामिल किया है।

अनधिकृत कब्जों को रोकने और सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए दो को छोड़कर, सभी

मम्बिरो में कांटेदार तार लगाने, स्मारकों में रात-दिन पहरा निगरानी स्टाफ और पश्चिमी घुप में सुरक्षा के लिए प्रकाश तथा खुले पुरातत्वीय संग्रहालय में समस्त रक्षकों की व्यवस्था की गई है।

**मद्रास और मदुरै डिवीजन में ऊपरी पुलों का निर्माण**

\*137. डा० एस० जगतलक्ष्मण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को दक्षिण रेलवे के मद्रास/मदुरै डिवीजन में ऊपरी पुलों के निर्माण में विलम्ब के कारण इन डिवीजनों के व्यापारी समुदाय में व्याप्त असंतोष की जानकारी है;

(ख) क्या मद्रास डिवीजन में पालावन्तंगल/क्रोमपेट/मुननबक्कम आदि जैसे विभिन्न जंक्शन शिबल क्रॉसिंगों पर ऊपरी पुलों के लिए कोई इंजीनियरी सर्वेक्षण/व्यवहार्यता सर्वेक्षण किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में कौन से कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भावबराब लिम्बिया) : (क) इस संबंध में कई एसोसिएशनों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ख) जी हां !

(ग) मद्रास और मदुरै मंडल के लिए 11 निर्माण कार्य स्वीकृत हैं। पांच निर्माण कार्य चल रहे हैं। अन्य छः निर्माण-कार्यों के लिए अभी राज्य सरकार/सम्बन्धित प्राधिकरण द्वारा अनुमानों/नक्शों/प्रारंभिक व्यवस्थाओं को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

**आंध्र प्रदेश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर पुलों का निर्माण-कार्य  
अधूरा पड़ा रहना**

\*138. श्री वी० तुलसीराम : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर बन रहे ऐसे पुलों की संख्या कितनी है, जो निर्धारित समयावधि बीत जाने पर भी अधूरे पड़े हुए हैं;

(ख) इन पुलों पर निर्माण कार्य कब से नहीं हो रहा है;

(ग) निर्माण-कार्य में विलम्ब के मुख्य कारण क्या हैं; और

(घ) हो रही परेशानी को दूर करने के लिए इनका निर्माण शीघ्र पूरा करवाने के लिए केन्द्रीय सरकार का कौन से कदम उठाने का विचार है ?

जल-भूतल परिबहन अंजास्य के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) आंध्र प्रदेश से होकर गुजरने वाले विभिन्न राष्ट्रीय रोजमार्गों पर 16 पुलों का निर्माण कार्य निर्धारित समय से अधिक संबित पड़ा है।

(ख) 16 पुलों में से 11 पर निर्माण कार्य चल रहा है। तीन पुलों का निर्माण कार्य जून, 1985 से संपादित नहीं हो रहा है और दो पुलों का निर्माण कार्य दिसम्बर, 1985 से संपादित नहीं हो रहा है।

(ग) इन निर्माण कार्यों को संपादित करने में विलम्ब के मुख्य कारण हैं :—

(I) ठेकेदारों की प्रगति की धीमी गति;

(II) ठेकेदारों के दोष के कारण करार रद्द करना।

(घ) इन पुलों के लिए 6/87 से 3/88 तक के बीच पूरा करने की तारीखों सहित एक समय-बद्ध कार्यक्रम राज्य के लोक निर्माण विभाग को सख्ती-पूर्वक अनुपालन के लिए दिया गया है।

[हिन्दी]

जल संसाधनों का पता लगाने के लिए जल विज्ञान संबंधी सर्वेक्षण

\*139. श्री मूल सन्ध डागा : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जल विज्ञान सम्बन्धी सर्वेक्षण पर अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है; और

(ख) देश में किन-किन राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में सर्वेक्षण किया गया है तथा क्या राजस्थान में भी सर्वेक्षण किया गया है और यदि हां, तो तत्संबन्धी व्यौरा क्या है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) केन्द्र सरकार द्वारा अब तक जल विज्ञान सम्बन्धी सर्वेक्षण पर लगभग 80 करोड़ रुपये व्यय किए गये हैं।

(ख) राष्ट्रीय सर्वेक्षण के अन्तर्गत लगभग सभी राज्यों और संघशासित क्षेत्र दिल्ली तथा गोवा, दमन व दीव में फीसे सभी नदी बेसिन शामिल हैं।

राजस्थान में जल विज्ञान सम्बन्धी नेटवर्क के 19 केन्द्रों के माध्यम से सर्वेक्षण किया जा रहा

है।

[समुच्चय]

विदेशों में एयर इंडिया की आय में से घनराशि के भारत भेजे जाने पर पाबंदियां

\* 140. चौधरी अक्षतर हसन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ तेल निर्यातक देशों में एयर इंडिया की आय में से घनराशि के भारत भेजे जाने पर पाबंदियों के कारण उन देशों में भारी घनराशि जमा हो गई है;

(ख) यदि हां, तो इन देशों के नाम क्या हैं और वहां कितनी घनराशि जमा हो गई है;

(ग) क्या इस जमा राशि में से भारत द्वारा उन देशों से आयात किए जाने वाले तेल के मूल्य का भुगतान किया जा सकता है; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कौन सी कार्यवाही करने का विचार है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) जबकि घन-राशि को भेजे जाने पर कुछ तेल निर्यातक देशों द्वारा कोई औपचारिक प्रतिबंध लगाये गये प्रतीत नहीं होते हैं, लेकिन उन देशों में एयर इंडिया की घन-राशि उन देशों की सरकारों की विदेशी मुद्रा की बिकट स्थिति के कारण जमा हुई है। तेल निर्यातक देशों के नाम, जहां एयर इंडिया की घन-राशि जमा हुई है और 31 दिसम्बर, 1986 की स्थिति के अनुसार जमा राशियां इस प्रकार हैं :—

देश	करोड़ रुपये
नाइजीरिया	27.22
ईराक	23.46
ईरान	5.93
लीबिया	4.63

(ग) और (घ) एयर इंडिया की रुकी हुई घन-राशियों को उपयोग में लाने के लिए इन देशों से कच्चे तेल के आयात सहित कई सुझावों पर विचार किया गया है।

बरगढ़-रायपुर के बीच रेल संपर्क

\* 141. श्री राधाकान्त डिगाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा राज्य सरकार ने रेल मंत्रालय से बरगढ़-रायपुर रेल संपर्क को स्वीकृति देने

हेतु अनुरोध किया है;

(ब) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव को कार्यान्वित करने हेतु कौन से कदम उठाए गए हैं ?

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

(ख) बरगढ़-रायपुर संरेखण पर बहुत अधिक लागत आने की संभावना है, इसलिए इसे अनु-मोदित नहीं किया गया है। तदनुसार, उड़ीसा सरकार को सूचित कर दिया गया था।

### उड़ीसा में नलकूपों का कार्यकरण

1323. श्री अवधभाष पटनायक : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा सरकार से धन की कमी के कारण सरकारी नलकूपों के असंतोषजनक कार्यकरण के संबंध में जानकारी मांगी है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरामन्ध) : (क) और (ख) जी, हां। उड़ीसा लिफ्ट सिंचाई निगम ने सूचित किया है कि अर्थात् संसाधनों के कारण उचित संचालन तथा रखरखाव नहीं किया जा सका। इसके अतिरिक्त, उड़ीसा सरकार ने सूचित किया है कि संचालन तथा रखरखाव के लिए क्रमशः 9.07 करोड़ रुपए तथा 11.89 करोड़ रुपए की आवश्यकता के मुकाबले वर्ष 1985-86 तथा 1986-87 के दौरान 5.91 करोड़ रुपए तथा 7.27 करोड़ रुपए प्रदान किए गए हैं।

### नौबहन विकास निधि समिति का प्रतिस्थापन

1324. श्री मुहलापल्ली रामचन्द्रन : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नौबहन के विकास के लिए नौबहन विकास निधि समिति के स्थान पर सरकारी क्षेत्र के किसी वित्तीय संस्थान को नियुक्त किया गया है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख) नौबहन विकास निधि समिति को बंद करने का निर्णय ले लिया गया है। नौबहन विकास निधि समिति (समापन) अधिनियम, 1986 अधिनियमित हो गया है। अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार वह तारीख निविष्ट करते हुए एक अधिसूचना जारी की जानी है, जिस तारीख से नौबहन विकास निधि



को बन्द किया जाएगा।

प्राइवेट सेक्टर की नीबहन कम्पनियों के लिए जहाज खरीदने हेतु वित्तीय व्यवस्था करने के लिए 8-12-1986 से एक नई कम्पनी भारतीय नीबहन ऋण निवेश निगम (एस०सी०आई०सी०आई०) की स्थापना की गई है जिसे भारतीय औद्योगिक ऋण निवेश निगम (आई० सी० आई० सी० आई०) और वित्त मन्त्रालय के सम्पूर्ण नियन्त्रणाधीन वित्तीय संस्थाओं तथा बैंकों द्वारा चलाया जाता है।

नई कम्पनी के मुख्य उद्देश्य होंगे—जहाजों—मछली पकड़ने वाले ट्रालरों की खरीद और अन्य सम्बन्ध कार्य कलापों जैसे जहाज निर्माण और मरम्मत, शिप-ब्रेकिंग तथा पत्तन मरम्मतों आदि कार्यों के लिए रूपयों में और विदेशी मुद्रा में ऋण प्रदान करके और अन्य ऋण देने वालों को गारंटी देकर वित्तीय सहायता करना। कम्पनी के मार्गदर्शी सिद्धांत होंगे—उद्योग का विकास करना और यह प्रत्येक परियोजना का सावधानीपूर्वक मूल्यांकन करके उनकी वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर परियोजनाओं के लिए वित्तीय प्रबन्ध करेगी।

**बम्बई पत्तन न्यास की पट्टे पर दी गई सम्पत्तियाँ**

1325. श्रीमती वटेल रमाबेन श्रीरामजीभाई भावणि : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई पत्तन न्यास ने अपनी कुछ भूमि, भवन तथा अन्य परिसर आयातकों, निर्यातकों, माल निकासी अथवा भाँडावार एजेंटों अथवा कुछ अन्य पार्टियों को किराए पर दिए हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो पट्टेधारियों के नाम, किराए की राशि तथा इन स्थलों का ब्योरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेन्द्र पायलट) : (क) जी हाँ।

(ख) बम्बई पोर्ट ट्रस्ट के पास 72.84 लाख वर्ग मीटर भूमि है। इसमें से 13.17 लाख वर्ग मीटर भूमि सरकार और सार्वजनिक निकायों को तथा लगभग 50.82 लाख वर्गमीटर भूमि प्राइवेट पार्टियों को किराए पर दी गई है जिसमें आयातक, निर्यातक, क्लीयरिंग एजेंट, गोदाम एजेंट शामिल हैं।

31-12-1986 को बम्बई पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दी गई भूमि और ढाँचों के 3190 किराएदार/

पट्टाधारी थे। व्यौरा निम्नलिखित है :—

	शुभि	डाँचा
1. दीर्घाधधि पट्टा	668	17
2. 15 माह का पट्टा (अल्पाधधि पट्टा)	327	1
3. मासिक किराया	1467	710
	2462	728

इन सभी किराएदारों/पट्टाधारियों जिसमें पट्टाधारियों के नाम भी शामिल हैं, किराए की राशि और ऐसे स्थानों के सही स्थान के बारे में व्यौरा संकलित करना एक भारी कार्य है और प्रयास के अनुरूप परिणाम नहीं मिलेगा।

### मुरादाबाद के लिए हवाई अड्डा

1326. श्री हाकिम मोहम्मद सिद्दीक : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताते की कृपा करने कि :

(क) क्या अरब और यूरोप के देशों के कई व्यापारी मुरादाबाद में तांबा, पीतल, तम्बाकू और चांदी के बर्तन के व्यापारियों से मिलने आते हैं किन्तु मुरादाबाद में हवाई अड्डा न होने के कारण वे बम्बई से विमान द्वारा मुरादाबाद नहीं जा सकते;

(ख) यदि हाँ, तो क्या मुरादाबाद में व्यापार बढ़ाने में सहायता करने तथा और अधिक विदेशी मुद्रा अर्जित करने हेतु मुरादाबाद में हवाई अड्डा बनाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन अंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) ऐसी कोई शिकायत नहीं है।

(ख) और (ग) नए हवाई अड्डे का निर्माण, यातायात की संभावना अनुसूचित एयरलाइनों की मांग और निधियों की उपलब्धता जैसे विभिन्न तत्वों पर निर्भर करता है। मुरादाबाद को विमान सेवा से जोड़ने के लिए एयरलाइनों से मांग न किये जाने और संसाधनों की भारी कमी के कारण मुरादाबाद में हवाई अड्डे के निर्माण की कोई योजना नहीं है।

[हिन्दी]

[मैसर्स प्योर ट्रिक्स द्वारा रेलवे की भूमि पर अनधिकृत कब्जा

1327. श्री जगदीश शबस्त्री : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स प्योर ट्रिक्स ने कानूनों का उल्लंघन करके कनाट प्लेस, नई दिल्ली के निकट रेल भूमि पर कब्जा कर रखा है;

(ख) यदि हां, तो उक्त भूमि खाली कराने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) मैसर्स प्योर ट्रिक्स या इसकी सहायक कम्पनियों/इससे सम्बद्ध व्यक्तियों द्वारा इस प्रकार कब्जा की गई अन्य रेल भूमि का ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिग्बिया) : (क) जी, हां ।

(ख) आवश्यक प्रशासनिक और कानूनी कार्रवाई की जा रही है ।

(ग) रेलवे भूमि का कोई अन्य हिस्सा उनके कब्जे में नहीं है ।

[अनुवाद]

टालीगंज से गरिया तक मेट्रो लाइन बढ़ाना

1328. कुमारी ममता बनर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का कलकत्ता में टालीगंज से गरिया तक मेट्रो लाइन को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के कब तक शुरु किये जाने की संभावना है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिग्बिया) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

रायलसीमा से नेल्सोर (आन्ध्र प्रदेश) तक नई रेलवे लाइन

1329. श्री पी० वैजालैया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में रायलसीमा से नेल्सोर तक नई रेलवे लाइन बिछाने के लिए कोई

सर्वेक्षण किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है और निर्माण कार्य कब तक शुरू किए जाने की संभावना है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबबराम सिन्धिया) : (क) और (ख) जी, नहीं।

[हिन्दी]

विकलांग व्यक्तियों को किराये में रियायत देना

1330. डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मन्त्रालय ने नेत्रहीन और पंगु व्यक्तियों को एक परिवार के साथ वास्तविक किराये के चौथाई भाग का भुगतान करके यात्रा करने की अनुमति दी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने यह सुविधा मूक एवं बधिरों को नहीं दी है;

(ग) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं और क्या सरकार का इन व्यक्तियों को भी यह सुविधा देने का विचार है; और

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

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबबराम सिन्धिया) : (क) जी, हां। अनुमेय रियायत इस प्रकार है :—

(1) शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति : शारीरिक रूप से विकलांग केवल ऐसे व्यक्ति जो मार्गरेली के बिना यात्रा नहीं कर सकते रियायत के पात्र हैं। शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्ति और उसके मार्गरेली दोनों के लिए पहले और दूसरे दर्जे की एक ओर की यात्रा टिकट के किराये में 75 प्रतिशत की रियायत दी गई है। शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों और उनके मार्गरेलियों को पहले और दूसरे दर्जे के सीजन टिकट के किराये में भी 50 प्रतिशत की रियायत दी गई है।

(2) नेत्रहीन व्यक्तियों को : वे इस रियायत के पात्र हैं चाहे वे अकेले यात्रा कर रहे हों या किसी मार्गरेली के साथ उन्हें पहले और दूसरे दर्जे की एक ओर की यात्रा टिकट के किराये में 75 प्रतिशत की रियायत दी गई है। पहले और दूसरे दर्जे के सीजन टिकट के किराये में भी 50 प्रतिशत की रियायत नेत्रहीन व्यक्तियों और उनके मार्गरेलियों को दी गई है।

(ख) से (घ) रोग प्रसूता को ध्यान में रखते हुए, केवल मूक और बधिर व्यक्तियों (जिन्हें दोनों कष्ट साथ-साथ हों) को पहले दर्जे और दूसरे दर्जे की एक ओर की यात्रा के टिकट के किराये में 50 प्रतिशत की रियायत दी गई है। 1-4-1987 से मूक और बधिर व्यक्तियों को भी पहले और

दूसरे दर्जे के सीजन टिकट किरायों में इसी प्रकार की रियायत देने का प्रस्ताव है।

[अनुवाच ]

**बिलासपुर-भोपाल सुपरफास्ट रेलगाड़ी**

1331. श्री शिवेन्द्र बहादुर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिलासपुर-भोपाल सुपरफास्ट रेलगाड़ी से कोई लाभ हो रहा है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इस रेलगाड़ी को चलाने के क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री बाबूबराब सिन्धिया) : (क) से (ग) टिकटों की बिक्री के गाड़ी-वार आंकड़े नहीं रहे जाते हैं। इसलिए बिलासपुर-भोपाल सुपरफास्ट गाड़ी की लाभप्रवृत्ता का मूल्यांकन करना संभव नहीं है। यह गाड़ी यात्रियों की मांग पर चलाई गई थी।

**नदियों से जलप्रवाह का अध्ययन**

1332. श्री एच० बी० पाटिल : क्या जल-संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सम्बन्धित राज्यों द्वारा जल-प्रवाह के समुचित उपयोग के लिए देश की सभी नदियों के जल-प्रवाह का अध्ययन करने हेतु एक आयोग की स्थापना की संभावना पर चर्चा करने हेतु विशेषज्ञों के विचार प्राप्त किये हैं अथवा कोई विशेषज्ञ समिति नियुक्त की है; और

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

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरामन्द) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

**खड़गपुर रेलवे स्टेशन पर आरक्षण और पुछताछ कार्यालय**

1333. श्री नारायण चौबे : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि खड़गपुर दक्षिण पूर्व रेलवे के पास रेलवे स्टेशन के दक्षिण की ओर बुकिंग कार्यालय के पास पुराने बस स्टॉप को रेलवे स्टेशन के उत्तर की तरफ अन्य नये बुकिंग कार्यालय के पास नये स्थान पर ले आया गया है;

(ख) क्या यह सच है कि आरक्षण और पूछताछ कार्यालय अभी भी पुराने स्थान पर स्थित हैं और बसों से आने वाले यात्रियों को टिकट आरक्षण और पूछताछ कार्यालय के लिए एक-एक किलोमीटर से अधिक पैदल चलना पड़ता है; और

(ग) यदि हां, तो यात्रियों को होने वाली कठिनाई को दूर करने के लिए नए बस स्टाप के पास क्या आरक्षण और पूछताछ कार्यालय स्थापित किया जाएगा ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री आचराराव सिन्धिया) : (क) जी, हां।

(ख) यह सही है कि आरक्षण और पूछताछ कार्यालय पुराने स्थान पर ही हैं। तथापि, यह एक पैदल ऊपरी पुल द्वारा नये बस स्टाप से जुड़ा हुआ है।

(ग) फिलहाल, कोई प्रस्ताव नहीं है।

#### संग्रहालय की स्थापना

1334. श्री चिन्तामणि जैना : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितने संग्रहालय स्थापित किये गये हैं और वे कहाँ-कहाँ स्थित हैं;

(ख) क्या निकट भविष्य में देश में कुछ और संग्रहालय स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो इनके लिये कौन-कौन से स्थानों का चयन किया गया है और उन शहरों के नाम क्या हैं जहाँ इन्हें स्थापित किये जाने की संभावना है तथा इन्हें कब तक स्थापित कर दिया जायेगा; और

(घ) क्या उड़ीसा में संग्रहालय स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है, यदि हां, तो कब और कहाँ ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कुण्जा साही) : (क) से (घ) "संग्रहालय" एक राज्य विषय है। तथापि, संस्कृति विभाग द्वारा स्थापित संग्रहालयों तथा भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा स्थापित स्थलों/आवधिक संग्रहालयों का विवरण संलग्न है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण कोणार्क में 1968 में पहले से ही स्थापित किए गए संग्रहालय के अतिरिक्त रत्नगिरी, उड़ीसा में भी एक स्थल संग्रहालय का निर्माण कर रहा है।

#### विवरण

(1) संस्कृति विभाग के अधीन संग्रहालय

1. राष्ट्रीय संग्रहालय, नई दिल्ली

2. राष्ट्रीय आधुनिक कला दीर्घा, नई दिल्ली
3. भारतीय संग्रहालय, कलकत्ता
4. विक्टोरिया मेमोरियल, कलकत्ता
5. सालारजंग संग्रहालय, हैदराबाद
6. इलाहाबाद संग्रहालय, इलाहाबाद

(II) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा स्थापित स्थल/धाराधिक संग्रहालय

क्र०सं०	संग्रहालय का नाम	राज्य	स्थापना वर्ष	कैफियत
1	2	3	4	5
1.	पुरातत्वीय संग्रहालय, अमरावती	आंध्र प्रदेश	1951	—
2.	पुरातत्वीय संग्रहालय, कोन्डापुर	आंध्र प्रदेश	1952	—
3.	पुरातत्वीय संग्रहालय, नागार्जुन कोन्डा	आंध्र प्रदेश	1949	—
4.	पुरातत्वीय संग्रहालय, चन्द्रगिरी	आंध्र प्रदेश	—	स्थापित किया जा रहा है
5.	पुरातत्वीय संग्रहालय, वैशाली	बिहार	1945	—
6.	पुरातत्वीय संग्रहालय, नालन्दा	बिहार	1917	—
7.	पुरातत्वीय संग्रहालय, बौद्धगया	बिहार	1956	—

1	2	3	4	5
8.	पुरातत्वीय संग्रहालय, दिल्ली फोर्ट संग्रहालय	दिल्ली	1909	—
9.	इंडियन बार मेमोरियल संग्रहालय, माल किला	दिल्ली	1982	—
10.	पुरातत्वीय संग्रहालय, बेलना गोवा	गोवा	1964	—
11.	पुरातत्वीय संग्रहालय, सोबल	गुजरात	1976	—
12.	पुरातत्वीय संग्रहालय, हेलबिड	कर्नाटक	1962	—
13.	पुरातत्वीय संग्रहालय, बीजापुर	कर्नाटक	1912	—
14.	पुरातत्वीय संग्रहालय, हम्पी	कर्नाटक	1955	—
15.	पुरातत्वीय संग्रहालय, श्रीरंगपट्टनम	कर्नाटक	1959	—
16.	पुरातत्वीय संग्रहालय, बाजुराहो	मध्य प्रदेश	1910	—
17.	पुरातत्वीय संग्रहालय, म्बालियर किला	मध्य प्रदेश	—	स्थापित किया जा रहा है।
18.	पुरातत्वीय संग्रहालय, सांची	मध्य प्रदेश	1919	—
19.	सिंहपुर पैलेस, बन्देरी	मध्य प्रदेश	—	स्थापित किया जा रहा है।
20.	पुरातत्वीय संग्रहालय, पुराना किला	नई दिल्ली	1972	—



1	2	3	4	5
21.	पुरातत्वीय संग्रहालय, रत्नगिरि	उड़ीसा	—	भवन निर्माणाधीन है।
22.	पुरातत्वीय संग्रहालय, कोणार्क	उड़ीसा	1968	—
23.	पुरातत्वीय संग्रहालय, रोपड़	पंजाब	—	भवन निर्माणाधीन है।
24.	पुरातत्वीय संग्रहालय, कालीबंदम	राजस्थान	—	भवन निर्माणाधीन है।
25.	पुरातत्वीय संग्रहालय, मद्रास	तमिलनाडु	1948	—
26.	पुरातत्वीय संग्रहालय, सारनाथ	उत्तर प्रदेश	1904	—
27.	पुरातत्वीय संग्रहालय, बाबाभी	कर्नाटक	1974	—
28.	पुरातत्वीय संग्रहालय, मट्टनचेरी	केरल	—	जिनसाधारण के प्रदर्शन के लिए तैयार है।
29.	पुरातत्वीय संग्रहालय, बाइहोल	कर्नाटक	1975	—
30.	ताज संग्रहालय, बागरा	उत्तर प्रदेश	1982	—
31.	हुजूर डारी मैसूर, मूच्चिवाबाद	९० बंगाल	—	स्थापित किया जा रहा है।

## कम्प्यूटरीकृत माल भाड़ा संचालन सूचना प्रणाली

1335. श्री इन्द्रजीत गुप्त }  
श्री नित्यानन्द मिश्र } : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलेक्ट्रॉनिकी विभाग के राष्ट्रीय सूचना केन्द्र ने एक ऐसा नया डिजाइन तैयार किया है जिससे कम्प्यूटरीकृत माल भाड़ा संचालन सूचना प्रणाली की लागत में बहुत कमी आने की सम्भावना है; और

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

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबबराब सिन्धिया) : (क) कम्प्यूटरीकृत भाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली के लिए एक नये लागत प्रभावी अग्रिकल्प हेतु नेशनल इन्फॉर्मेटिक्स (एन० आई० सी०) के महानिदेशक ने एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की पेशकश की है ।

(ख) अभी तक प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है ।

## बालकों को निःशुल्क पाठ्यपुस्तकों का वितरण

1336. श्री श्रीकान्त बल नरसिंह राज बाबियर : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ राज्य सरकारों ने प्राथमिक विद्यालयों में पढ़ने वाले बालकों को निःशुल्क पाठ्यपुस्तकों के वितरण की कल्याण योजनाएं शुरू की हैं;

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

(ग) ऐसी योजनाएं शुरू करके के लिए उन राज्य सरकारों को कितनी केन्द्रीय सहायता दी गई है; और

(घ) तत्संबन्धी ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कुलना साहू) : (क) और (ख) अधिकांश राज्यों तथा संघशासित क्षेत्रों में प्राइमरी स्कूलों में पढ़ रहे बच्चों को निःशुल्क पाठ्य-पुस्तकों वितरित करने की एक योजना आरम्भ की है । योजना के अन्तर्गत शामिल किये गये बच्चों की संख्या को दर्शाने वाला विवरण संलग्न है ।

(ग) और (घ) केन्द्रीय सरकार राज्य सरकारों तथा संघशासित क्षेत्र के प्रशासकों को प्राइमरी स्कूल तथा गैर-औपचारिक शिक्षा के लिए पाठ्य-पुस्तकों को तैयार करने के लिए मुद्रण-कागज आवंटित करती है ।

## विवरण

(संख्या लाखों में)

बच्चों को निःशुल्क पाठ्य पुस्तकें और लेखन सामग्री मुहैया कराने के कार्यक्रम के अन्तर्गत शामिल किये गये बच्चों की संख्या।

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	1985-86	1986-87
1	2	3	4
1.	बांध्र प्रदेश	27.48	27.48
2.	असम	2.00	1.05
3.	बिहार	शैक्षिक सत्र, 1983 से V कक्षा तक के सभी छात्र बांधी मूल्य पर पाठ्यपुस्तकें प्राप्त करते हैं।	
4.	गुजरात	10.00	10.00
5.	हरियाणा	4.00	4.00
6.	हिमाचल प्रदेश	0.27	0.21
7.	जम्मू और कश्मीर	1.20	1.20
8.	कर्नाटक	52.68	52.68
9.	केरल	1.00*	उपलब्ध नहीं
10.	मध्य प्रदेश	18.79	19.25
11.	महाराष्ट्र	1.20	1.40
12.	मणिपुर	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
13.	मेघालय	0.05	0.05
14.	नागालैण्ड	यह योजना, वर्ष 1985 से योजनाएँ योजनाओं को स्थानांतरित कर दी गई हैं।	
15.	उड़ीसा	वर्ष 1982-83 में कार्यक्रम रोक दिया गया है।	

1	2	3	4
16.	पंजाब	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
17.	राजस्थान	3.32	3.32
18.	सिक्किम	0.62	0.68
19.	तमिलनाडु	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
20.	त्रिपुरा	उपलब्ध नहीं**	उपलब्ध नहीं**
21.	उत्तर प्रदेश	0.19	0.19
22.	पश्चिम बंगाल	बंगाली और नेपाली माध्यम में सभी प्राथमिक छात्रों को पाठ्य पुस्तकें निःशुल्क मुहैया कराई गईं। हिन्दी, उर्दू तथा सयासी (अलबिकी पाण्डुलिपियों) में भी कुछ पाठ्य पुस्तकें मुहैया कराई गई हैं।	
23.	अरुणाचल प्रदेश	1.05	1.13
24.	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	0.41	0.41
25.	चण्डीगढ़	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
26.	दादरा और नागर हवेली	0.15	0.15
27.	दिल्ली	5.76	5.91
28.	गोवा, दमन और दीव	0.15	0.16
29.	लक्षद्वीप	0.08	0.09
30.	मिजोरम	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं
31.	पाण्डिचेरी	0.24	उपलब्ध नहीं

आंकड़े, वर्ष 1986-87 के लिए हुई वार्षिक योजनागत चर्चाओं के समय राज्य सरकार द्वारा दी गई सूचना पर आधारित है।

\*कापियां मुहैया कराने के संबंध में सूचना।

\*\*वर्ष 1985-86 के दौरान 1.35 लाख रुपये और 1986-87 के दौरान 2.33 लाख रुपये निःशुल्क पाठ्य पुस्तकें और लेखन सामग्री मुहैया कराने के लिए उपलब्ध कराये गये थे।

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशनों पर स्टालों की संख्या और उनके आकार में कमी करना

1337. श्री कमला प्रसाद रावत : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्लेटफार्मों पर उपलब्ध किये गये स्टालों के आकार और उनकी संख्या में कमी करने के लिए कार्यवाही की है ;

(ख) यदि हां, तो नई दिल्ली रेलवे स्टेशन और दिल्ली के मुख्य रेलवे स्टेशनों पर स्थित ऐसी कितने स्टालों का आकार छोटा किया जा रहा है और जिनके संबंध में आदेश जारी कर दिए गए हैं ; और

(ग) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई है तो निवेदों का तत्काल अनुपालन न किए जाने के क्या कारण हैं और तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाबबराब सिन्धिया) : (क) क्षेत्रीय रेलों को प्लेटफार्मों पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए जहाँ कहीं आवश्यक और व्यावहारिक हो, स्टालों का आकार छोटा करने और स्टालों की संख्या कम करने की शिकायतें हैं।

(ख) नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर चार स्टालों का आकार छोटा किया जा रहा है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

मेट्रो रेल अधिकारियों द्वारा प्राइवेट सुरक्षा गाड़ों की नियुक्ति

1338. श्री सनत कुमार मंडल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता मेट्रो रेल प्रशासन का अपने सुरक्षा स्कन्ध में आंशिक रूप से व्यक्ति तैनात करने के लिए गैर-सरकारी सुरक्षा गाड़ें नियुक्त करने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं और रेलवे सुरक्षा बल को यह कार्य न सौंपे जाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) मेट्रो रेलवे, कलकत्ता का प्रस्ताव, मेट्रो स्टेशनों के प्रवेश द्वारों की चौकीदारी करने के लिए, जो कि रेलवे सुरक्षा बल के सामान्य कार्यों में शामिल नहीं है, माय्यता प्राप्त निजी एजेंसियों से चौकीदारों का उपयोग करने के संबंध में है।

राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद  
का कार्य निष्पादन

133). श्री डूमर लाल बैठा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान तथा प्रशिक्षण परिषद संस्था के कार्यक्रम तथा कार्य-निष्पादन का ब्योरा क्या है;

(ख) क्या इस संस्था के कार्य-निष्पादन के बारे में कोई अध्ययन किया गया है जिससे यह विदित हो सके कि उक्त संस्था अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने में कितनी सफल रही है;

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

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद, शिक्षा के क्षेत्र में, खास तौर से स्कूल शिक्षा के क्षेत्र नीतियों और कार्यक्रमों को तैयार करने और उनके कार्यान्वयन में मानव संसाधन विकास मंत्रालय के लिए एक शैक्षिक सलाहकार के रूप में कार्य करती है। उपर्युक्त उद्देश्यों को चरितार्थ करने के लिए यह निम्नलिखित कार्यक्रम आरम्भ करता है :—

—स्कूल शिक्षा की सभी शाखाओं में अनुसंधान आयोजित करने, उनके लिए सहायता देने, उसे प्रोन्नत करने तथा उसका समन्वय करने का काम करती है।

—मुख्यतः उन्नत स्तर के शिक्षकों के लिए सेवा पूर्व और सेवाकालीन प्रशिक्षण आयोजित करती है।

—शैक्षिक पुनर्निर्माण में लगी संस्थाओं, संगठनों और एजेंसियों के लिए विस्तार सेवाएं आभो-चित करता है।

—उन्नत शैक्षिक तकनीकों, प्रथाओं और अभिनव परिवर्तनों को विकसित करता है और प्रयोग करती है।

—शैक्षिक सूचना का संग्रह, संकलन, प्रक्रियायन और प्रसार करती है।

- स्कूल शिक्षा के गुणात्मक सुधार करने के लिए कार्यक्रमों को विकसित और उन्हें कार्यान्वित करने में राज्यों तथा राज्य स्तरीय संस्थाओं, संगठनों और एजेंसियों को सहायता देती है।
- यूनेस्को, यूनीसेफ, आदि जैसी अन्तर्राष्ट्रीय संस्थाओं तथा अन्य देशों की राष्ट्रीय स्तर की शैक्षिक संस्थाओं के साथ सहयोग करती है।
- दूसरे देशों से आए हुए शैक्षिक कार्मिकों के प्रशिक्षण तथा अध्ययन के लिए सुविधाएं प्रदान करती है।
- राष्ट्रीय शिक्षक शिक्षा परिषद (रा० शि० शि० प०) के लिए एक शैक्षिक सचिवालय के रूप में कार्य करती है।

(ख) सरकार ने, संगठनात्मक सुधारों की सिफारिश के लिए वर्ष 1984 में राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान और प्रशिक्षण परिषद के लिए एक कार्य बल का गठन किया था। कार्य बल ने वर्ष 1985 में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी थी।

(ग) और (घ) कार्यबल की सिफारिशों पर सरकार के निर्णय दिनांक 20 दिसम्बर, 1985 के शिक्षा मंत्रालय की संकल्प संख्या 24-1/84-एस० सी० एच०-4 में निहित है जिसकी प्रति अनुलग्नक के रूप में सभा पटल पर रखी जाती है।

[प्रश्नालय में रखी गई। देखिये संख्या एम० टी०—3907/86]

स्वदेश धन भेजने पर प्रतिबन्ध लगाने से विमान कम्पनियों को  
हो रही कठिनाइयां

1340. श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय वायु परिवहन संगठन (इंटरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन) का वित्तीय समिति ने अपने वार्षिक रिपोर्ट में कुछ अरब, अफ्रीकी और लातनी अमरीकी देशों द्वारा स्वदेश धन भेजने पर पाबन्दी लगाये जाने के कारण विमान कम्पनियों को हो रही कठिनाइयों पर चिन्ता व्यक्त की है; जिसके परिणामस्वरूप इन देशों में इन विमान कम्पनियों की बहुत अधिक घनराशि हकट्टी हो गई है;

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट का उसमें उल्लिखित कठिनाइयों सहित व्योरा क्या है तथा किन-किन देशों में अभी तक कितनी राशि रुकी पड़ी है; और

(ग) इस संबंध में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (ग) अन्तर्रा-

ष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की वित्तीय समिति ने, "बाबटा" की 1986 की वार्षिक साधारण बैठक में प्रस्तुत की गई रिपोर्ट में यह उल्लेख किया गया है कि एयरलाइनें अपनी धनराशि को भेजने में अधिकाधिक कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं। 1 अगस्त, 1986 को कुल बकाया राशि लगभग 816 मिलियन अमरीकी डालर थी जबकि इससे एक वर्ष पूर्व यह राशि 900 मिलियन अमरीकी डालर थी। इसमें सुधार के बावजूद, इस समय कई देश सामान्य रूप से बिगड़ती हुई आर्थिक स्थिति का सामना कर रहे हैं। इसके परिणामस्वरूप, एयरलाइनों के सामने फिर से अपनी धनराशि को भेजने में अधिकाधिक कठिनाई आ रही है। इसमें अन्तर्ग्रस्त देश अफ्रीका और मध्य पूर्व में हैं। सरकार ने ऐसी निधियों को रिलीज करने के लिए कच्चे तेल के आयात संहित, कई सुझावों पर विचार किया है।

**अडयार ग्रन्थालय तथा अनुसंधान केन्द्र (मद्रास) में प्राचीन पाण्डुलिपियों को सुरक्षित रखना**

1341. श्री सी० अंगा रेड्डी }  
डा० ए० के० पटेल } : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास स्थित अडयार ग्रन्थालय तथा अनुसंधान केन्द्र विश्व में भारत-विद्या और प्राच्य-विद्या के सम्बन्ध में क्याति प्राप्त सर्वोच्च संस्थाओं में से एक है और इसमें विभिन्न विषयों पर विभिन्न भाषाओं में ताड़-पत्रों पर लिखी बहुमूल्य प्राचीन पाण्डुलिपियाँ हैं;

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

(ग) उनको भावी पीढ़ियों के लिए सुरक्षित रखने तथा उन्हें विश्वभर के विद्वानों को उपलब्ध कराने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(घ) उन देशों के क्या नाम हैं, जिनके विद्वानों ने अब तक अडयार ग्रन्थालय में रुचि दिखाई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिला और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) अडयार पुस्तकालय तथा अनुसंधान केन्द्र एक गैर-सरकारी स्वैच्छिक संगठन है। पुस्तकालय के पास पुस्तकों, पत्रिकाओं और अप्रकाशित पाण्डुलिपियों का विशाल संग्रह होने का दावा है। यह बताया गया है कि इसके पास ताड़-पत्रों तथा कागजों पर लिखित लगभग 20,000 पाण्डुलिपियाँ तथा प्रतिलिपियाँ हैं।

(ग) पाण्डुलिपियों के बेहतर परिरक्षण को सुनिश्चित करने के लिए यह बताया गया है कि इन्हें बातानुकूलत कमरों तथा भारतीय राष्ट्रीय अभिलेखागार द्वारा अनुसंधित तकनीकों के अनुसार रखा जाता है। इसके अतिरिक्त, भारत सरकार ने इस पुस्तकालय को पाण्डुलिपियों के परिरक्षण/मुद्रण तथा उपकरणों को खरीद के लिए पिछले छः वर्षों के दौरान पाण्डुलिपियों के परिरक्षणार्थ वित्तीय



सहायता की योजना के अन्तर्गत अनुदान दिये हैं। इंदिरा गांधी राष्ट्रीय कला केन्द्र सभी पाण्डुलिपियों के कम्प्यूटर द्वारा आधारभूत आंकड़े तैयार कर रहा है और बाद में उनकी माइकों फिल्मों बांधि बनाने का भी उनका कार्यक्रम है। अध्येताओं के अध्ययन के लिए पुस्तकालय के नियमों के अनुसार पाण्डुलिपियाँ बांधि उपलब्ध कराई जाती हैं।

(घ) इस सम्बन्ध में सूचना तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।

#### पटना खंभान में प्रतीक्षा हाल

1342. श्री विजय कुमार यादव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का जनता को सुविधाएं देने के लिए पटना खंभान के दूसरी खेपी के प्रतीक्षाशालय को बिहार सेना पुलिस से खामी कराने का विचार है;

(ख) यदि हाँ, तो यह कार्य कब तक कर दिया जाएगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) जी, हाँ। पटना में दूसरे दर्जे के प्रतीक्षाशालय का एक हिस्सा उनके कब्जे में है। इसे शीघ्र खाली कराये जाने हेतु बिहार सरकार के साथ पहले ही मामले पर कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

#### रेलवे सुधार समिति की सिफारिशें

1343. श्री० नारायण चन्द्र पराशर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने प्रशासनिक पुनर्गठन अर्थात् नये जोन/प्रभागों के गठन के संबंध में रेलवे सुधार समिति की सिफारिशों के कार्यान्वयन के संबंध में कोई निर्णय लिया है;

(ख) यदि हाँ, तो उक्त रिपोर्ट प्रस्तुत किये जाने के बाद गठित किये गये नये जोन/प्रभागों के नाम क्या हैं और क्षेत्र जोन/प्रभाग के गठित किये जाने के लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और किस तारीख तक समय-सीमा निर्धारित की जाएगी ?

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

(ख) और (ग) रेल सुधार समिति की रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद दो मंडलों में जिनके मुख्यालय मान्डला और भोपाल में हैं, काम करना शुरू कर दिया है। तीन मंडलों, जिनके मुख्यालय अम्बाला,

सम्बलपुर और नदिङ में होंगे, के संबंध में कार्य प्रगति पर है। संसाधनों की अत्यधिक तंगी के कारण किसी अतिरिक्त मंडल की स्थापना करना सम्भव नहीं हुआ है।

### पुनर्वास परिवर्ध का गठन

1344. श्री लक्ष्मण मलिक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश भर के अनेक फिसियोथिरेपिस्टों और आकुपेशनल थिरेपिस्टों ने सरकार को यह जानकारी दी है कि हाल ही में गठित पुनर्वास परिवर्ध उनकी सहमति के बिना बनाई गई है;

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

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज जायसवाल) : (क) जी, हां। इस मंत्रालय में कुछ फिजियोथिरेपिस्टों और आकुपेशनल थिरेपिस्टों के संघों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनमें अनुरोध किया गया है कि कल्याण मंत्रालय द्वारा प्रस्तावित पुनर्वास परिवर्ध में भौतिक चिकित्सा और आकुपेशनल थिरेपी को मिलाया न जाए।

(ख) और (ग) कल्याण मंत्रालय ने देश में बिकलांग व्यक्तियों के पुनर्वास के क्षेत्र में कार्मिकों के प्रशिक्षण कार्यक्रम के लिए एक समान मानक लागू करने के वास्ते एक शीर्षस्थ निकाय के रूप में पुनर्वास परिवर्ध का गठन किया है। आकुपेशनल थिरेपिस्टों और फिजियोथिरेपिस्टों की श्रेणियों को भी परिवर्ध की सीमा के अन्तर्गत लाया गया है। तथापि, इन श्रेणियों के कार्मिकों के संघों के अभ्यावेदनों को ध्यान में रखते हुए इस मंत्रालय के कल्याण मंत्रालय से अनुरोध किया है कि उन्हें प्रस्तावित पुनर्वास परिवर्ध के बाहर रखा जाए।

### पौराणिक नदी सरस्वती का अस्तित्व

1345. डा० बी० एल० शैलेष : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुरातत्व शास्त्रियों, इतिहासकारों, साहित्य के विशेषज्ञों तथा अन्य विद्वानों के एक दल ने, जिसने कुछ समय पहले बिलुप्त पौराणिक नदी "सरस्वती" के लगभग 4000 कि.मी.टर मार्ग का रेखा-चित्र तैयार किया था, इसके अस्तित्व का पता लगा लिया है; और

(ख) यदि हां, तो उसके निष्कर्ष क्या हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) सरकार के सामने निजी संगठन द्वारा प्रवर्तित ऐसे अभियान के बारे में कुछ ऐसी प्रैस रिपोर्टें आई हैं परन्तु अभियान पर ऐसी कोई प्रमाणिक रिपोर्ट अभी तक नहीं मिली, जो किसी वैज्ञानिक/पुरातत्वीय जर्नल में प्रकाशित की गई हो।

### भूतल-जल संसाधनों का विबोहन

1346. श्रीमती जयश्री पटनायक : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश में भूतल-जल के संसाधनों का विबोहन करने पर जोर दे रही है, क्योंकि यह काम व्यवसाय है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न राज्यों में भूतल-जल के विबोहन के लिए कितनी राशि निर्धारित की गई है; और

(ग) तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री श्री० शंकरामन्ध) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) देश में भू-जल विकास सांख्यिक परिषदों और संस्थागत अर्थव्यवस्था से प्रदान की गई निधियों के जरिए प्रारम्भ किया जा रहा है। सातवीं योजना के लिए राज्यवार ब्योरे संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

### विवरण

केरल भू-जल योजनाओं के लिए सातवीं योजना का अनुमानित परिष्य और सम्पूर्ण लघु सिंचाई कार्यक्रम के लिए संस्थागत अर्थव्यवस्था

(करोड़ रुपये में)

क्र० सं०	राज्य	योजना परिष्य	संस्थागत वित्त
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	44.96	509.3
2.	असम	43.07	53.2
3.	बिहार	106.09	323.2

1	2	3	4
4.	गुजरात	55.96	144.5
5.	हरियाणा	12.17	96.4
6.	हिमाचल प्रदेश	2.30	0.6
7.	जम्मू और कश्मीर	8.67	0.9
8.	कर्नाटक	7.59	181.4
9.	केरल	7.00	76.8
10.	मध्य प्रदेश	79.10	467.0
11.	महाराष्ट्र	27.06	279.6
12.	मणिपुर	0.22	—
13.	मेघालय	0.95	—
14.	नागालैंड	—	—
15.	उड़ीसा	6.33	557.2
16.	पंजाब	11.00	151.0
17.	राजस्थान	2.35	107.8
18.	सिक्किम	0.12	—
19.	तमिलनाडु	40.65	57.1
20.	त्रिपुरा	5.23	4.0
21.	उत्तर प्रदेश	450.45	301.4
22.	पश्चिम बंगाल	22.28	201.6

1	2	3	4
23.	अरुणाचल प्रदेश	*	*
24.	मिजोरम	*	*
	कुल राज्य	933.45	3513.0
25.	संघ शासित क्षेत्र	46.87	—
	कुल राज्य/संघ शासित क्षेत्र	980.32	3513.0
	केन्द्रीय क्षेत्र	110.00	—
		1090.32	3513.00

### अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में ईंधन के मूल्यों में गिरावट

1347. श्री अरुण नेहरू : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में ईंधन के मूल्यों में कमी हुई है;

(ख) यदि हां, तो लागत में कितनी कमी हुई है और इण्डियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया पर इसका क्या प्रभाव पड़ा है; और

(ग) इसके परिणामस्वरूप पिछले दो वर्षों के दौरान एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स ने अलग-अलग कौन-से अतिरिक्त साधन जुटाये हैं ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जबकि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में ईंधन का मूल्य दिसम्बर, 1986 तक गिर गया था लेकिन 15 फरवरी, 1987 से यह फिर से बढ़ गया।

(ख) जबकि वर्ष 1986-87 में एयर इण्डिया की ईंधन लागत में लगभग 41 करोड़ रुपए की कमी हुई थी किन्तु इण्डियन एयरलाइन्स पर ईंधन के मूल्यों में कमी का कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ा।

\*संघशासित क्षेत्र में शामिल हैं।

(ब) ईंधन के मूल्य में कमी के कारण, ईंधन लागत में कमी आई। इससे अन्निक राजस्व प्राप्त नहीं होता।

**ब्रह्मपुत्र की सहायक नदियों का संयुक्त अध्ययन**

1348. श्री नित्यानन्द मिश्र : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ब्रह्मपुत्र की सहायक नदियों में बह रहे जल की मात्रा का पता लगाने के लिए कोई संयुक्त अध्ययन किया गया था ताकि नेपाल, भारत और बंगलादेश तीनों पड़ोसी देशों के परस्पर हित के लिए इसका उपयोग किया जा सके;

(ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) किए गए सर्वेक्षण के निष्कर्ष क्या हैं; और

(घ) यह कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० संकरानन्द) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

**बम्बई-कुवाल वायुदूत सेवा**

1349. प्रो० मधु बंबवते : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई से कुवाल तक, जो महाराष्ट्र में कोकण क्षेत्र के सिन्धु जिले का जिला मुख्यालय है, वायुदूत सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

**जेसर्स ए० एच० ज्वीलर को बुकस्टाल का ग्राबंटन**

1350. श्री चर्चबीर सिंह त्वाणी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अनेक संसद सदस्यों ने यह सुझाव दिया है कि इलाहाबाद उत्तर प्रदेश

में नवनिर्मित प्लेटफार्म पर बुकस्टाल का आबंटन मैसर्स ए० एच० श्लीलर एण्ड कम्पनी को, कम्पनी और रेलवे के बीच परस्पर निर्णय द्वारा किसी अन्य स्टेशन पर बुकस्टाल छोड़ देने के बहस किया जाये;

(ख) क्या यह अनुरोध रेलवे बुकस्टाल के ठेकेदार के रूप में कम्पनी के दीर्घकालीन अनुभव को ध्यान में रखकर किया गया है;

(ग) क्या यह भी सच है कि इलाहाबाद स्टेशन पर बुकस्टाल के आबंटन से कम्पनी के पास जिसने बुकस्टाल इस समय हैं, उनकी संख्या में वृद्धि होने की सम्भावना नहीं है; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई/करने का प्रस्ताव है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी, हां ।

(ख) पत्रों में इस बात का उल्लेख था ।

(ग) किसी नये आबंटन से उनकी वर्तमान संख्या में वृद्धि हो जायेगी ।

(घ) सुझाव माना नहीं गया था और संसद सदस्यों को तदनुसार जवाबत करवा दिया गया था ।

#### दिल्ली परिवहन निगम के प्रबन्ध का विकेन्द्रीकरण

1351. डा० जी० विजय रामाराम : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली परिवहन निगम के प्रबन्ध का चार क्षेत्रों में विकेन्द्रीकरण किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो विकेन्द्रीकरण कब तक कर दिए जाने की सम्भावना है; और

(ग) विकेन्द्रीकरण के फलस्वरूप कर्मचारियों तथा यात्रियों को क्या लाभ होना ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख) चार क्षेत्रों के माध्यम से 10 दिसम्बर, 1986 से प्रचालनों के लिए कार्यात्मक विकेन्द्रीकरण कर दिया गया है ।

(ग) विकेन्द्रीकरण में क्षेत्रीय स्तर पर कार्यकरण सम्बन्धी स्वायत्तता की परिकल्पना की गई है जबकि निगमित कार्यालय नीति और मानिट्रिंग तथा समन्वय कार्य से अपना सम्बन्ध रखेगा । इससे स्टाफ को यह लाभ होगा कि उनसे व्यक्तिगत कामिक मामलों का क्षेत्रीय स्तर पर शीघ्र निबटान हो सकेगा । जहाँ तक यात्रियों का सम्बन्ध है, क्षेत्रों के प्रभारी महाप्रबन्धकों को प्रचालन और

अनुरक्षण के अधिकार दिये गये हैं, इससे यात्रियों के लिए अधिक कुशल सेवा का लक्ष्य प्राप्त करने की सम्भावना है।

### उड़ीसा में आंगनवाड़ियाँ/प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र

1352. श्री जगन्निधिराज बास : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985-86, 1986-87 के दौरान उड़ीसा में आंगनवाड़ियाँ/प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र खोलने के लिये क्या कार्यवाही की गई है और खोले गये इन केन्द्रों की जिलावार संख्या कितनी है तथा वर्ष 1987-88 में कितनी आंगनवाड़ियाँ/प्रौढ़ शिक्षा केन्द्र खोलने का विचार है;

(ख) क्या यह सच है कि योजना के अनुसार इस कार्यक्रम का उद्देश्य अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति बहुल क्षेत्रों में ऐसे केन्द्र खोलने को प्राथमिकता देना है;

(ग) यदि हाँ, तो जाजपुर सबडिवीजन के अन्तर्गत टन सभी ब्लॉकों में, जहाँ अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति की जनसंख्या अधिक है, इस कार्यक्रम की न चलाये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) वर्ष 1987-88 में कटक जिले में ऐसे कितने केन्द्र किन-किन स्थानों पर खोलने का प्रस्ताव है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कुरुष्मा साहू) : (क) 1985-86 और 1986-87 के दौरान खोले गए जिलावार आंगनवाड़ी/प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों तथा 1987-88 के दौरान खोले जाने वाले प्रस्तावित प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की संख्या दर्शाने वाला विवरण संलग्न है। 1987-88 के लिए समेकित बाल विकास सेवा परियोजनाओं के आवंटन के प्रश्न पर अभी निर्णय होना है।

(ख) जी, हाँ।

(ग) ग्रामीण कार्यात्मक साक्षरता परियोजनाएं जिले में एक अथवा दो निम्नस्थ ब्लॉकों में खोली गई हैं और उस क्षेत्र के 15—35 आयु वर्ग में निरक्षरता दूर हो जाने के बाद ये परियोजनाएं दूसरे क्षेत्रों में स्थानान्तरित की जा सकती है।

(घ) 1987-88 के दौरान कटक जिले में 600 प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों की स्थापना का प्रस्ताव है।



विवरण

क्र०सं०	जिले का नाम	बचत के दौरान खोली गई आगनबाड़ियों/प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों (प्रौ०शि०के०) की संख्या				
		1985-86		1986-87		1987-88
		आगनबाड़ियाँ	प्रौ०शि०के०	आगन- बाड़ियाँ	प्रौ०शि०के०	प्रौ०शि०के०
1	2	3	4	5	6	7
1.	बालासोर	भार-115	380	—	600	600
2.	बोलनपीर	भार-57	600	—	600	600
3.	कटक	भार-256	600	भार-14	600	600
4.	छेनफनाल	भार-69	—	—	980	600
5.	गंजम	टी-72	—	टी-109	1200	600
6.	कानाहाडी	भार-75 टी-201	— —	— —	1200 —	600 —
7.	कवीसर	टी-193	600	टी-209	600	600
8.	कोरापुट	टी-39	300	टी-501	900	600
9.	मयूरभंज	टी-74	600	टी-283	600	600
10.	पुरी	भार-89	380	—	600	600
11.	फूलबनी	टी-54	300	टी-80	600	900
12.	सम्बलपुर	टी-93	380	टी-97	600	600
13.	सुन्दरबड़	टी-91	—	टी-255	680	300

नोट : भार और टी, प्रांतीय तथा जनजातीय परिव्यवस्थाओं के लिए है।

## केरल द्वारा बांध बनाने के लिए प्रस्तुत की गई योजना

1353. श्री श्री० ए० एम्बनी : क्या जन संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने राज्य की विभिन्न नदियों से महासागर में प्रवाहित जल का उपयोग करने के लिए इन पर बांध बनाने की कोई योजना प्रस्तुत की है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रस्ताव का भूरा क्या है और उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

जन संसाधन मंत्री (श्री श्री० संकरानन्द) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

## छोटा नागपुर के आदिवासी क्षेत्र में प्राथमिक विद्यालय]

1354. श्री साइमन तिग्गा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकार को छोटा नागपुर के सुदूरवर्ती आदिवासी इलाके में आदिवासी लोगों के शैक्षणिक विकास के लिए प्राथमिक विद्यालय खोलने के अनुरोध किए हैं।

(ख) यदि हाँ, तो प्रस्ताव का भूरा क्या है और इसके लिए कितनी धनराशि स्वीकृत की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कुब्जा साहू) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 के कार्यान्वयन के लिए बनाई गई कार्रवाई योजना में यह उल्लेख किया गया है कि "सभी राज्य सरकारें यह सुनिश्चित करेंगी कि 7वीं योजना के दौरान 300 की आबादी वाली (जनजातीय, पर्वतीय तथा रेगिस्तानी मामलों में 200 की आबादी) प्रत्येक बस्ती में एक स्कूल की व्यवस्था की जाए"। अपनी आवश्यकता तथा क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए राज्य सरकारें स्कूलों की स्थापना करती हैं।

सभी राज्य सरकारों/संघ क्षेत्रों को एक पत्र भेजा गया है जिसमें उनके बचानीय नये स्कूल खोलने के लिए इस ढंग से कार्रवाई आरम्भ करने के लिये अनुरोध किया गया है।

जमशेदपुर में कामकाजी महिलाओं के जाली होस्टल

1355. श्री हरिहर सोरन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में जमशेदपुर में कामकाजी महिलाओं के जाली होस्टलों द्वारा केन्द्रीय सरकार से धनराशि प्राप्त की गई;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन होस्टलों द्वारा कितनी धनराशि प्राप्त की गई है; और

(ग) इसके लिए जिम्मेदार व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और सेल्स तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

“आपरेशन ब्लैक बोर्ड” का कार्यान्वयन

1356. सैयद शाहबुद्दीन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने समस्त देश में “आपरेशन ब्लैक बोर्ड” सम्बन्धी कार्यक्रम के कार्यान्वयन पर आने वाली लागत का अनुमान तैयार किया है;

(ख) यदि हां, तो प्रमुख मर्दों/लक्ष्यों का ब्यौरा क्या है;

(ग) चालू और आगामी वित्तीय वर्षों के दौरान इसके लिए किस सीमा तक धनराशि उपलब्ध होगी; और

(घ) प्रत्येक प्रमुख मर्द उपलब्ध कराने के लिए केन्द्रीय और राज्य सरकार के बीच लागत का विभाजन किस आधार पर करने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कुब्जा साही) : (क) से (घ) राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 में यथा परिकल्पित “आपरेशन ब्लैक बोर्ड” को कार्यान्वित करने वाली योजना को इस मन्त्रालय द्वारा अन्तिम रूप दिया जा रहा है। यह योजना राज्यों/संघ शासित प्रदेशों को इस कार्यक्रम को चरणबद्ध रूप में कार्यान्वित करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करेगी और स्वभाषिक रूप से इसमें विभिन्न घटकों और समस्त योजना की अनुमानित लागत शामिल होगी। योजना के विभिन्न घटकों की लागत और राज्यों/संघ शासित

प्रदेशों के लिए सहायता की पद्धति के बारे में जानकारी इस योजना के अनुमोदन हो जाने के बाद उपलब्ध होगी। इस योजना के कार्यान्वयन सम्बन्धी कुछ बजट प्रस्ताव वर्ष 1987-88 के लिए किए गए हैं और इनकी जानकारी संसद द्वारा बजट पारित हो जाने के बाद ही उपलब्ध होगी।

**विश्व बैंक की मंजूरी की प्रतीक्षा में बहु-प्रयोजनीय सिंचाई परियोजनाओं**

1357. श्री बृज मोहन महन्ती : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोई बहु-प्रयोजनीय परियोजनायें वित्तीय सहायता के लिए विश्व बैंक एजेंसी की मंजूरी की प्रतीक्षा की जा रही है; और

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

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरामन्ध) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

**भारत में भूमिगत जल का भण्डार घटना**

1358. श्री मुरली देबरा : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में भूमिगत जल भण्डार का कोई आकलन किया है;

(ख) क्या यह सच है कि भूमिगत जल स्तर बहुत तेजी से घटता जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो क्या उपचारार्थक उपाय करने का प्रस्ताव है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरामन्ध) : (क) देश के भू-जल संसाधनों को लगभग 42 मिलियन हेक्टेयर मीटर आंका गया है।

(ख) और (ग) कुछ क्षेत्रों में भूजल स्तर में कुछ कमी पाई गई है। चुनिन्दा क्षेत्रों में भूजल के क्षीण ही कृत्रिम पुनर्भरण का प्रस्ताव है।

**ताजमहल को प्रदूषण से होने वाले खतरे का पुनर्मूल्यांकन करने हेतु विशेषज्ञ समिति की स्थापना**

1359. श्री बनबारी लाल पुरोहित : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को प्रदूषण से ताजमहल को होने वाले खतरे के कारणों का

पुनर्मुल्यांकन करने हेतु एक विशेषज्ञ समिति के गठन के बारे में कोई सुझाव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हाँ, तो गत छः महीनों के दौरान केन्द्रीय सरकार को प्राप्त भ्रष्टाचार/सुझावों का ज्योरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का ताजमहल को प्रदूषण से होने वाले खतरे का पुनर्मुल्यांकन करने हेतु एक विशेषज्ञ समिति गठित करने का विचार है; और

(घ) यदि हाँ, तो कब और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) से (घ) जी, नहीं। क्योंकि प्रदूषण के प्रभाव सहित ताजमहल के परिरक्षण से सम्बन्धित समस्याओं की जांच करने के लिए सरकार पहले ही 1984 में एक उच्च अध्येक्षक प्राप्त विशेषज्ञ समिति गठित कर चुकी है, अतः कोई और नई समिति गठित करने का प्रश्न नहीं उठता। सभी सुझावों/प्रतिवेदनों पर समिति, जो नियमित रूप से अपनी बैठकें आयोजित करती है, द्वारा विधिबद्ध विचार किया जाता है।

#### डाक्टरों के लिए समान वेतन नीति

1360. श्रीमती गीती मुखर्जी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय चिकित्सा संघ इण्डियन मेडिकल एसोसिएशन ने भारत सरकार के विभिन्न श्रेणियों के अन्तर्गत कार्यरत डाक्टरों के लिए समान वेतन नीति तैयार करने के लिए राष्ट्रीय वेतन बोर्ड का गठन करने का अनुरोध किया है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज जायसवाल) : (क) जी, हाँ।

(ख) भारतीय चिकित्सा संघ ने सरकार से भिन्न-भिन्न सरकारों, सरकारी क्षेत्र, अर्ध-सरकारी संगठनों के जूनियर डाक्टरों, सर्टिफिड डाक्टरों और चिकित्सा शिक्षकों के लिए वेतन का समान आधारभूत ढांचा तैयार करने का अनुरोध किया है। राज्य सरकारें डाक्टरों सहित अपने कर्मचारियों के वेतन का आधारभूत ढांचा अपने वित्तीय साधनों और अन्य संबंधित बातों को ध्यान में रखकर तैयार करती हैं। अतः वर्तमान स्थिति को देखते हुए केवल डाक्टरों के लिए राष्ट्रीय वेतन नीति तैयार करना कठिन प्रतीत होता है।

हम्पी में उर्ग नरसिंह की मूर्ति का जीर्णोद्धार

1361. श्री श्री० एस० कुण्डल प्रभय : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय पुरातत्त्व विभाग ने हम्पी में एक ही शिलाखंड को तराश कर बनाई गई उर्ग नरसिंह की 22 फुट ऊंची विशाल मूर्ति के जीर्णोद्धार का कार्य आरम्भ किया था;

(ख) क्या सरकार को यह पता है कि जीर्णोद्धार के दौरान मूल मूर्ति को विकृत कर दिया गया है;

(ग) क्या जीर्णोद्धार कार्य आरम्भ करने से पहले अन्तर्राष्ट्रीय मूर्तिकला विशेषज्ञों से परामर्श किया गया था;

(घ) क्या सरकार इस कार्य को रोकेगी और यदि अन्तर्राष्ट्रीय मूर्तिकला विशेषज्ञों से अब तक परामर्श नहीं किया गया है, तो अब ऐसा करेगी ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कुण्डल साहू) : (क) जी, हाँ।

(ख) से (घ) हम्पी स्थित उर्ग नरसिंह प्रतिमा की मरम्मत और संरक्षण कार्य भारतीय पुरातत्त्व सर्वेक्षण द्वारा शुरू किया गया था जिसे भारत सरकार द्वारा स्थापित समिति के निष्कर्ष मिल चुके हैं। इस प्रकार का संरक्षण कार्य शुरू करने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय विशेषज्ञों का परामर्श आवश्यक नहीं समझा गया था।

केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के अन्तर्गत स्वीकृत योजनायें

1362. डा० श्री० बेंकटेश : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा कर्नाटक में वर्ष 1984-85, 1985-86 और 1986-87 में सामाजिक आर्थिक कार्यक्रमों के लिए कतिपय योजनाएँ स्वीकृत की गई हैं;

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

(ग) वर्ष 1985-86 और 1986-87 के दौरान प्रत्येक योजना के अन्तर्गत कितनी महिलाएँ सामान्यतः हुई हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिलाओं और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारुते शर्मा) : (क) जी, हाँ।

(ख) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) योजना का नाम

लाभ प्राप्तकर्ताओं की संख्या

1985-86

1986-87

(31-1-87 तक)

उत्पादन इकाई

116

43

डेरी इकाई

185

35

विवरण

कर्नाटक में संस्थानों की सूची जिनको अनुदान स्वीकृत/दिए गए थे

1984-85

उत्पादन इकाइयां

क्र०सं०	स्थान का नाम और पता	योजना	स्वीकृत/दी गई धनराशि	लाभप्राप्त-कर्ताओं की संख्या
1	2	3	4	5
1.	ज्योति महिला कल्याण संस्था सं० 150, 8वां फ़ास, 4, मेन रोड, चामाराजपेट, बंगलौर	मिफाफे, फाइल, फोल्डर और मुद्रण कार्य का निर्माण	1,33,680	25
2.	स्वावलम्बन, यूनिट आफ हिन्दू सेवा प्रतिष्ठान, 87/4, पद्मा सदन, गांधी बाजार, मेन रोड, बंगलौर	ऊनी गर्म कपड़े	50,400	13

1	2	3	4	5
3.	वनीषा सेवा मंदिर, 682/ए 4, जी एष ब्लॉक, राजाजी नगर, बंगलौर	प्रिन्टिंग प्रैस	69,9:0	15
4.	श्री आकामहादेवी महिला समाज (आर) आकामहादेवी रोड, दूसरा मेन पी०जे० एक्सटेंशन, देवानगेर, चिन्नाहुर्ग	कांठिमेंटस और बेरमीसिली का निर्माण	51,170	12
5.	रानेबेनर तालुका खादी वर्कर्स बस स्टैंड रोड, रानेबेनर, धरवर जिला	केन और बांस की वस्तुएं	63,450	30
6.	श्री कर्नाटक शिक्षा सोसाइटी, मार्केट थाड, महाला बासाबोशवर नगर, धरवर जिला	प्रिन्टिंग प्रैस	1,02,190	20
7.	आयास इण्डस्ट्रियल एसोसिएशन, डोर सं० 61, बेंकटागिरी कोट चिन्तामणि, कोलर जिला	घरका रा सिल्क का निर्माण	90,700	28
8.	बुद्धा इण्डस्ट्रियल एसोसिएशन, डोर नं० 991, कोरनेसन रोड, नया टाउन, बंगरपेट, कोलर जिला	गारमेंट मेकिंग	1,61,720	41
9.	श्री बेंकटेश्वरा इलिय कार्मोकारा संघ चानासन्दा ग्राम, वेमामाली होबली, कल्याणपुर पोस्ट, कोलर जिला	घरका रा सिल्क का निर्माण	46,270	26
10.	ग्रामाभिवृद्धी मण्डल, विबुराहाली, सिदनागटा, कोलर जिला	ईंटों का निर्माण	13,170	20



1	2	3	4	5
11.	मोदी मैच इण्डस्ट्रीज एसोसिएशन हारोबन्दे, धनधानिबल चिकबालपुर, कोलर जिला	सेपटी मैच बोक्स	1,00,000	40
12.	साब वेल्फेयर एसोसिएशन सं० 115, फोर्ट सिदलामटा कोलर जिला	चरका रा सिल्क का निर्माण	64,940	28
13.	श्री उम महेश्वरी हरिजन इण्डस्ट्रियल ट्रेनिंग सोसाइटी, बापूजी नगर, चिकबेलापुर, कोलर जिला	कप्टी सिक्स का निर्माण	39,000	40

**छद्म पर आधारित इकाइयाँ**

1.	श्री सुजाना सेवा महिला मण्डली बाबानीगे, चापैगिरी तालुका सिमोगा जिला	डेरि	83,480	20
2.	महिला समाज बिना बासाली टरिकोटा तालुका चिकभेननूर जिला	—सर्व—	20,870	5
3.	चिकोड़ी तालुका कस्तूरबा महिला मण्डली, चिकोड़ी, बेसगाव जिला	—सर्व—	83,480	20
4.	बेसगाम समेकित ग्रामीण विकास समिति, नागनूर, गोकक, बेसगाम जिला कर्नाटक	—सर्व—	83,480	20
5.	महिला मण्डली, बांडाली तालुका बी० बागेबड़ी, बीजापुर	—सर्व—	83,480	20
6.	श्री बासावेश्वर सेवा मंदिर, बासाबाव बागेबड़ी, जिला बीजापुर	—सर्व—	83,480	20

1	2	3	4	5
7.	श्री सत्य साईबाबा एजुकेशन सोसाइटी, मार०बी० रुगी हाउस, बीजापुर जिला बीजापुर	—डेरी—	20,870	5
8.	हंनव तामुका मंडली, बकी एमर, 581102, धारवाड़ जिला	—तद्वैव—	41,740	10
9.	महिला मंडल, होसबीरापुर तामुका, हिरकेरेर जिला धारवाड़	—तद्वैव—	62,610	15
10.	श्री होनम्हादेवी महिला मंडल, होनाबी तामुका, रानीबेनुर धारवाड़	—तद्वैव—	83,480	20
11.	वि रेन टवाने तामुका मिल्क प्रोड्यूसर्स कोऑपरेटिव सोसाइटी लिमिटेड रोम तामुका, धारवाड़ जिला	तद्वैव	41,740	10
12.	महिला मण्डल रायनाम तामुका, जिला धारवाड़	—तद्वैव—	41,740	10
13.	कस्तूरबा महिला सेवा समाज देसाईगाली जोल्ड हुबली जिला धारवाड़	तद्वैव	20,870	5
14.	बकामहादेवी महिला मंडली कान्म, सिदाकरी, पी०बी० राठीलप्ली तामुका हिरकेरेम, जिला धारवाड़	—तद्वैव—	41,740	10
15.	श्री भवानी महिला समाज सं० 12 (10) के०बी० धन तीसरा कास बकीपेट, बंनसीर	—तद्वैव—	62,610	15

1	2	3	4	5
16.	कर्नाटक राज्य बाल कल्याण परिवह 135, तीसरा फ़ास, मेंड्यापुया रोड; जयामहल जिला बंगलौर	स्व रोजगार (एस० मशीन)	20,000	20
17.	—तदैव—	डेरी	83,480	20
18.	सरस्वती संगीता संघ, आश्रम चिकारिकाना हासी, <sup>1</sup> पी०ओ० तुमकर जिला	— तदैव—	83,480	20
19.	भारती महिला समाज कुराबाराहाली-577520 जिला चिन्नादुर्गा कर्नाटक	—तदैव—	20,870	5
20.	राजाराजेश्वरी महिला समाज शेबनागेरा तामुका, जिला चिन्नादुर्गा	—तदैव—	20,870	5
21.	बुल्ब इन्स्टिट्यूट एसोसिएशन सं० 991, कारमटिन रोड, रेब ब्लॉक, बाँवरेपट, जिला कोलर	—तदैव—	20,870	5 078
22.	श्रीलक्ष्मी नरसिम्हा हाई स्कूल सोसाइटी, सेवामी सिवलेपटा तामुका, जिला कोलर	—तदैव—	20,870	5
23.	रोमल गृहाभिवर्द्धाई संघ, पेरेसाम्बरा चिकबालपुर तामुका, जिला कोलर	—तदैव—	41,740	10
24.	कस्तूरबा महिला समाज हारादानहली चमराज नगर, जिला मैसूर	— तदैव—	62,610	15
25.	टी०ए० एई इंस्टिट्यूट फार क्रूरन डेवलपमेंट बेरामपल्ली (द्वारा) कुंजी वाटी- उईपी तामुका, जिला साडब कनारा	तदैव	83,480	20
26.	ग्रामाभिवर्द्धी मंडली विद्युराहाली, जिला कोलर	—तदैव—		20,870

1	2	3	4	5
27.	गोकुलम एजूकेशन सेन्टर नं० 12, कालापा ब्लाक बासाबागुडी, बंगलौर	— डेरी —	20,870	5

1985-86

## उत्पादन इकाई

1.	सुमाना हाल (सेप्रो रिहैबिलिटेशन) ट्रेनिंग रिसर्च सेन्टर 99, रेसिडेन्सी रोड, मागाडी रोड, साबापालया फ़ाम (बैंगर्स कालोनी) के सामने बंगलौर	रेशम उद्योग इकाई	85,400	25 (जी०एच०)
2.	—तदीब—	मकान अनुदान (बकरोड के निर्माण के लिए)	25,000	—
3.	महिला कल्याण समिति हाऊस नं० 1079, अचेरागली शाहपुर बेलगाम-590003	मुद्रण और जिन्द साजी	76,450	16
4.	प्रधानत इंडस्ट्रियल सोसाइटी हाऊस नं० 281, कुरुबारा ओनी, हरिहर जिला चित्रदुर्ग	अगरबत्ती का निर्माण	74,100	41
5.	महिला मण्डल आफ मुण्डारगी मुण्डारगी, जिला धरवर	वाडें बेंगस का निर्माण	1,93,200	34
1.	श्री कृपाश्या महिला समाज कर्नाटक संघ बिल्डिंग चन्नागिर जिला शिमोगा	डेरी	83,480	20
2.	शिव इंडस्ट्रियल एसोसिएशन कगाकुर पोस्ट चन्नागिर ता० जिला शिमोगा	—तदीब—	62,610	15

1	2	3	4	5
3.	देंवागी महिला मण्डली देवागी विधाहस्ली ता० जिला शिमोगा	—डेरी—	20,870	5
4.	तालुका लंवल तुगा महिला मण्डल बिर्धाहस्ली, तालुका जिला शिमोगा	—तदैव—	20,870	5
5.	श्री शारदा महिला समाज बिडिगेरा धाधुगिरि, जिला तुमकोर	—तदैव—	20,870	5
6.	जनदम्बा महिला मण्डल भेदीबाला (पी०वी०) मन्नूर, हुबस्ली ता० 562130, जिला कोलार	—तदैव—	20,870	5
7.	श्री राधेबेन्द्र एजुकेशन सोसाइटी 296, कडरप्पा स्ट्रीट, (सिदसागहट्टरा-562105) जिला कोलार	—तदैव—	20,870	5
8.	सीता महिला मण्डल मंभा पादरे (गांव) मस्ब (पोस्ट) मूसूर तालुका जिला कोलार	—तदैव—	20,870	5
9.	पदमावती महिला समाज बिकातिरूपति मन्नूर तालुका जिला कोलार	—तदैव—	20,870	5
10.	श्री शंकरेशवर स्वामी महिला मंडल मंगला चौराजा नगर तालुका जिला मैसूर	—तदैव—	62,610	15
11.	श्री शारदा महिला समाज बेसगेरा (पोस्ट) बेसेकेर तालुका जिला चिबाहुर्ण	—तदैव—	83,480	20

1	2	3	4	5
12.	जय हनुमान खादी प्रामोद्योग कायगरिका संघ शान्तिनगर कमल, बीजापुर तालुका जिला	डेरी	83,480	20
13.	महिला मण्डल नोबिलगांव होनावर तालुका नाथं कनारा जिला कर्नाटक	—सर्वैष—	[83,480	20
14.	भारतीय आदिम जाति सेवक संघ शांघ आफिस 11 कास, सदाशिव नगर जिला बेळगांव	—सर्वैष—	83,480	20
15.	महिला सेवा समाज नामसर, चिन्नाडुर्ग जिला	—सर्वैष—	83,480	20

1986-87

## उत्पादन मूनिट

1.	विश्वधर्मा महिला मयू मकसाला शिक्षण सेवा शम समिति; बीरापुर, उना हबली-580000 जिला धारवार	प्रिंटिंग प्रैस	1,18,350	15
2.	सरस्वती सिल्क टीलर्ज प्रामोद्योग संघ व्यजन संघर क्यालनूर पोस्ट कोलार तालुका कोलार जिला	सेरिकलसर चरका राव [सिल्क	64,935	28

## कुचि पर आचारित इकाइयां

1.	कवराब्बिका महिला मण्डल तालुका जिला बिद्यार, कर्नाटक	डेरी	41,740	10
----	--	------	--------	----

1	2	3	4	5
2.	महिला मण्डल हालीगुडी, मुण्डारगी एट एण्ड पोस्ट हालीगुडी, मुण्डारगी तालुका, जिला धारवार	— डेरी—	41,740	10
3.	भादशं युवक संघ, नयामथ सन्गोली रायाना एक्सटेंशन, होनाली तालुका, जिला तिमोगा-5772१3	— तदैब—	41,740	10
4.	महालक्ष्मी महिला मण्डल, बिरूमली पेरसान्द्रा (क्षरा) गुडीबांड तालुका, जिला कोलार	— तदैब—	20,870	5

**पुरानी कलाकृतियों की चोरी**

1363. श्री सी० भादब रेड्डी : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पुलिस ने जनवरी, 1987 में बनेक पुरानी कलाकृतियों की चोरी करने और उन्हें बैस के बाहर भेजने का प्रवास करने वाले व्यक्तियों के बिस्व कोई जांच की है;

(ख) यदि हां, तो जांच के परिणाम क्या निकले हैं और क्या इन मामलों में शामिल व्यक्तियों पर न्यायालय में मुकदमा चलाया गया है; और

(ग) पुलिस द्वारा बरामद की गई कलाकृतियों का ब्योरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (जीमती कृष्णा साही) : (क) से (ग) जनवरी और फरवरी, 1987 के दौरान पुलिस ने 214 कलाकृतियां बरामद की हैं जिनमें पत्थर, मृणमूर्ति और धातु की मूर्तिकला और संरचनात्मक सम्बन्धी कलाकृतियां शामिल हैं। अभी भी जांच की जा रही है।

[द्वितीय]

**वेश्याओं का पुनर्वास**

1364. श्री दिलीप सिंह धूरिया : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बेश्याओं का पुनर्वास करने तथा उनके बच्चों को शिक्षा और चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करने की सरकार की कोई योजना है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारघेट अष्टा) : (क) और (ख) अनैतिक व्यापार (निषेध) अधिनियम, 1986 के उपबन्धों के अन्तर्गत, राज्य सरकारों और केन्द्र शासित प्रदेश प्रशासनों ने ऐसे सुरक्षा गृह खोले हैं जिनमें उन महिलाओं और लड़कियों को आश्रय दिया जाता है जिन्हें देखभाल और सुरक्षा की जरूरत होती है तथा जहां उपयुक्त तकनीकी अहंसा प्राप्त व्यक्ति, उपकरण और अन्य सुविधाएं प्रदान की जाती हैं। जिन महिलाओं और लड़कियों को सुधार की आवश्यकता होती है उन्हें उक्त अधिनियम के अन्तर्गत सुधार संस्थाओं में रखा जाता है। विभिन्न राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेश प्रशासनों में 120 सुरक्षा-गृह/जिला शरणालय हैं और इन संस्थानों में 6158 महिलाओं को रखा जा सकता है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

महिलाओं के लिए स्थायी आयोग

1365. श्री बर्नपाल सिंह मलिक

श्री सुभाष दाबड

} : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की  
}

इच्छा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश में महिलाओं के लिए एक स्थायी आयोग नियुक्त करने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो ऐसा आयोग कब नियुक्त किया जाएगा; और

(ग) क्या सरकार ने हाल ही में ग्वालियर में हुए अखिल भारतीय महिला सम्मेलन में की बहसियों पर विचार किया है और इस बारे में यदि कोई कार्यवाही की गई है तो वह क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभाग में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारघेट अष्टा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।



(ग) जी, हां। प्रस्ताव महिलाओं पर होने वाले अत्याचारों, समान सिविल कोड, महिला साक्षरता प्रोत्साहन इत्यादि से सम्बन्धित हैं, जो कि पहले ही सरकार के विचाराधीन हैं।

**केन्द्रीय विद्यालय संगठन का कार्यकरण**

1366. चौधरी रहीम खाँ  
 श्री विजय कुमार यादव  
 श्री सी० जंगा रेड्डी } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की

कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केन्द्रीय विद्यालय संगठन में विशेष रूप से अध्येतकों की भर्ती, पदोन्नति और स्थानांतरण के मामलों में कथित कदाचार के बारे में पिछले कुछ महीनों के दौरान अनेक अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या इन शिकायतों की जांच की गई है और किन-किन मामलों में कदाचार पाये गए हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या उपचारात्मक कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (बीजली कृपणा साही) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) प्राप्त हुए अभ्यावेदनों की जांच की गई थी। प्रबन्ध में विषय निष्ठता और तत्परता में और आगे सुधार करने के लिए कुछ विशिष्ट उपाय शुरू किए गए हैं जो ये हैं : (i) प्रबंध पद्धति तथा संगणकों के बढ़ते हुए प्रयोग की पुनः जांच, (ii) वर्ष 1987 से स्थानांतरण नीति को बुलितमूलक बनाना तथा उसे सरल बनाना, (iii) क्षेत्रीय स्तरों को स्पष्ट रूप से परिभाषित शक्तियों को प्रदान करना और स्कूल तथा क्षेत्रीय स्तर की समितियों के प्रभावी कार्यकरण का गठन करना।

[द्विप्री]

**नर्सों के वेतनमानों में संशोधन**

1367. श्री बलबन्त सिंह राजूवासिया  
 श्री तेजा सिंह बर्वा } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा नर्सों के वेतनमान में चौथे वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार संशोधन न करने का क्या बोधिल्य है;

(ख) क्या सरकार का अब इस मामले में निर्णय लेने का विचार है; और

(ग) यदि हाँ, तो कब ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़ें) : (क) सरकार ने बीजे वेतन आयोग द्वारा नर्सों के वेतनमानों पर की गई सिफारिशों को पहले ही मान लिया गया है और उन्हें कार्यान्वित कर दिया है।

(ख) और (ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

महिलाओं की आर्थिक स्वतन्त्रता के लिए कदम

1368. डा० कृपा सिन्धु बोर्डे : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महिलाओं की आर्थिक स्वतंत्रता के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ख) इस दिशा में सामाजिक संगठन क्या कदम उठा रहे हैं और सरकार ने उन्हें क्या सहायता दी है; और

(ग) इस दिशा में आगे उठाए जाने वाले कदमों का षीरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारपेट अरुणा) : (क) से (ग) महिलाओं के आर्थिक विकास के लिए महिला एवं विकास विभाग और केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा निम्नलिखित योजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं :—

- (1) रोजगार और आय पैदा करने वाले प्रशिक्षण एवं उत्पादन केन्द्र स्थापित करना;
- (2) महिलाओं के प्रशिक्षण एवं रोजगार कार्यक्रमों के लिए सहायता देना;
- (3) महिला विकास निगम;
- (4) जरूरतमन्वों के लिए केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड द्वारा क्रियान्वित सामाजिक आर्थिक कार्यक्रम;
- (5) भ्रमजीवी महिलाओं के लिए होस्टल; और
- (6) संकटग्रस्त महिलाओं के पुनर्वास के लिए महिला प्रशिक्षण केन्द्र/संस्थाएं (निराश्रित

महिलाओं और बच्चों का कल्याण)।

उक्त (2), (4), (5) और (6) में उल्लिखित योजनाएं सामाजिक संगठनों/संस्थाओं द्वारा क्रियान्वित की जा रही हैं जिन्हें केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारों से सहायता प्राप्त होती है। उक्त (2) और (3) में उल्लिखित योजनाएं इस वर्ष शुरू की गईं नहीं योजनाएं हैं जो इस विषय में जागे उठाए जाने वाले कबम हैं।

[हिन्दी]

**राजस्थान के टोंक जिले में केन्द्रीय विद्यालय खोलने का प्रस्ताव**

1369. श्री बनवारी लाल बेरवा : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार राजस्थान के टोंक जिले में एक केन्द्रीय विद्यालय खोलने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके बारे में क्या निर्णय लिया गया है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) केन्द्रीय भेड़ और ऊन अनुसंधान संस्थान, बधिकानगर, जिला टोंक; राजस्थान के परिसर में वर्ष 1986-87 के दौरान एक नया केन्द्रीय विद्यालय पहले ही खोल दिया गया है। टोंक के लिए अन्य कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

**दिल्ली परिवहन निगम के अन्तर्गत प्राइवेट बसों के यात्रिकों को पहचान पत्र**

1370. श्री जगन्नाथ प्रसाद }  
 श्री कमला प्रसाद सिंह } : क्या जल-शुतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम के अन्तर्गत चल रही प्राइवेट बसों के यात्रिकों को पहचान पत्र जारी करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं और उन्हें ये पहचान पत्र कब तक जारी कर दिये जायेंगी/सम्पादनाएँ हैं;

(ग) क्या अधिकांश प्राइवेट बसों के मालिकों ने निगम को अपने पते गलत दिए हुए हैं; और

(घ) ऐसे बस मालिकों की संख्या कितनी है और सरकार का इनके विरुद्ध कौन सी कार्यवाही करने का विचार है ?

जल-भूतल परिवहन अंजालय के राज्यमंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख) यह प्रथा पहले ही प्रचलित है। बस के असली मालिक की पहचान करने के लिए पहचान पत्र जारी किया जाता है ताकि यह सुनिश्चित हो सके कि दिन-प्रति-दिन की डीलिंग असली मालिक के साथ ही हो।

(ग) और (घ) ऐसे 11 मामले ध्यान में आये हैं जिनमें दिल्ली परिवहन निगम के साथ किये गये करार में प्रचालकों द्वारा किये गये पतों के संघर्ष में, असली स्वामित्व पूर्णतया सिद्ध नहीं हो सका। दिल्ली परिवहन निगम ने ऐसे निजी प्रचालकों के साथ काम न करने के अपने निर्णय की सूचना उन्हें दे दी है।

[अनुवाद]

दिल्ली और बम्बई हवाई अड्डों पर विमानों के उतरने और उड़ान  
भरने सम्बन्धी उपकरण

1371. श्री रामचन

श्री यशवन्तराव गडास पाटिल  
श्री हाफिज मोहम्मद सिद्दीक

} : क्या, नागर विमानन मंत्री यह बताने की

कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली और बम्बई हवाई अड्डों पर बाहरी लागत से लगाई गई इंस्ट्रूमेंट लैंडिंग प्रणाली जो खराब मौसम में भी विमानों के उतरने और उड़ान भरने की सुविधा प्रदान करती है, ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रही है जिसके परिणामस्वरूप सर्दियों के महीनों में बड़ी संख्या में विमानों की उड़ान विलम्ब से होती है; और

(ख) यदि हां, तो यात्रियों को हो रही असुविधा को दूर करने हेतु स्थिति में सुधार करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

नागर विमानन अंजालय में राज्यमंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) जी, नहीं। बम्बई और दिल्ली हवाई अड्डों पर उपलब्ध कराई गई उपस्कर अवतरण प्रणाली संतोषजनक रूप से कार्य कर रही है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

नेत्र चिकित्सा शिविरों में शाल्य चिकित्सा में सुधार करना

1372. श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय अन्धता निवारण अभिकरण ने इस देश में नेत्र चिकित्सा शिविरों में शाल्य चिकित्सा में सुधार करने के लिए केन्द्रीय सरकार को कई प्रस्तावों की सिफारिश की है;

(ख) यदि हाँ, तो इन प्रस्तावों का ज्योरा क्या है; और

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार अन्तर्राष्ट्रीय अन्धता निवारण अभिकरण के प्रस्तावों के आधार पर कोई मापदण्ड अथवा मार्गनिर्देश जारी करने का है जिनका मोतियाबिन्द के आपरेसन के लिए आयोजित नेत्र चिकित्सा शिविरों में पालन जरूरी हो ?

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

(ख) और (ग) ये प्रश्न ही नहीं उठते। तथापि, नेत्र शिविर आयोजित करने के लिए सरकार ने दिशा-निर्देश पहले ही निर्धारित किए हुए हैं।

[हिण्डी]

अल्मोड़ा में उत्तर क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र का उप-केन्द्र

1373. श्री हरीश रावत : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें उत्तर प्रदेश में अल्मोड़ा में उत्तर क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र का एक उप-केन्द्र खोलने के बारे में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो इस पर सरकार द्वारा कौन-सी कार्यवाही की जा रही है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

## नवोदय विद्यालयों पर खर्च

1374. श्री डी० बी० पाटिल }  
 प्रो० सैफुद्दीन सोब } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) देश में राज्यवार नवोदय विद्यालयों की संख्या कितनी है; और

(ख) वर्ष 1986-87 के दौरान इन पर अनुमानतः कितना खर्च होने की सम्भावना है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कुलषा साही) : (क) अब तक राज्यवार खोले गये नवोदय विद्यालयों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) वर्ष 1986-87 के दौरान 20 करोड़ रुपये खर्च किए जाने की सम्भावना है।

## विवरण

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्रों के नाम	दिनांक 31-1-87 तक वर्ष 1986-87 में खोले गए नवोदय विद्यालयों की संख्या
1	2	3
1.	मागध्र प्रदेश	3
2.	बिहार	7
3.	दादर और नागर हवेली	1
4.	गोवा, दमन और दीव	1
5.	गुजरात	2
6.	हरियाणा	2
7.	हिमाचल प्रदेश	4

1	2	3
8.	जम्मू और कश्मीर	6
9.	कर्नाटक	6
10.	केरल	4
11.	मध्य प्रदेश	7
12.	महाराष्ट्र	6
13.	उड़ीसा	3
14.	पांडिचेरी	2
15.	पंजाब	2
16.	राजस्थान	5
17.	उत्तर प्रदेश	10
		-----
		71
		-----

पाव टिप्पणी : दो विद्यालय पहला झज्जर में (जिला रोहतक, हरियाणा) तथा अन्य अमरावती (महाराष्ट्र) में 5-3-1986 से पहले ही कार्य कर रहे हैं।

10 जनवरी, 1987 को इंडियन एयरलाइंस को बम्बई-बड़ौदा उड़ान

1375. श्री शरद बिसे  
श्री बसा सावंत  
श्री बाला साहिब बिसे पाटिल } : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की

शुभा करेंगे कि : |

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस को 10 जनवरी, 1987 को बम्बई-बड़ौदा उड़ान के पांच पहियों पर लटक जाने की घटना के बारे में जिम्मेदारी निश्चित करने के लिए कोई जांच की गई थी;

(ख) यदि हां, तो उक्त जांच के क्या निष्कर्ष निकले हैं; और

(ग) सरकार द्वारा इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए क्या कदम उठाये

गए हें अथवा उठाने का विचार है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) (क) और (ख) घटना की जांच अभी पूरी की जाती है।

(ग) भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए क्या उपाय किए जाएं, यह जांच के निष्कर्षों पर निर्भर करेगा।

### रेलगाड़ियों के डिब्बों में बम विस्फोट

1376. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों में रेलगाड़ियों के डिब्बों में बम विस्फोटों में मारे गए व्यक्तियों की संख्या कितनी है; और

(ख) क्या निवारक उपाय करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भास्करराव सिन्धिया) (क) पिछले तीन वर्षों के दौरान गाड़ियों के सवारी डिब्बों में बम विस्फोट के कारण मारे गये व्यक्तियों की संख्या इस प्रकार है :—

वर्ष	मारे गए व्यक्तियों की संख्या
1984	कोई नहीं
1985	9
1986	1

(ख) इस संबंध में निम्नलिखित उपचारारम्भक उपाय किये जा रहे हैं :—

1. संवेदनशील स्टेशनों पर रेलवे पुलिस द्वारा यात्रियों के सामान की अचानक जांच।
2. साइड स्पीकरों के जरिए नियमित रूप से जनता को सूचित किया जाता है कि वे गाड़ियों में कोई ज्वलनशील और विस्फोटक पदार्थ न ले जायें और यात्रियों को यह सलाह भी दी जाती है कि वे गाड़ियों अथवा स्टेशनों पर पड़ी किसी अज्ञात/साधारित वस्तु को न छुएं/उठायें और ऐसी वस्तुओं के बारे में तत्काल पुलिस/रेल अधिकारियों को सूचित करें।
3. बुलाई लाइन, यादों और स्टेशन प्लेटफार्मों पर रेलवे पुलिस, रेलवे सुरक्षा बल और रेल कर्मचारियों द्वारा सवारी डिब्बों की संवृत्त रूप/से जांच की जाती है ताकि कोई भी व्यक्ति सवारी डिब्बों में विस्फोटक पदार्थ न रख सके।



4. संवेदनशील क्षेत्र/खंडों में रेलवे पुलिस और रेलवे सुरक्षा बल द्वारा महत्वपूर्ण मेल/एक्सप्रेस सवारी गाड़ियों का मार्ग रक्षण किया जाता है।
5. पुलिस प्राधिकारियों के साथ समन्वय बैठकें आयोजित की जाती हैं जिनमें गाड़ियों में विस्फोटों की रोकथाम करने सहित कानून और व्यवस्था सम्बन्धी समस्याओं पर विचार-विमर्श किया जाता है तथा निवारक उपाय किये जाते हैं।

#### महानगरों में और अस्पताल स्थापित करना

1377. श्री गुरुदास कामत : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार की सातवीं योजना के दौरान देश के महानगरों में और अस्पताल स्थापित करने की योजना है ;

(ख) यदि हाँ, तो बम्बई के विशेष संदेस में तत्संबन्धी व्योरा क्या है ; और

(ग) यदि नहीं, तो सरकार का महानगरों के निवासियों के स्वास्थ्य की देखभाल की बढ़ती जरूरतों को किस प्रकार पूरा करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज जायसवाल) : (क) भारत सरकार का देश के महानगरों में और केन्द्रीय अस्पताल खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) स्वास्थ्य राज्य विषय है। चिकित्सा सुविधाएं प्रदान करना/नए अस्पताल खोलना संबंधित राज्य सरकारों की जिम्मेवारी है।

#### मदुरै-तिरुनेलवेली या मदुरै-तूतीकोरिन वायुयुक्त सेवा

1378. श्री काबन्धुर जनार्दनन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु के मदुरै दक्षिणी क्षेत्र को सावधानी से जोड़ने हेतु मदुरै-तिरुनेलवेली या मदुरै-तूतीकोरिन को वायुयुक्त सेवा द्वारा जोड़ने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाडुवन्सर) : (क) और (ख) हवाई अड्डे के विकास, आधार-भूत सुविधाओं की व्यवस्था, विमान क्षमता के उपलब्ध होने और परिचालनों को मासिक क्षमता होवे पर चालू योजना अवधि के दौरान वायुयुक्त की तूतीकोरिन और मद्रास को

विमान सेवा से जोड़ने की योजना है।

अमरीका में बसे भारतीय चिकित्सकों द्वारा भारतीय अस्पतालों के लिए आधुनिक  
! उपकरण दान देना

1379. श्रीमती श्रीमती कुमार } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की  
श्री आर० एम० भोये }  
कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीका में बसने वाले भारतीय चिकित्सकों ने ' भारतीय अस्पतालों के लिए आधुनिक उपकरणों और निदान संबंधी उपकरणों को केन्द्रीय सरकार को दान में देने की इच्छा पेश-कम की है;

(ख) क्या सरकार ने यह पेशा कम स्वीकार कर ली है; और

(ग) यदि हां, तो ऐसे आधुनिक उपकरण किन-किन अस्पतालों में उपयोग में लाये जावेंगे ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज चावडें) : (क) अमेरिकन एसोसिएशन ऑफ फिजिशियन्स फ्राम इण्डिया ने भारत में अस्पतालों के उपयोग के लिए प्रयोग में लाए जा चुके उपकरणों को दान में देने का प्रस्ताव किया है।

(ख) भारत सरकार ने उपकरणों के लिए विभिन्न चिकित्सा संस्थाओं की माँग को एकत्र करने और उसे अमेरिकन एसोसिएशन आफ फिजिशियन्स फ्राम इण्डिया को भेजने के लिए भारतीय चिकित्सा परिषद को एक नोडल अथॉरिटी के रूप में नामित किया है।

(ग) भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् ने विभिन्न चिकित्सा संस्थाओं को उनकी उपकरण की आवश्यकताओं के संबंध में लिखा है जो अमेरिकन एसोसिएशन आफ फिजिशियन्स फ्राम इण्डिया को भेजी जा रही है। अमेरिकन एसोसिएशन आफ फिजिशियन्स फ्राम इण्डिया से दान स्वरूप दिए जाने वाले उपकरण की पूरी सूची के मिलने के पश्चात् ही विनिर्दिष्ट अस्पतालों को उपकरणों का अन्तिम आवंटन किया जाएगा

बिहार में दुमका और जसडीह के बीच रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण

1380. श्री सलाउद्दीन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में दुमका और जसडीह के बीच सीधी रेल सेवा आरम्भ करने के लिए एक रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण रिपोर्ट का म्यौरा क्या है और इस रेल लाइन का निर्माण न किए

जाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) जतनीह से बेंचनायघाम के लिए पहले ही एक बड़े आमान की रेल लाइन उपलब्ध है। दुमका से बेंचनायघाम (सम्बाई 67 कि० मी०) तक एक नयी रेल लाइन के लिए 1982-83 में सर्वेक्षण किया गया था। इस परियोजना पर 27 करोड़ रुपये की लागत आने का अनुमान था और इसे वित्तीय दृष्टि से अनाम प्रद पाया गया था।

[हिन्दी]

अनुसूचित जनजातियों/अनुसूचित जातियों के ठेकेदारों को बिक्री यूनिटों के लाइसेंस

1381. श्री राम अगत पासवान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्व रेलवे के अंतर्गत खानपान की वस्तुओं की बिक्री का ठेका लेने के लिए कितने लोको को लाइसेंस दिए गए हैं;

(ख) उनमें से अनुसूचित जनजातियों और अनुसूचित जातियों के ठेकेदारों की संख्या कितनी है; और

(ग) क्या अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के ठेकेदारों को उनके लिए आरक्षित कोटे के अनुसार लाइसेंस नहीं दिए गए हैं और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) पूर्वोत्तर और पूर्व रेलों पर 944 खानपान/बैठिंग ठेकेदारों में से 114 अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के हैं।

(ग) इस प्रकार का कोई कोटा निर्धारित नहीं किया गया है। तथापि, वर्तमान अनुदेशों के अनुसार  $\frac{1}{2}$  यूनिट तक के नये खानपान/बैठिंग ठेके अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के उम्मीदवारों के लिए आरक्षित किये गये हैं, और अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के उम्मीदवार न मिलने पर ही अन्य उम्मीदवारों के नामों पर बिचार किया जाता है। बड़ी यूनिटों के आबंटन में भी अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के उम्मीदवारों को प्राथमिकता दी जाती है। क्षेत्रीय रेलों द्वारा इन अनुदेशों का पालन किया जा रहा है।

**इंडियन एयरलाइन्स और एयर-इंडिया का गैर-सरकारीकरण**

1382. श्री भवन पांडे

श्री रामस्वकथ राम

} : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया दोनों को आंशिक रूप से गैर सरकारी क्षेत्र के अन्तर्गत लाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हाँ, तो इसमें कितना समय लगेगा और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में अब तक की गई कार्यवाही का व्योरा क्या है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाडुडलर) : (क) से (ग) सरकार द्वारा नियुक्त नागर विमानन से संबंधित योजना ग्रुप ने नागर विमानन सेक्टर के अपेक्षित संसाधनों को पूरा करने के लिए किए गए उपायों में से एक उपाय के रूप में यह सुझाव दिया था।

परिवहन के विकास हेतु दीर्घकालीन योजना तैयार करने के लिए योजना आयोग द्वारा गठित संसाधन समिति द्वारा ग्रुप की इस सिफारिश पर विचार किया जा रहा है।

**नये केन्द्रीय विद्यालय**

1383. श्री० चन्द्रमानु देवी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार केन्द्रीय विद्यालयों की संख्या में वृद्धि करने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में, शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) जी, हाँ। सरकार ने सिद्धान्ततः चार वर्षीय अवधि 1986-90 के दौरान सिविल और रक्षा क्षेत्रों में प्रतिवर्ष 100 केन्द्रीय विद्यालय खोलने की स्वीकृति दे दी है।

वर्ष 1986-87 के दौरान खोले गए केन्द्रीय विद्यालयों का व्योरा नीचे दिया गया है :—

(i) रक्षा क्षेत्र	33
(ii) सिविल क्षेत्र	48
(iii) परियोजना क्षेत्र	14

95

[अनुवाद]

नवोदय विद्यालयों की स्थापना पर व्यय की गई राशि

1384. प्रो. सैफुद्दीन सोब : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1986-87 के दौरान स्थापित किये गये नवोदय विद्यालयों की संख्या कितनी है;

(ख) नवोदय विद्यालय खोलने पर कितनी धनराशि व्यय करने की आवश्यकता थी; और

(ग) फरवरी, 1987 के अन्त तक नवोदय विद्यालयों की इमारतों के निर्माण सहित खोलने पर वस्तुतः कितनी धन राशि खर्च की गई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) वर्ष 1986-87 के दौरान 81 नवोदय विद्यालयों की स्थापना के लिए मंजूरी दे दी गई है, जिनमें से 31 जनवरी, 1987 की यथास्थिति के अनुसार 71 विद्यालयों ने काम करना आरम्भ कर दिया है।

(ख) वर्ष 1986-87 में 25 करोड़ रुपये।

(ग) 28 फरवरी, 1987 की यथास्थिति के अनुसार 7,64,33,368.25 रुपये। नवोदय विद्यालय समिति को प्रत्येक विद्यालय के परिसर में अपने ही भवनों के निर्माण कार्य को अभी आरम्भ करना है।

[हिन्दी]

## बिहार स्थित चेरर का विकास और संरक्षण

1385. श्री काली प्रसाद बाण्ड्येय : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान चेरर जो कि बिहार के वैशाली जिले में एक विस्तृत तीर्थस्थल है और पुरातात्विक दृष्टि से गंगा घाटी सभ्यता का प्राचीनतम स्थल है, के विकास और संरक्षण की आवश्यकता की ओर बिनाया गया है;

(ख) यदि हां, तो 1980 से अब तक इस तीर्थ स्थल के विकास पर कितनी धनराशि व्यय की गई और इस दिशा में किये गए प्रयासों का व्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस स्थान से विभिन्न सोना और मूल्यवान धातुओं से निमित्त देवी-देवताओं की मूर्तियों और उनके अवशेष प्राप्त हुए हैं और यदि हां, तो क्या इस स्थान का उत्खनन किया जायेगा; और

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

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कुल्लुणा साहू) : (क) और (ख) जी, हां, चेरर और इसके समीपवर्ती गांवों के प्राचीन स्थल के संरक्षण का प्रश्न प्राचीन संस्मारक और पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के अधीन सरकार के विचाराधीन है ।

(ग) और (घ) चेरर-कुतुबपुर के प्राचीन स्थल पर भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा की गई खुदाइयों में से नवप्रस्तर युग से लेकर कुषाण काल तक का सांस्कृतिक क्रम प्रकाश में आया जो स्थल से प्राप्त पुरावशेषों और मिट्टी के बर्तनों पर आधारित है, जिसका उल्लेख भारतीय पुरातत्व : एक समीक्षा—1977-78 (पृ० 17-18) में किया गया है। जैसाकि स्थल का सांस्कृतिक क्रम स्थापित किया जा चुका है अतः अगामी खुदाइयों की हाल ही में कोई आवश्यकता नहीं है ।

[अनुवाद]

“100 मिलियन में डाई ब्राक एड्स डाई ईयर 2000” शीर्षक से समाचार

1386. श्री मुकुल चासनिक

डा० नीरी शंकर रावहंस

} : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 21 जनवरी, 1987 के इंडियन एक्सप्रेस में "100 मिलियन में डाइ आफ एड्स बाई ईयर 2000" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन के द्वारा किए गए अध्ययन के अनुसार यह पता चला है कि एड्स रोग से पीड़ित लोगों की संख्या में दिन प्रतिदिन वृद्धि हो रही है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जाने का विचार है ?

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

(ग) निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं :—

1. देश में एड्स नियंत्रण संबंधी कार्यक्रमों में तालमेल बैठाने के लिए स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय में एक सेल की स्थापना की गई है।
2. अधिक खतरा वाले वर्गों के लोगों की जांच करने के लिए देश में 27 निगरानी केन्द्र खोले गए हैं। इसके अतिरिक्त 4 रेफरल केन्द्र खोले गए हैं जहाँ एड्स के लिए उच्च स्तर की नैदानिक सुविधाएं उपलब्ध हैं।
3. एड्स अनापत्ति प्रमाण-पत्र प्राप्त किए बिना रक्त और रक्त-उत्पादों का आयात करने पर प्रतिबन्ध लगाया गया है।
4. सभी राज्य स्वास्थ्य प्राधिकारियों/अस्पतालों/यौन संचारित रोग क्लिनिकों को एड्स के रोगियों का पता लगाने के लिए सतर्क कर दिया गया है।
5. सभी रक्त-बैंकों को हिदायतें दी गई हैं कि वे पेशेवर रक्तदाताओं की जांच करें।
6. सभी राज्य स्वास्थ्य प्राधिकारियों को सलाह दी गई है कि वे अस्पतालों और क्लिनिकों में विसंक्रमण करने [सम्बन्धी प्रतिक्रियाओं का कड़ाई से पालन करें या जहाँ तक सम्भव हो, पहले से विसंक्रमित डिस्पोजेबल सिरिजों और सुइयों का इस्तेमाल करें।
7. लोगों को एड्स, इसकी प्रकृति, संचरण और रोकथाम के बारे में लिखित करने के लिए जन प्रचार के सभी साधनों को भी एड्स कार्य में लगाया गया है।
8. राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों/सभी विश्वविद्यालयों को हिदायतें जारी की गई हैं कि वे सभी विदेशी छात्रों/नए और पुराने बाइबल हुए छात्रों की एड्स सम्बन्धी जांच करें।

9. विदेशी छात्रों को इस शर्त पर वाबिल्ला दिया जाना चाहिए कि वे इस प्रयोजन के लिए अपने नजदीक के जिला अस्पताल के सिविल सर्जन/मुख्य चिकित्सा अधिकारी/अधीक्षक से स्वयं अपनी स्वास्थ्य जांच करवायेंगे।

### उड़ीसा की बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं की स्वीकृति

1387. श्री सोमनाथ राय }  
श्री जगन्नाथ पटनायक } : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छठी और सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं में कौन-कौन सी बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के लिए उड़ीसा सरकार को स्वीकृति दे दी गई है;

(ख) इस प्रकार दी गई स्वीकृति से परियोजनाओं में से कितनी परियोजनाओं का निर्माण कार्य शुरू हो गया है और उन पर अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है;

(ग) क्या इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई लक्ष्य निश्चित किया गया है और क्या कुछ परियोजनाएं समय पर पूरी हो गई हैं, यदि नहीं, तो इन परियोजनाओं के कब तक पूरा हो जाने की आशा है; और

(घ) इन परियोजनाओं पर, परियोजना-वार, कितनी धनराशि खर्च होने का अनुमान है और इन परियोजनाओं के लिए अब तक कितनी धनराशि उपलब्ध कराई गई है और यह किस स्रोत से उपलब्ध कराई गई है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (घ) छठी और सातवीं पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान निम्नलिखित चार मध्यम सिंचाई परियोजनाएं अनुमोदित की गई हैं :—

(करोड़ रुपये में)

परियोजना का नाम	अद्यतन अनुमानित लागत	राज्य योजना संसाधनों से 1986-87 तक प्रत्याशित व्यय	पूरा करने का लक्ष्य
बंकबहुल	26.95	16.71	सातवीं योजना
बड़ानाला	38.87	12.24	आठवीं योजना
कंसबहुल	16.29	12.90	सातवीं योजना
अपर जोंक	24.71	6.62	आठवीं योजना



**दिल्ली में दिल्ली परिवहन निगम की बसों के रुट**

1388. श्रीमती डी० के० भंडारी : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 31 जनवरी, 1987 की स्थिति के अनुसार दिल्ली परिवहन निगम द्वारा दिल्ली में चलाई जा रही बसों के रुटों की संख्या क्या थी ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पाथलट) : 31 जनवरी, 1987 की स्थिति के अनुसार दिल्ली परिवहन निगम 676 रुटों पर बसें चला रहा है। इसमें 8 मिनी बस रुट और 21 रात्रि सेवा रुट शामिल हैं।

**सिंचाई प्रयोजनों के लिए प्रकृति पर निर्भरता**

1389. श्री अनन्त प्रसाद सेठी : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हमारा देश अब भी सिंचाई प्रयोजनों के लिए मुख्यतः प्रकृति पर निर्भर करता है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई अनुसंधान किया गया है या विदेशों से विशेषज्ञों की राय ली गई है; और

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

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरामन्ध) : (क) से (ग) देश में सिंचित क्षेत्र का मुख्य भाग अभी भी वर्षापात पर निर्भर है, यद्यपि उपलब्ध संसाधनों से छोटी योजना के अन्त तक लगभग 67.5 मि० हेक्टेयर क्षेत्र को सिंचाई सुविधाएं प्रदान की गई हैं। इस शताब्दी के तुरन्त बाद मूल्यांकित 113 मि० हे० की चरम सिंचाई क्षमता विकसित किए जाने का प्रस्ताव है।

**धूम्रपान की आदत में वृद्धि**

1390. श्री प्रकाश बो० पाटिल : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन ने चेतावनी दी है कि धूम्रपान की आदत में अत्याधिक वृद्धि हुई है जैसाकि तीसरी दुनिया के देशों में तम्बाकू उद्योगों के असाधारण विस्तार से पता चलता है;

(ख) क्या जनसंख्या में वृद्धि की अपेक्षा धूम्रपान की प्रतिशतता में वृद्धि हुई है;

(ग) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान इस सम्बन्ध में भारत में वर्षवार क्या स्थिति है;

(ब) एशिया के अन्य देशों तथा यूरोप के कुछ अन्य देशों की तुलना में भारतीय सिगरेटों/बीड़ियों में तारकोल, निकोटिन और कार्बन मानो आक्साइड का कितना अंश होता है; और

(ङ) उत्पादन या बिक्री कम करने या अन्य उन्नत तरीकों से उन्हें कम करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

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

(ख) और (ग) हालांकि लोगों में धूम्रपान की बढ़ती हुई आदतों तथा जनसंख्या वृद्धि के बारे में कोई तुलनात्मक आंकड़े नहीं हैं फिर भी, उपलब्ध आंकड़ों से पता चलता है कि देश में धूम्रपान-दर काफी ऊँची है। 1973 में अनुमान लगाया गया था कि देश में उत्पादित तम्बाकू का लगभग 79 प्रतिशत धूम्रपान के लिए उपयोग किया जाता था।

(घ) भारतीय सिगरेटों और बीड़ियों में तार और निकोटिन का औसत स्तर संयुक्त राज्य अमेरिका, ब्रिटेन और कुछ अन्य यूरोपीय देशों में सिगरेटों और बीड़ियों के इसी स्तर की अपेक्षा काफी ऊँचा होता है। विभिन्न देशों की सिगरेटों में कार्बनमोनोक्साइड स्तरों के बारे में कोई ब्योरा मासूम नहीं है। बैसे बीड़ी में कार्बन मोनोक्साइड नान-फिल्टर्ड सिगरेट की तुलना में तीन गुणा अधिक होता है। भारत में बीड़ियों के माध्यम से सारे तम्बाकू का 34 प्रतिशत तम्बाकू का उपयोग किया जाता है।

(ङ) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद तम्बाकू पीने से स्वास्थ्य पर होने वाले खतरों के बारे में अध्ययन करने की योजना बना रही है जिसमें इन बातों पर विशेष ध्यान दिया जाएगा, (i) हस्तक्षेप-कार्यनीतियाँ (ii) तम्बाकू से संबंधित अर्थशास्त्र में अनुसंधान इसके साथ-साथ स्वास्थ्य संबंधी लागतों पर विशेष जोर और (iii) तार और निकोटिन को मात्रा का विश्लेषण जिसमें बैसे और पार्टीकुलेट पदार्थ भी शामिल है। इसके अतिरिक्त, देश में तम्बाकू के उपयोग के विरुद्ध एक वृहद कार्य-योजना तैयार कर ली गई है और इस संबंध में निम्नलिखित उपायों को आगे की कार्यवाही करने हेतु हाल ही में सरकार द्वारा अनुमोदन किया गया है :—

(1) उपभोक्ताओं के मस्तिष्क में सांविधिक चेतावनी का और कारगर प्रभाव डालने के लिए मौजूदा चेतावनी के अतिरिक्त अन्य प्रभावी नारों का उपयोग और सार्वभौमिक रूप से विविध खतरे का संकेत जैसे :—

(i) क्रोसड बोन्स के बीच खोपड़ी का उपयोग करें।

(ii) सांविधिक चेतावनी को दोनों भाषाओं, अंग्रेजी और हिन्दी अथवा क्षेत्रीय भाषाओं में छपवाना।

- (iii) विभिन्न स्थानों जैसे रेलवे स्टेशनों, हवाई अड्डों, सरकारी कार्यालयों, औद्योगिक संस्थानों, सरकारी सम्मेलनों, संगोष्ठियों, बैठकों आदि पर धूम्रपान न करने के उपायों को लागू करना। सम्मेलन कक्षों आदि के प्रवेश द्वार पर "धूम्रपान मत कीजिए—धन्यवाद" जैसे प्रदर्शन बोर्ड लगाना।

सांविधिक कार्यवाही और अन्य उपायों दोनों के लिए आवश्यक कार्यवाही शुरू की जा चुकी है।

**स्व-रोजगार करने वाली महिलाओं की समस्याओं का अध्ययन करने के लिए आयोग**

1391. श्री के० रामवर्मा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्व-रोजगार करने वाली महिलाओं की समस्याओं का अध्ययन करने के लिए स्थापित किए गए आयोग के निवेश पद तथा सदस्यों के नाम क्या हैं; और

(ख) क्या स्व-रोजगार करने वाली महिलाओं को श्रेणी में केवल शहरी और अर्धशहरी क्षेत्रों की महिलाएं ही शामिल हैं या इनमें ग्रामीण क्षेत्रों में ग्रामीण स्तरों में स्व-रोजगार करने वाली महिलाएं भी शामिल हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्ता) : (क) आयोग के विचारार्थ विषय और गठन निम्न प्रकार हैं :—

1. श्रीमती इला आर भट्ट	अध्यक्ष
2. डा० अमृती देसाई	सदस्य
3. डा० धाम राजावती	सदस्य
4. श्रीमती मृगाल पाण्डे	सदस्य
5. श्रीमती जया अरुणाचलम्	सदस्य
6. श्रीमती बीना मजूमदार	सदस्य

आयोग को निम्नलिखित कार्य सौंपे गये हैं :

- (1) रोजगार, स्वास्थ्य, शिक्षा और सामाजिक स्तर के विशेष संदर्भ में स्वरोजगार क्षेत्र में महिलाओं के वर्तमान स्तर की जांच करना।
- (2) विशेषतया प्रसूति सुविधाओं, स्वास्थ्य, बीमा आदि के संबंध में स्वरोजगाररत महिलाओं सम्बन्धी विभिन्न श्रम कानूनों के प्रभावों का मूल्यांकन करना।
- (3) स्वरोजगाररत महिलाओं की उत्पादकता क्षमता बढ़ाने में कठिनाइयों और प्रशिक्षण, साख, कौशल, बिपणन आदि में अन्तराल का पता लगाना।
- (4) रोजगार पैटर्न जिसमें उत्पादन सम्बन्ध भी सम्मिलित है का सर्वेक्षण करना और स्व-रोजगाररत महिलाओं के वेतन पर उनके प्रभावों का मूल्यांकन करना।
- (5) स्वरोजगाररत महिलाओं के स्तर पर निवेश उत्पादन प्रौद्योगिकी आदि के संदर्भ में माइक्रो नीतियों का सर्वेक्षण करना।
- (6) स्वरोजगाररत महिलाओं और उनके स्वास्थ्य स्तर के विशेष संदर्भ में, उत्पादन और पुनःउत्पादक भूमिकाओं के बीच संबंधों पर विचार करना; और
- (7) राष्ट्रीय विकास प्रक्रिया में स्वरोजगाररत महिलाओं को निष्ठा पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाली बाधाओं को दूर करने के लिए सभी क्षेत्रों से सम्बन्धित उपायों का सुझाव देना।

(ख) आयोग के विचारार्थ विषयों में ग्रामीण और शहरों में रहने वाली अनौपचारिक या असंगठित क्षेत्र की सभी महिलाएं शामिल हैं।

#### महरोजा समिति की सिफारिशें

1392. डा० ए० के० पटेल  
 श्री सी० बंगा रेड्डी  
 लैयब शाहबुद्दीन } : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या विश्वविद्यालयों और कालेजों में प्राध्यापकों के वेतनमानों की पुनरीक्षा सम्बन्धी महरोजा समिति की सिफारिशों पर विचार करने के लिए गठित उच्च शक्ति प्राप्त समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

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

(ग) इन सिफारिशों से विश्वविद्यालय और कालेजों के अध्यापकों की मांगें किस सीमा तक पूरी होती हैं; और

(घ) इस मामले पर सरकार ने अभी तक क्या कार्यवाही की है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (जीमती कुब्जा साहू) : (क) और (ख) विश्वविद्यालयों और कालेजों में अध्यापकों के वेतनमानों के संशोधन से संबंधित मेहरोत्रा समिति की रिपोर्ट पर अधिकार प्राप्त समिति ने विचार-विमर्श लगभग पूरा कर लिया है। तथापि, मेहरोत्रा समिति की सिफारिशों से संबंधित सरकार के निर्णयों को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

(ग) और (घ) अध्यापक अपने वेतनमानों के संशोधन पर शीघ्र निर्णय की मांग कर रहे हैं। उन्होंने मेहरोत्रा समिति की कुछ सिफारिशों के विरुद्ध कुछ असहमति व्यक्त की है। सरकार द्वारा समिति की रिपोर्ट पर विचार करते समय इन सब बातों को नोट कर लिया गया है।

### बम्बई में और उपनगरीय रेलगाड़ियां चलाना

1394. श्री प्रतापराव बी० मोसले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बम्बई में 31 जनवरी, 1987 की स्थिति के अनुसार चलाई जा रही उपनगरीय रेलगाड़ियों का ब्योरा क्या है और ऐसी प्रत्येक रेलगाड़ी के डिब्बों, उनकी रफ्तार और संख्या का ब्योरा क्या है तथा जनवरी, 1987 के दौरान उनसे कुल कितनी आय हुई;

(ख) क्या सरकार का उपनगरीय रेलगाड़ियों की लोकप्रियता को ध्यान में रखते हैं और बहुर की भीड़भाड़ को रोकने के लिए इनकी संख्या बढ़ाने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री भास्करराव सिन्धिया) : (क) 1748 बिजली गाड़ियां प्रतिदिन चल रही थीं। 12 डिब्बे वाली केवल 18 गाड़ियों को छोड़कर शेष सभी गाड़ियों में 9 डिब्बे हैं जिनमें पहले और दूसरे दर्जे में महिलाओं और पुरुषों के लिए अलग-अलग स्थान होता है। उपनगरीय गाड़ियों के लिए अधिकतम अनुमेय गति 90 कि० मी० प्रति घंटा है। जनवरी, 1987 के दौरान कुल आय लगभग 13.55 करोड़ रुपये थी।

(ख) और (ग) हर छठे महीने जब सभी पहलुओं पर विचार किया जाता है, उस समय गाड़ियों की संख्या की भी समीक्षा की जाती है।

### परिवार नियोजन योजनाओं को कार्यान्वित करने के उपाय

1395. श्री एच० एम० लन्जे गोडा }  
 श्री एस० एम० गुरट्टी } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह  
 श्री जितेन्द्र प्रसाद }

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवार नियोजन को प्रोत्साहन देने सम्बन्धी नई नीति, जिसका बहुत प्रचार किया गया था, अब लक्ष्मण चार महीनों के पश्चात् भी कोई विशेष परिणाम प्राप्त नहीं हुए हैं;

(ख) यदि हाँ, तो योजनाओं/कार्यक्रमों को कार्यान्वित न किये जाने के मुख्य कारण क्या हैं;

(ग) उन राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने योजनाओं को कार्यान्वित नहीं किया है; और

(घ) योजना को पूरी तरह से कार्यान्वित करने के लिए क्या अन्य उपाय किये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज सापेठ) : (क) से (घ) संशोधित कार्यनीति के विभिन्न घटकों पर की गई कार्रवाई की रिपोर्ट विवरण के रूप में संलग्न है। नई स्कीमों जैसे अधिकतम दो बच्चों वाले स्वीकारकर्तियों के लिए बॉड स्कीम और सामुदायिक स्वास्थ्य पर्यवेक्षकों की स्कीम को वित्तीय कठिनाइयों के कारण कार्यान्वित नहीं किया जा सका। सम्मानित नागरिक कांड योजना को सरकार के विभिन्न विकासात्मक और कल्याण कार्यक्रमों के अधीन प्रोत्साहनों का पैकेज सुझाने में प्रशासनिक कठिनाइयों के कारण अभी तक अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका है।

### विवरण

#### परिवार कल्याण विभाग

संशोधित कार्यनीति के प्रारूप के महत्वपूर्ण घटक और की गई कार्यवाही की अद्यतन स्थिति

घटक	की गई कार्यवाही
1	2

#### 1. परिवार नियोजन उपायों से परे

यह सिफारिश की गई थी कि सामाजिक आर्थिक सह-संबंध जैसे महिलाओं के विवाह के लिए औसत आयु, महिलाओं की स्थिति, महिलाओं में साक्षरता, बच्चे के जीवित रहने के अवसर बढ़ाना, बूढ़ावस्था में सुरक्षा, और गरीबी दूर करने से जुड़े कार्यक्रमों पर निगरानी रखी जानी चाहिए।

विवाह की आयु बढ़ाने और महिलाओं को प्रतिष्ठा प्रदान करने (जैसे कि निर्णय लेने में बराबर की सहभागिता) का मुख्य दायित्व महिला कल्याण विभाग का है।

अन्य मंत्रालयों/विभागों के कार्यक्रमों के साथ आर्थिक कार्यक्रमों को जोड़ने के लिए अन्तर क्षेत्रीय समन्वय समितियाँ स्थापित करने का विचार है।

1

2

### 2. आधारभूत ढांचा

यह सुनिश्चित करने के लिए कदम उठाये गये हैं कि घटिया किस्म की दवाओं से सम्बन्धित अपर्याप्तताओं, कर्मचारियों की अनुपलब्धता, तथा घटिया किस्म के प्रबंध को जिसके कारण मौजूदा आधारभूत ढांचे का अभीष्ट उपयोग नहीं हो रहा है दूर किया जाए।

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सलाह दी गई है कि वे सभी खाली पदों को भरें और परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन की निगरानी के लिए मंत्रिमंडल समितियां गठित करें। आधारभूत ढांचे को मजबूत बनाने के लिए संशोधित स्टाप पैटर्न तैयार किया गया है और राज्य सरकारों को पर्याप्त छूट दी गई है कि वे कर्मचारियों के सम्बन्ध में अपनी जरूरतें सुझाएं जिनमें निर्देशन और प्रशासन खर्च के लिए बजट की उच्चतम सीमा 7.5 प्रतिशत तक होनी चाहिए।

### 3. तकनीकी सेवाओं का कर्जा बढ़ाना

सेवाओं की तकनीकी गुणवत्ता को सुधारा जाना होगा, परिवार कल्याण सेवाएं प्रदान करने के लिए सभी खंड स्तर के प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को उपकरणों से लैस करना पड़ेगा, चिकित्सा अधिकारियों के अनवरत प्रशिक्षण देने के कार्य को आरम्भ किया जायेगा, चिकित्सा और अर्ध-चिकित्सीय पाठ्यक्रमों की मौजूदा पाठ्यचर्या को समुचित रूप से बढ़ाया जायेगा परिवार कल्याण घटकों, विशेष रूप से तकनीकों और सामाजिक तथा जनसंख्या की जनान्तिकी अडवन्सों के संदर्भ में और ध्यान दिया जायेगा।

लैपरोस्कोपिक प्रशिक्षण सुविधाओं का विस्तार किया जा रहा है और वर्ष 1986-87 के लिए 4 लैपरोस्कोपिक प्रशिक्षण केन्द्रों की मंजूरी जारी की जा चुकी है। सभी प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों के डाक्टरों को महिला नसबन्दी, मिनी लैप और पुद्ब नसबन्दी और अर्ध-चिकित्सीय कार्यक्रमों को आई० यू० डी० निवेशनों में प्रशिक्षण देने के प्रस्तावों पर विचार किया जा रहा है। परिवार नियोजन कल्याण के सभी पहलुओं को एम० बी० बी० एस० पाठ्यक्रम में शामिल कर लिया गया है इस बात को सुनिश्चित करने के लिए एम० बी० बी० एस० पाठ्यक्रम की पाठ्यचर्या का अध्ययन करने के लिए एक समिति का गठन किया गया था। उस समिति ने अपनी रिपोर्ट दे दी है और उसे कार्यान्वयन के लिए भारतीय चिकित्सा परिषद को भेज दिया गया है।

✽

#### 4. स्वीच्छिक कार्यवाही

गैर सरकारी क्षेत्र, जिनमें संगठित, क्षेत्र, औद्योगिक क्षेत्र, सहकारिताएं आदि भी शामिल हैं, बढ़ावा देना।

परिवार कल्याण कार्यक्रम में औद्योगिक क्षेत्र, सहकारी क्षेत्र, गैर-सरकारी संगठन, व्यापारिक संघों, भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों को शामिल करने के तरीकों का पता लगाने के लिए कई बैठकों का आयोजन किया गया है। किए गए विचार-विमर्शों के फलस्वरूप, कार्यवाही के मदों का पता लगाया गया है और उन पर कार्यवाही शुरू की जा चुकी है। स्वीच्छिक संगठनों को कारगर ढंग से शामिल करने के लिए इस मंत्रालय में स्वीच्छिक कार्यवाही करने के बारे में एक स्थायी समिति का पहले ही गठन किया जा चुका है।

#### 5. सामुदायिक सहभागिता

जन समितियों और ग्रामीण स्तर पर महिला स्वयंसेवी कोर का गठन।

जन समितियों का गठन करने के लिए हिदायतें पहले ही जारी की जा चुकी हैं और अब हम इस योजना का कार्यान्वयन करने के लिए राज्यों को कह रहे हैं। पश्चिम बंगाल, हरियाणा, आन्ध्र प्रदेश, गुजरात, बिहार, महाराष्ट्र, पंजाब, अण्डमान निकोबार द्वीप समूह, बादरा एवं नागर हवेली, मिजोरम, पांडिचेरी और कर्नाटक राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र ने विभिन्न स्तरों पर जन समितियां पहले ही गठित कर ली हैं/गठित कर रहे हैं महिला स्वयंसेवी कोर का प्रायोगिक आधार पर गठन करने की एक योजना पर विचार किया जा रहा है।

#### 6. गतिशीलता में सुधार करना, सामग्री और उपकरणों की सप्लाई को सरल बनाना।

योजना आयोग ने नये प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्रों को वाहून प्रदान करने के प्रस्ताव पर सहमति दे दी है बशर्ते कि साठवीं बजटचा के



बजट आबंटन के भीतर धनराशि उपलब्ध हो। परिवार कल्याण कार्यक्रम के अन्तर्गत बाहूनों के आंकड़ों को कम्प्यूटरीकृत कर दिया गया है।

**7. पात्र-व्यक्ति रजिस्टर**

राज्यों को हिदायत दी गई है कि वे अप्रैल-मई, 1987 के दौरान पात्र व्यक्ति रजिस्ट्रों को अद्यतन बना लें।

**8. अनुसंधान, प्रबन्ध और मूल्यांकन**

परिवार नियोजन अनुसंधान प्रचालनात्मक अनुसंधान आदि को प्राथमिकता दी जायेगी।

परिवार कल्याण कार्यक्रम के कार्यान्वयन के सम्बन्ध में अध्ययनों सम्बन्धी प्रस्ताव बनाते समय प्रचालनात्मक अनुसंधान के क्षेत्रों पर ध्यान देने की जरूरत को ध्यान में रखा गया है।

**प्रबंध सूचना प्रणाली**

सलाहकार, योजना आयोग की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई है जो एकीकृत स्वास्थ्य सूचना प्रणाली के कार्यान्वयन का अध्ययन करेगी और इसके सफल कार्यान्वयन के लिए अपेक्षित उपाय सुझाएगी।

**— कार्यक्रम का समबर्ती मूल्यांकन**

जिस प्रकार आई० आर० डी० पी० का मूल्यांकन किया जाता है उसी तरह परिवार कल्याण कार्यक्रम का मूल्यांकन मात्रा और गुणवत्ता की दृष्टि से करने के लिए चुनी हुई निष्पक्ष संस्थाओं को मूल्यांकन के कार्य में शामिल करने के लिए एक योजना को अन्तिम रूप दिया जा रहा है। मूल्यांकन के लिए प्रश्नावली तैयार की जा चुकी है।

**— बच्चों के जन्म में अंतर रखने के तरीके**

बच्चों के जन्म में अंतर रखने की विधियों के अर्द्धीन अधिक कार्यान्वयन प्राप्त करने के लिए प्रयत्न किए जा रहे हैं।

## भागलपुर और बिलासपुर के बीच रेल एवं स्टीमर सेवा

1396. श्री विजय कुमार मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गैर सरकारी स्टीमर मालिक से कोई समझौता किया है और भागलपुर बरारी महादेवपुर घाट बिलासपुर रेल एवं स्टीमर सेवा बन्द कर दी है ;

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

(ग) इस परिवर्तन के क्या कारण हैं ; और

(घ) क्या स्थानीय जनता ने इस परिवर्तन के विरुद्ध रेल रोको आन्दोलन शुरू कर दिया है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) रेलों ने निजी स्टीमर मालिकों से कोई समझौता नहीं किया है। बरारीघाट और महादेवपुर घाट के बीच चल रही घाट सेवा कम यातायात तथा आमदनी और परिचालन की असाधप्रद भागत को देखते हुए 8-7-86 से बन्द कर दी गई थी। बहुरहाल, यातायात आवश्यकता को पूरा करने के लिए राज्य सरकार द्वारा लाइसेंसमुदा वैकल्पिक घाट सेवा उपलब्ध है।

गंगा नदी के दक्षिणी किनारे पर भागलपुर और बरारी के बीच गाड़ी सेवाएं 9-9-1986 के रद्द कर दी गयी थीं क्योंकि अच्छी सड़क और पर्याप्त सड़क परिवहन सेवाएं उपलब्ध थीं। गंगा नदी के उत्तरी किनारे पर घानाबीहपुर और महादेवपुर के बीच गाड़ी सेवाएं अभी भी चल रही हैं।

(घ) 'रेल रोको' आन्दोलन की कोई रिपोर्ट नहीं मिली है।

## अंतर्देशीय जलयानों की निर्माण बढ़ाने का योजना

1397. श्री डी० एन० रेड्डी : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यात्रियों और माल के अंतर्देशीय जल परिवहन में वृद्धि करने हेतु अंतर्देशीय जलयानों के निर्माण को बढ़ाने की कोई विशेष योजना तैयार की गई है ; और

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

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख) केन्द्रीय अंतर्देशीय जल परिवहन निगम लि०, कलकत्ता के राजाबागान डाक बाई की जहाज निर्माण और जहाज मरम्मत क्षमता वासकर अंतर्देशीय जहाजों की क्षमता को आधुनिक बनाने तथा बढ़ाने के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में 24.67 करोड़ रुपए का परिश्रय किया गया है। जाने सातवीं

योजना में अंतर्देशीय जलपरिवहन के क्षेत्र में उद्यमियों को नए अंतर्देशीय जलयान खरीदने के लिए ब्याज सबसिद्धी देना सम्बन्धी पहले से चली आ रही स्कीम के लिए 4.00 करोड़ रुपए का परिचय रखा गया है।

**पुरना अंकगण पर डिबीजनल मुख्यालय**

1398. श्री उत्तम राठौर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मराठवाड़ा के लोग हैदराबाद मनमाड के पुरना अंकगण पर इस क्षेत्र में रेलवे के कार्यकरण और बड़ी लाइन के कार्य की देखभाल करने के लिये एक डिबीजनल मुख्यालय बनाये जाने की निरंतर मांग करते रहे हैं;

(ख) क्या अन्य स्थानों की तुलना में यहाँ सस्ती दरों पर भूमि की उपलब्धता, कर्मचारी क्वार्टर और लोकोशॉड तथा अन्य वस्तुओं जैसी मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध हैं; और

(ग) यदि हाँ, तो इस मामले में सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधव राव सिधिया) : (क) से (ग) पूर्ण में एक अंडल मुख्यालय बनाने के लिए एक मांग विगत में प्राप्त हुई थी। प्रस्ताव की जांच की गयी थी लेकिन इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया था।

**केन्द्रीय पत्तन प्राधिकरण और पत्तन विकास निधि**

1399. श्री श्रीहरि राव : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न पत्तनों के कार्यकरण में सुधार करने के लिए केन्द्रीय पत्तन प्राधिकरण और पत्तन विकास निधि की स्थापना करने के बारे में निर्णय ले लिया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : (क) भी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

**निरिचत समय से पीछे चल रही सिंचाई परियोजनायें**

1400. श्री धारिक मोहम्मद खां

श्री उत्तमराव पाटिल

श्री श्रीकांत बत्त मरसिहराज बाडियर

श्री रामाब्ज प्रसाद सिंह

} : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की

कृपा करें कि :

(क) उन सिंचाई परियोजनाओं के नाम क्या हैं जो अपने निश्चित समय में पूरी नहीं हुई हैं और ऐसी परियोजनाएं कौन सी हैं जिनको देरी से शुरू किया गया है;

(ख) इन परियोजनाओं के पूरा होने/चालू होने में देरी के मुख्य कारण क्या हैं;

(ग) इन परियोजनाओं के पूरा होने/चालू होने में देरी के कारण इनकी लागत में किस सीमा तक वृद्धि होने का अनुमान है; और

(घ) सरकार द्वारा इन योजनाओं को तेजी से पूरा करने/चालू करने के लिए क्या कदम उठाए गये हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री श्री० झंकरामन्द) : (क) छठी योजना से पूर्व शुरू की गई अधिकांशतः 434 बृहद तथा मध्यम परियोजनाएं समय अनुसूची से पिछड़ रही हैं।

(ख) अन्य कारणों के अतिरिक्त मुख्य कारणों में शामिल है : परियोजना तैयार करते समय परियोजनाओं का अपर्याप्त अन्वेषण, परियोजनाओं का प्रचुरोद्भवन, संसाधनों की कमी, भूमि अधिग्रहण में कठिनाइयां तथा परियोजनाओं के क्षेत्र में परिवर्तन।

(ग) लागत में वृद्धि विभिन्न परियोजनाओं में भिन्न-भिन्न होती है तथा अन्यों के साथ-साथ पूरा करने की अवधि पर निर्भर करती है।

(घ) राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि उपलब्ध संसाधनों के इष्टतम आबंटन हेतु परियोजनाओं की प्राथमिकता निर्धारित करें तथा निर्माणाधीन परियोजनाओं को पूरा करने पर बल दिया जाए। उन्हें परियोजना निर्माण के सम्बन्ध में दिशा-निर्देशों का सख्ती से पालन करने की भी सलाह दी गई है। इसके अतिरिक्त, केन्द्र सरकार महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए योजनागत परिव्यय निर्धारित कर रही है तथा संसाधनों को बढ़ाने के लिए जहाँ संभव होता है, बाह्य सहायता का भी प्रबंध कर रही है।

बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31 और 32 का सुधार

1401. डा० सी० पो० ठाकुर : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 31, 32 और पटना उपमार्ग की स्थिति बहुत ही असंतोषजनक है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या सुधारार्थक कदम उठाए जा रहे हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख)

1986 के मानसून से पहले बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग—31 की हालत सामान्यतः संतोषजनक थी। तथापि, 1986 के मानसून में कई स्थानों पर यह राष्ट्रीय राजमार्ग क्षतिग्रस्त हो गया था। इसे यातायात योग्य बनाने के लिए आवश्यक मरम्मत का काम पहले ही शुरू कर दिया गया है।

घनबाद—चास खण्ड के 17-19 कि०मी० में केंद्र-कारकेन्द के निर्मित भाग को छोड़कर बिहार से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग—32 की हालत सामान्यतः संतोषजनक है। हाल ही में, निर्मित क्षेत्रों सहित मरम्मत के लिए प्राक्कलन प्राप्त हुए हैं और उन्हें अनुमोदित करने के लिए उनकी जांच की जा रही है।

पटना बाई पास फेज I की हालत संतोषजनक है लेकिन पटना बाई पास फेज II की हालत खराब है। पटना बाई पास फेज II को मजबूत बनाने के पहले चरण के लिए 1,06,39,000 रु० के प्राक्कलन संस्वीकृत किए जा रहे हैं ताकि काम शुरू किया जा सके।

#### यलहंका-बंगारपेट रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

1402. श्री बी० कृष्णा राव : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक में यलहंका से बंगारपेट के बीच बारास्ता चिकवासापुर रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है;

(ग) पालू वित्तीय वर्ष में इस कार्य के लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है; और

(घ) तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

#### तेलुगु-गंगा परियोजना

1403. श्री बी० श्रीनिवास प्रसाद }  
 श्रीमती बसवराजेश्वरी }  
 श्री एच० एम० गुरडडी } : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे।  
 श्री बी० एस० कृष्ण प्रम्यर }  
 श्री जी० एस० बसवराज् }

कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने हाल ही में तेलुगु गंगा परियोजना के सम्बन्ध में सम्बन्धित

राज्य सरकारों के बीच मतभेद समाप्त करने के लिए महत्वपूर्ण ठोस प्रस्ताव तैयार किये हैं; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावों का ब्योरा क्या है और इस मामले को कब तक अन्तिम रूप से हल कर दिया जायेगा ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानम्ब) : (क) और (ख) मदभेदों को सुलझाने हेतु प्रयास जारी हैं।

### त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे का विकास

1404. श्री के० मोहन दास : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डे का और विकास किए जाने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) और (ख) जी, हां, इस समय दशक गैलरी पर निर्माण काय चल रहा है। राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण की अंतर्देशीय विंग के प्रस्थान हॉल्लिडग क्षेत्र का विस्तार करने और उसमें वातानुकूलन की व्यवस्था करने की भी योजना है।

[हिन्दी]

### राज्यों में स्वायत्तशासी महाविद्यालय

1405. श्री वृद्धि चन्द्र जैन : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व विद्यालय अनुदान आयोग का देश के कुछ राज्यों में स्वायत्तशासी महाविद्यालयों की स्थापना करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो इन राज्यों के क्या नाम हैं;

(ग) उक्त महाविद्यालयों का स्वरूप तथा उनकी कार्यप्रणाली क्या है और उनके उद्देश्य क्या हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) राष्ट्रीय शिक्षा नीति—1986 में बड़ी संख्या में स्वायत्त कालेजों के विकास की परिकल्पना की गई है। इसके अनुसरण में, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने विस्तृत

मार्गदर्शी रूपरेखाएं तैयार की है जिससे चुने हुए कालेजों को उन विश्वविद्यालयों द्वारा, जिसे-वे संबद्ध है, स्वायत्त स्तर प्रदान किया जा सके। इन मार्गदर्शी रूपरेखाओं में कालेजों के निर्धारण, स्वायत्त स्तर प्रदान करने की प्रक्रिया, स्वायत्तता के कार्यान्वयन के लिए तंत्र, अभिज्ञासन तथा विश्व-विद्यालय अनुदान आयोग से उपलब्ध सहायता की पद्धति के लिए भी मानवण्ड दर्शाए गए हैं। ये मार्गदर्शी रूपरेखाएं सभी राज्य सरकारों और विश्वविद्यालयों को जनवरी, 1987 में इस अनुरोध के साथ परिचालित की गई है कि वे विश्वविद्यालय अनुदान आयोग से परामर्श करके उपयुक्त कालेजों का पता लगाएं।

(ग) स्वायत्त कालेजों की योजना का उद्देश्य शैक्षणिक प्रशासन का विकेंद्रीकरण, सृजन-शीलता तथा उच्च स्तरों की स्थापना को बढ़ावा देना है। स्वायत्त कालेजों को यह स्वतन्त्रता होगी कि वे अभिनव परिवर्तन करें, अपने अध्ययन पाठ्यक्रम बनाएं, पाठ्यचर्या तथा शिक्षण पद्धतियों का निर्माण करें तथा अपनी परीक्षाओं का आयोजन करें। प्रत्येक स्वायत्त कालेज का अपना शासी निकाय, शैक्षणिक परिषद, अध्ययन बोर्ड तथा अन्य सलाहकार समितियां होंगी जो उसे शैक्षणिक मामलों के साथ-साथ प्रबन्ध मामलों पर सलाह देंगी। द्विधियां मूल विश्वविद्यालय द्वारा प्रदान की जाएगी।

[धनुबाद]

वायुदूत द्वारा खरीदे गये डोरनियर विमान के इंजन क्षरणाब होना

1406. श्री यशवंतराव गडाळ पाटिल }  
 श्री सुभाष यादव } : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की  
 श्री धर्मपाल सिंह मलिक }

कृपा करेंगे कि :

- (क) वायुदूत द्वारा कितने डोरनियर विमान खरीदे गये और उनकी लागत कितनी है;
- (ख) क्या इन विमानों के इंजन में कई बार खराबी आई है;
- (ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी घ्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;
- (घ) इससे कितनी वित्तीय हानि हुई;
- (ङ) क्या इन विमानों को कहीं और लगाया जाएगा; और
- (च) यदि हां, तो इनके प्रयोग के लिए क्या सुरक्षोपाय किए जा रहे हैं ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (च) वायुदूत ने 30.34 करोड़ रुपये की कुल लागत पर 10 डोरनियर विमान प्राप्त किए हैं। पक्षियों के टकरा जाने, बाह्य वस्तु से क्षति, इंजन में खराबी हो जाने और अधिक तापमान के कारण इंजन फेल हो जाने

के मामले हुए हैं। इन इंजनों की मरम्मत पर 1.37 करोड़ रुपए लगने का अनुमान है। तथापि, वायुदूत को पक्षियों के टकराव और दुर्घटनाओं में अंतर्ग्रस्त इंजनों के कारण इंजन क्षति के लिए बीमाकर्ता से प्रतिपूर्ति मिलेगी।

एक डोरनियर विमान तेल और प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा लिया गया है और वो ऐसे विमान राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण प्राप्त करेगा।

इंजिन के फेल हो जाने की जांच की गई है और आवश्यक सुधार साधे जाने के लिए प्रयत्न किए जा रहे हैं।

पोर्टब्लेयर को विशाखापत्तनम और भुवनेश्वर के साथ वायुमार्ग द्वारा जोड़ना

1407. श्री ई० अय्यपू रेड्डी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पोर्टब्लेयर को विशाखापत्तनम और भुवनेश्वर के साथ वायुमार्ग द्वारा जोड़ने का विचार है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) और (ख) पोर्टब्लेयर को हवाई मार्ग द्वारा विशाखापत्तनम और भुवनेश्वर से जोड़ने के सम्बन्ध में, इंडियन एयरलाइन्स इस समय किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है, तथापि, इंडियन एयर लाइन्स अतिरिक्त लीज विमान क्षमता प्राप्त करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है। विमान क्षमता प्राप्त हो जाने के पश्चात्, इंडियन एयरलाइन्स हवाई मार्ग द्वारा भुवनेश्वर के रास्ते पोर्टब्लेयर को दिल्ली के साथ जोड़ने पर विचार करेगी बशर्ते कि इस सेक्टर पर यातायात मांग न्याय संगत हो।

सोनपुर डिवीजन के कर्मचारियों को सेवा-निवृत्ति लाभ

1408. श्री मोहम्मद महफूज अली खां : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे के सोनपुर डिवीजन के अंतर्गत वाणिज्यिक शाखा का पुनर्गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इससे 31 दिसम्बर, 1986 को, या इससे पूर्व सेवा-निवृत्त होने वाले कर्मचारियों को लाभ पहुंचेगा; और

(ग) यदि नहीं, तो इस प्रकार का पुनर्गठन किये जाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बाबूबराब ललितधर) : (क) जी, हां।

(ख) 31-12-1986 को या उससे पूर्व सेवानिवृत्त हुए 61 कर्मचारियों को पुनर्गठन के



कारण अपप्रेडेशन का लाभ दिया गया था।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

**इण्डियन एयरलाइन्स में बकाया चले आ रहे आरक्षित पद**

1409. श्री के० डी० सुल्तानपुरी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए भर्ती और पदोन्नति में आरक्षण के बारे में राष्ट्रपति के निदेश इण्डियन एयरलाइन्स में किस तारीख से लागू किए गए हैं;

(ख) इण्डियन एयरलाइन्स में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए श्रेणी-वार कितने आरक्षित पद बकाया चले आ रहे हैं और इनके बकाया रहने के क्या कारण हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन बकाया पदों को भरने के लिए क्या प्रयास किए गए;

(घ) क्या सरकार का विचार बकाया चले आ रहे इन आरक्षित पदों को 1987-88 में भरने के लिए कोई समयबद्ध कार्यक्रम तैयार करने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो बकाया चले आ रहे पदों को किस प्रकार समाप्त करने का विचार है ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटसर) : (क) राष्ट्रपति का निदेश दिनांक 23 जुलाई, 1975 से लागू किया गया था।

(ख) दिनांक 31 दिसम्बर, 1987 को अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित रिक्तियों के संघ के बारे में सूचना का विवरण संलग्न है। अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के अभ्यर्थियों के उपलब्ध न होने की वजह से रिक्तियों को भरा नहीं जा सका।

(ग) से (ङ) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित रिक्तियों को, इन जातियों के अभ्यर्थियों द्वारा, अधिक से अधिक संख्या में भरने के लिए सतत् प्रयास किया जाता है। इस बारे में किए गए कुछ उपाय इस प्रकार हैं :—

- (1) समय-समय पर अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के अभ्यर्थियों के लिए एकमात्र भर्ती।
- (2) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित रिक्तियों के लिए आवेदन आमंत्रित करने के लिए व्यापक प्रचार करने हेतु विभिन्न अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों संगठनों को रोजगार अधिसूचनाओं को भेजा जाना।
- (3) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के अभ्यर्थियों को लिखित परीक्षा के साथ-

साथ इन्टरव्यू में अंकों के प्रतिफल में छूट प्रदान करना।

- (4) अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के हित को सुरक्षा को, मद्देनजर रखते हुए प्रोन्नति/चयन बोर्डों का अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के अधिकारियों का सहयोग।
- (5) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के अभ्यर्थियों के लिए अलग इन्टरव्यू।
- (6) अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति कर्मचारियों के मामले में प्रोन्नति के लिए कस से कम अहंता अवधि पर जोर नहीं दिया जाता बशर्ते कि वे चयन किए जाने के लिए उपयुक्त हों।

#### विवरण

31-12-86 को अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लिए  
आरक्षित रिक्तियों का संचय

श्रेणी	अनुसूचित जाति	अनुसूचित जनजाति
(क)	128	87
(ख)	480	394
(ग)	30	74
(घ)	58	124

#### सड़क दुर्घटनाएं!

1410. डा० बत्ता सामन्त : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1985 और 1986 में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश में हुई सड़क दुर्घटनाओं की संख्या क्या है तथा इन दुर्घटनाओं में कितने व्यक्ति हताहत हुए;

(ख) क्या सड़क दुर्घटनाओं में कोई वृद्धि हुई है और यदि हां, तो उक्त वृद्धि के क्या कारण हैं; और

(ग) दुर्घटनाओं की दर में कमी लाने के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) वर्ष 1986 के

सड़क दुर्घटनाओं से सम्बन्धित आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं। वर्ष 1985 के आँकड़े निम्नलिखित हैं :—

	<u>1985</u>
सड़क दुर्घटनाओं की संख्या :	208392
इन दुर्घटनाओं में मारे गये व्यक्तियों की संख्या :	40232
इन दुर्घटनाओं में घायल हुए व्यक्तियों की संख्या :	167737

(ख) प्रति एक हजार वाहनों पर 1984 में 24 सड़क दुर्घटनाएं हुईं, इसकी तुलना में 1985 में इसमें कमी आई और 23.7 सड़क दुर्घटनाएं हुईं।

(ग) दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए सड़क आघार पर किए गए उपायों में कुछ उपाय ये हैं :—ट्राइबिंग लाइसेंस जारी करने के नियमों और विनियमों को सख्त बनाना, सख्त मेडिकल जांच, वाहन प्रमाणीकरण जांच, सुरक्षित एक्सल भार को लागू करना, अन्तर—खण्ड धुमावों और मोड़ों में सुधार।

**केरल के कस्बों में खेल-कूद के लिए बुनियादी सुविधाओं की व्यवस्था**

1411. प्रो० के० बी० बामस : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने राज्य के नगरपालिका कस्बों में बत्तीस स्टेडियमों के निर्माण की सिफारिश की है;

(ख) क्या अलप्पी और त्रिचूर में तरणतालों का निर्माण करने, कोचीन, त्रिवेन्द्रम और कालीकट में सिथेटिक ट्रैक बनाने और खेल परिसरों का निर्माण करने के लिए बिलियन सहायता हेतु भी अनुरोध किया गया है; और

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

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती भारद्वाज) : (क) से (ग) केरल राज्य सरकार से सरकार को नगरपालिका कस्बों में 32 स्टेडियमों के निर्माण, एलप्पी और त्रिचूर में तरणताल का निर्माण, सिथेटिक ट्रैक बिलाने, कोचीन, त्रिवेन्द्रम और कालीकट में खेल समूह के निर्माण सहित राज्य में खेल अवस्थापनों के सृजन के लिए कुछ प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। भारत सरकार ने त्रिवेन्द्रम में एक तरणताल, कोचीन में एक बहुउद्देशीय इण्डोर स्टेडियम के लिए प्रति 5 लाख रुपये स्वीकृत किए हैं, उनके बारे में विस्तृत प्रस्ताव भी प्राप्त हुए हैं। उपर्युक्त अन्य प्रस्तावों के बारे में ब्यारे राज्य सरकार द्वारा अभी

उपलब्ध नहीं कराये गये हैं।

गर्भावस्था के दौरान होने वाली समस्याओं के कारण महिलाओं की मृत्यु

1412. श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह }  
श्री बनबारी लाल पुरोहित }

: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गर्भावस्था के दौरान होने वाली समस्याओं के कारण प्रति वर्ष औसतन कितनी महिलाओं की मृत्यु होती है;

(ख) क्या इस प्रकार होने वाली मौतों के कारणों का पता लगाया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार ऐसे मामलों के आंकड़े एकत्र करने और कारणों का अध्ययन करने का है, यदि अब तक ऐसा नहीं किया जा रहा है; और

(घ) मातृत्व को सुरक्षित बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाये जा रहे हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (क्षुभारी सरोज खापड़) : (क) भारत के महापंजीयक द्वारा कराये गये मृत्यु (ग्रामीण) के कारणों के एक नमूना सर्वेक्षण के अनुसार 1982, 1983 और 1984 के सभी महिला मौतों में मातृ मौतों (बच्चे के जन्म और गर्भावस्था से सम्बन्धित मौतों) की प्रतिशतता क्रमशः 2.4, 2.7 और 2.2 है। शहरी क्षेत्रों में 1981, 1982 और 1983 की अनुमानित प्रतिशतता क्रमशः 2.8, 2.2 और 2.2 है।

(ख) और (ग) मातृ मौतों के प्रमुख कारण गर्भपात विधाकृतता, अरक्तता, रक्तस्त्राव, बच्चों की कुस्थिति, और प्रसूति यूसिता।

(घ) मातृत्व की सुरक्षा के लिए सरकार ने जो कदम उठाये हैं उनमें ये भी शामिल हैं - मौजूदा स्वास्थ्य आधारभूत ढांचे का विस्तार, स्वास्थ्य कर्मचारियों का प्रशिक्षण, प्रसव पूर्व, प्रसव-कालीन और प्रसव बाद परिचर्या, रिस्क अप्रोच को अंगीकार करना, स्वास्थ्य शिक्षा, पोषण की कमी के कारण हो जाने वाली अरक्तता, की रोकथाम, टेटनस टॉक्सोइड से रोग प्रतिरक्षण, चिकित्सीय गर्भसमापन की सुविधाओं का विस्तार तथा समन्वित बाल विकास योजना के अन्तर्गत पूरक पोषण की व्यवस्था।

मधोबय विद्यालयों में पहाड़ी और जनजातीय क्षेत्रों के छात्रों का दाखिला

1413. श्री पी० नाथग्याल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई शिक्षा नीति के कार्यान्वयन के लिए अब तक राज्य-वार कितने नवोदय विद्यालय खोले गये हैं;

(ख) क्या यह सच है कि देश में बहुत से पहाड़ी जनजातीय क्षेत्रों में शिक्षा के निम्न स्तर के कारण दाखिले के लिये अपेक्षित संख्या में विद्यार्थी नहीं मिल सके हैं और वे इन विद्यालयों में दाखिले के लिए परीक्षा में उत्तीर्ण और निर्धारित अखिल भारतीय मानदंड के अनुसार अंक प्राप्त नहीं कर सके; और

(ग) यदि हां, तो देश के पहाड़ी और जनजातीय क्षेत्रों के समझ आ रही इन समस्याओं के समाधान के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) अभी तक खोले गये राज्यवार नवोदय विद्यालयों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) देश के कुछ पहाड़ी और जनजातीय क्षेत्रों में अपेक्षित संख्या में पात्र विद्यार्थी नहीं पाये गये थे क्योंकि इस उद्देश्य के लिए मानदंडों के अनुसार वे अर्हता प्राप्त नहीं कर सके।

(ग) इन संस्थाओं में, जहाँ अपेक्षित संख्या में विद्यार्थी अर्हता परीक्षा में सफल नहीं हुए थे वहाँ अर्हता के मानदंडों में कुछ हद तक छूट दी गई थी। इस परीक्षा को जहाँ तक सम्भव हो सके, 'वर्ग तटस्थ' तथा 'संस्कृति मुक्त' बनाने के प्रयास किये जा रहे हैं।

#### विवरण

क्र०सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्रों के नाम	दिनांक 31-1-87 तक वर्ष 1986-87 में खोले गये नवोदय विद्यालयों की संख्या
1	2	3
1	जान्घ प्रदेश	3
2.	बिहार	7
3.	दादर और नागर हवेली	1
4.	गोवा, दमन और दीव	1

1	2	3
5.	गुजरात	2
6.	हरियाणा	2
7.	हिमाचल प्रदेश	4
8.	जम्मू और कश्मीर	0
9.	कर्नाटक	0
10.	केरल	4
11.	मध्य प्रदेश	7
12.	महाराष्ट्र	6
13.	उड़ीसा	3
14.	पाँडिचेरी	2
15.	पंजाब	2
16.	राजस्थान	5
17.	उत्तर प्रदेश	10
		71

पाद टिप्पणी : दो विद्यालय—पहला झज्जर में (जिला रोहतक हरियाणा) तथा अन्य अमरावती (महाराष्ट्र) में 5-3-1986 से पहले ही कार्य कर रहे हैं।

#### यूनिसेफ —नामेटिया का बाल सम्बन्धी सम्मेलन

1414 श्रीमती बसवराजेश्वरी : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूनिसेफ —नामेटिया के 6 दिसम्बर, 1986 को हुए बाल सम्बन्धी सम्मेलन में

सरकार से बाल-शोषणों को समाप्त करने और दूरदर्शन विज्ञापन संहिता की खुलेआम अवहेलना करते हुए दूरदर्शन पर इसके प्रदर्शन पर जिस पर सरकारी तौर पर प्रतिबन्ध है, तत्काल रोक लगाने का अनुरोध किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार द्वारा बनाई गई विज्ञापन संहिता को सख्ती से लागू करने के लिए सरकार से अनुरोध किया गया है;

(ग) यदि हां, तो इस सम्मेलन की अन्य सिफारिशों का ब्योरा क्या है; और इस सम्बन्ध में सरकार क्या कदम उठा रही है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती भारपेट अम्बा) : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) मुख्य सिफारिशें संलग्न विवरण में दी गई हैं। सम्मेलन की सम्पूर्ण रिपोर्ट सभी संबंधितों की परिचालनायक यूनियंस द्वारा छपवाई जा रही है।

#### विवरण

(1) मीडिया में इस बात का पर्याप्त रूप से प्रचार किया जाए कि बच्चों के विकास का सम्पूर्ण राष्ट्रीय विकास के साथ बर्निष्ठ सम्बन्ध है।

(2) प्रंस को चाहिए कि वे बाल सम्बन्धी समस्याओं के बारे में स्वयं को लिखित करने के लिए विशेष प्रयास करें और इन समस्याओं की जानकारी देने के कार्य को निरन्तर प्राथमिकता दें।

(3) मीडिया में प्रचार और विज्ञापन के लिए बच्चों का शोषण नहीं होना चाहिए और मीडिया में बच्चों के चित्रण पर कड़ी निगरानी रखनी चाहिए।

(4) मीडिया में प्रचार कार्यों के लिए बच्चों के उपयोग के संबंध में सरकार को विज्ञापन संहिता (कोड) सख्ती से लागू करनी चाहिए।

(5) प्रिन्ट, अख्य-दृश्य मीडिया और फिल्मों का अध्ययन अवश्य किया जाए जिससे कि बाल विकास के विषय के सम्बन्ध में उनके प्रत्युत्तर और लक्ष्यों का निर्धारण किया जा सके।

(6) विभिन्न व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थानों में इस विषय में मीडिया और कार्मिकों के प्रशिक्षणार्थ सुविधाएं होनी चाहिए।

(7) एक केन्द्रीय सन्वय प्रबोधन संस्था होनी चाहिए जो इस विषय में मीडिया कार्यों की देखरेख करें। प्रबोधन रिपोर्टों पर राष्ट्रीय और क्षेत्रीय स्तर पर चर्चा और परिचर्चा होनी चाहिए।

जिससे कि जन जागृति और प्रचार चेतना उत्पन्न हो।

(8) इस विषय में सर्वोत्तम मीडिया कार्य के लिए एक पुरस्कार रखा जाए।

### इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा विमानों की खरीद तथा बिक्री

1415. डा० चिन्ता मोहन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इण्डियन एयरलाइन्स वर्ष 1989 तक 19 विमानों को पट्टे पर प्राप्त कर लेगा अथवा खरीद लेगा और यदि हाँ, तो करार का ब्यौरा क्या है तथा इस पर कितनी धनराशि व्यय होगी;

(ख) क्या इण्डियन एयरलाइन्स ने वर्तमान बेड़े को विदेशी भारतीय खरीददारों को शीघ्र बेचने के लिए योजनाओं को अभिन्न रूप दे दिया है और यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या इनकी बिक्री विश्वव्यापी निविदाओं के माध्यम से की जाएगी ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) इण्डियन एयरलाइन्स ने, 1238.37 करोड़ रुपये (1142.23 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा अंश सहित) की कुल लागत पर 19 एयरबस ए-320 विमान खरीदने के लिए दिनांक 15 मार्च, 1986 को मैसर्स एयरबस इण्डस्ट्री के साथ हुए एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं। 19 विमान अप्रैल, 1989 और मार्च, 1990 के दौरान दिए जाएंगे। करार में अन्य बातों के साथ साथ इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा 1990-91 में 12 अतिरिक्त एयरबस ए-320 विमान खरीदने के लिए विकल्प की व्यवस्था भी है। करार के एक हिस्से के रूप में, मैसर्स एयरबस इण्डस्ट्री ने 1986 से इण्डियन एयरलाइन्स के विमान बेड़े में ए-320 विमान के लगाये जाने से पहले अथवा उसके दौरान, इण्डियन एयरलाइन्स की अन्तरिम क्षमता की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए एयरबस ए-300 बी और बी-737 विमान पट्टे पर मुहैया करना भी मान लिया है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

### हृदय रोगों के कारण मृत्यु दर में वृद्धि

1416. श्री मट्टम श्रीराम मूर्ति : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय अनुसंधान परिषद द्वारा किये गये सर्वेक्षण में उल्लेख किया गया है कि देश के विभिन्न भागों में प्रति हजार 36 से 38 मामले हृदय रोगों के होते हैं;



(ख) हृदय रोगों के कारण मृत्यु दर में वृद्धि हुई है और इन रोगों से अपेक्षाकृत युवक अधिक प्रसित हो रहे हैं; और

(ग) क्या सरकार का विचार लोगों की जांच करने और उन्हें इन रोगों के बारे में जानकारी देने के लिए देश में हृदय रोग शिविर लगाने का है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) :

(क) और (ख) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद द्वारा हृदय रोग की घटनाओं के बारे में कोई सर्वेक्षण नहीं किए गए हैं। लेकिन भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद ने आमवात ज्वर/ आमवात हृदय रोग और उच्च रक्तचाप की व्याप्तता पर अध्ययन किए हैं। आमवात हृदय रोग 5-16 वर्षों के स्कूली बच्चों में बम्बई में प्रति 1000 बच्चों में 1.8 पर और दिल्ली में प्रति 1000 बच्चों में 11.1 पर पाया गया। उच्च रक्तचाप 20 वर्ष और ऊपर के लोगों में दिल्ली में प्रति हजार पर 2.5 से लेकर धीनगर में प्रति हजार पर 8 में पाया गया। भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद की कोरोनरी हृदय रोग के होने तथा इसके सम्बन्धित जोखिम वाले घटकों पर अध्ययन करने की योजना है। किसी निश्चितता के साथ यह कहना सम्भव नहीं कि हृदय रोगों के कारण मृत्यु दर बढ़ी है और यह कि अपेक्षित युवा व्यक्ति इन रोगों से पीड़ित हो रहे हैं।

(ग) सरकार का इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

#### कैफीन में कैफीन का गर्भवती महिलाओं पर घातक प्रभाव

1417. श्री शांता राम नायक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को स्वीडन के एक बोल रोग विशेषज्ञ द्वारा व्यक्त किए इस मत की जानकारी है कि गर्भवती महिलाओं द्वारा पी जाने वाली काफी में विद्यमान कैफीन का गर्भवती महिलाओं पर घातक प्रभाव पड़ता है; और;

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और क्या सरकार का विचार देश में गर्भवती महिलाओं को कैफीन से सम्भावित खतरे से अवगत कराने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) :

(क) और (ख) सरकार को उस स्वीडिश रिपोर्ट की कोई जानकारी नहीं है जो गर्भवती महिलाओं के काफी पीने से उसमें मौजूद कैफीन के हानिकारक परिणामों के बारे में है। तथापि, भारत में गर्भवती महिलाओं द्वारा काफी के उपयोग का जो स्तर देखा गया है उससे गर्भवती महिलाओं या भ्रूण के स्वास्थ्य पर किसी खतरे की कोई सम्भावना नहीं है। कभी-कभार काफी लेने के कारण उपभोग की गई कैफीन की मात्रा पश्चिमी देशों के मुकाबले काफी कम है और फिर कॉफी में दूध और चीनी मिलाने से कैफीन की सघनता बहुत हद तक कम हो जाती है।

## वायुदूत का वार्षिक कारोबार

1418. श्री के० प्रधानी

श्रीधरी राम प्रकाश

}

: क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

- (क) वायुदूत के वार्षिक कारोबार का ब्योरा क्या है;
- (ख) सातवीं योजना-अवधि के दौरान प्रस्तावित परिव्यय क्या है; और
- (ग) इस वर्ष के लाभ और हानि का ब्योरा क्या है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) अप्रैल, 1986 से जनवरी, 1987 तक की अवधि में वायुदूत का कुल अनुमानित राजस्व 12.69 करोड़ रुपये है।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना में वायुदूत के लिए योजना आयोग को प्रेषित परिव्यय 32.21 करोड़ रुपये था।

(ग) वायुदूत का अप्रैल, 1986 से जनवरी, 1987 की अवधि में प्रत्याभित लाभ लगभग 37 लाख रुपये है।

## क्षेत्रीय कैंसर अस्पतालों की स्थापना

1419. श्री बी० शोभनाश्रीशंकर राव : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैंसर सम्बन्धी एक विशेषज्ञ समिति ने देश में छः स्थानों पर कैंसर अस्पताल स्थापित करने की सिफारिश की है;

(ख) क्या यह सच है कि इन छः स्थानों में हैदराबाद भी एक है;

(ग) विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) क्या सरकार का हैदराबाद के कैंसर अस्पताल में सी० टी० स्केनर उपलब्ध करने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी झरोख जायसँ) : (क) से (ग) भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान परिषद के भूतपूर्व महानिदेशक, डा० पी० एन० वाही की अध्यक्षता में कैंसर मूल्यांकन समिति ने देश के 12 कैंसर संस्थानों का दौरा किया जिसमें मेहदी नवाज जंग कैंसर अस्पताल एवं रेडियम संस्थान, हैदराबाद भी शामिल है। समिति ने कुछ संस्थानों का दर्जा बढ़ाकर

उन्हें क्षेत्रीय कैंसर अनुसंधान, उपचार और प्रजिक्षण केन्द्र बनाने की सिफारिश की। समिति की सिफारिशों को ध्यान में रखते हुए वर्ष 1975 में कैंसर अनुसंधान एवं उपचार कार्यक्रम आरम्भ किया गया था। पांचवीं और छठी पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान देश के विभिन्न स्थानों पर 9 क्षेत्रीय कैंसर केन्द्र खोले गए हैं लेकिन हैदराबाद में कोई केन्द्र नहीं खोला गया है। संसाधनों के अभाव के कारण सरकार ने सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कोई भी क्षेत्रीय केन्द्र खोलने या किसी भी केन्द्र को माय्यता देने का निर्णय नहीं किया है।

(घ) सरकार द्विपक्षीय सहायता कार्यक्रमों के माध्यम से कुछ टी० सी० स्कैनर प्राप्त करने की सम्भावनाओं का पता लगा रही है। इस समय इस बात का कोई संकेत नहीं है कि निकट भविष्य में कोई स्कैनर उपलब्ध हो सकेगा या नहीं।

#### अस्पताल आयोजना और डिजाइन सम्बन्धी राष्ट्रीय कार्यशाला

1420. श्री मुरलीधर माने : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में दिल्ली में अस्पताल आयोजना और डिजाइन सम्बन्धी एक राष्ट्रीय कार्यशाला आयोजित की गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो इस कार्यशाला ने स्वास्थ्य उपचार योजना और डिजाइन के सम्बन्ध में सरकार को कौन-कौन सी इस प्रमुख सिफारिशों की हैं; और

(ग) क्या सरकार सिफारिशों पर विचार कर रही है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज खापड़) :

(क) जी, हाँ।

(ख) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, जहाँ पर यह कार्यशाला आयोजित की गई थी, से प्राप्त की गई मुख्य-मुख्य सिफारिशों का एक संक्षिप्त विवरण संलग्न है।

(ग) आयोजकों ने अभी तक ये सिफारिशें औपचारिक रूप से सरकार को उसके विचारायं नहीं भेजी है।

#### बिबरण

नई दिल्ली में 4 से 6 फरवरी, 1987 को अस्पताल प्लानिंग और डिजाइन की राष्ट्रीय कार्यशाला में निम्नलिखित प्रमुख सिफारिशों की गई हैं :—

1. अस्पताल योजना नीति, अस्पताल के आकार, कुल पूंजी तथा संचालन लागत तय करके

के लिए विस्तृत व्यवहार्यता अध्ययन किये जाने चाहिए। इस विषय में अनुवर्ती कार्रवाई करने से पहले ही धन लगाने वाली एजेन्सी को यह मंजूर कर लेना चाहिए।

## 2. वास्तुकारों की टिप्पणी :

व्यवहार्यता अध्ययन तथा विस्तृत टिप्पणी तैयार करना स्वास्थ्य नियोजक का दायित्व होना चाहिए। वह एक अर्हता प्राप्त अस्पताल प्रशासक अथवा अस्पताल वास्तुकार अथवा चिकित्सा भव-साय में लगा कोई ऐसा व्यक्ति हो सकता है। जिसके पास अस्पताल के पूरी तरह संचालन का अपेक्षित कौशल तथा अनुभव होना चाहिए। वह अस्पताल का निर्माण कार्य शुरू होने से लेकर समाप्त होने तक सभी गतिविधियों को आगे बढ़ाने तथा उनकी निगरानी के लिए वास्तुकारों, अभियन्ताओं तथा उपयोगकर्ताओं के बीच तालमेल बैठाने के लिए जिम्मेदार होगा।

## 3. अस्पताल नियोजन के लिए सांख्यिक दृष्टिकोण :

चिकित्सा कर्मचारियों, स्वास्थ्य नियोजकों, वास्तुकारों, अभियन्ताओं तथा लागत लेखाकारों आदि सहित सभी व्यावसायिकों को परियोजना के शुरू में ही काम पर तैनात कर दिया जाना चाहिए।

## 4. प्रतिभानों की आवश्यकता :

अतिविशिष्ट सेवाओं की सुविधाएं एक ही स्थान पर एकत्र नहीं की जानी चाहिए। जैसा कि बम्बई, दिल्ली तथा अन्य महानगरों जैसे शहरों में होता है।

## 5. शिक्षण और प्रशिक्षण :

वास्तुकला तथा इंजीनियरी संस्थानों में छात्रों के लिए विशिष्ट पाठ्यक्रम चलाए जाएं ताकि वे अस्पताल के नियोजन तथा डिजाइन की पेशेवरियों को समझ सकें। एक पूर्णकालिक स्नातक कार्यक्रम शुरू किया जाना चाहिए जिसके बाद अस्पताल डिजाइन की स्नातकोत्तर डिग्री मिलनी चाहिए। अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान जैसे संस्थान, जो इस समय अस्पताल प्रशासन में स्नातकोत्तर अध्ययन प्रदान कर रहे हैं। अपने कार्यक्रमों का विस्तार करके अस्पताल नियोजन में स्नातकोत्तर डिग्री प्रदान कर सकते हैं।

## 6. स्वास्थ्य मंत्रालय की भूमिका (राष्ट्रीय स्तर) :

एक आयोग का गठन करना जिसमें अस्पतालों के डिजाइनों के लिए एक बृहद डाटा-बैंक विकसित करने हेतु अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के तत्वावधान में अस्पताल परिचर्या, नियोजन तथा डिजाइन के क्षेत्र में कार्यरत व्यवसायी शामिल हों।

## 7. स्वास्थ्य मंत्रालय की भूमिका (राज्य स्तर) :

एक मान्यता तथा मंजूरी देने वाला निकाय तैयार करना जो अस्पताल की प्रत्येक नई परि-

योजना की जांच करेगा और उसे प्राधिकृत करेगा।

### सिंहभूम में कुष्ठ रोगी

1421. श्रीमती किशोरी सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 1 फरवरी, 1987 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में 'फोर लैक लेप्रोसी बिक्टिम्स इन सिंह भूम' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय कुष्ठ निवारण कार्यक्रम के अन्तर्गत वहां उपचार की पर्याप्त सुविधाएं प्रदान की गई हैं; और

(ग) क्या इस भयावह बीमारी के मामलों को कम करने के लिए बहु-औषध चिकित्सा का तरीका अपनाने का प्रयास किया जा रहा है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (ग) जी, हां। सिंहभूम जिला उच्च स्थानिक मारी वाले जिलों में से है। यहां एक कुष्ठ की प्रकोप 10+100 जनसंख्या है। अक्टूबर, 1986 में सिंहभूम जिले में 44771 कुष्ठ रोगी थे। रोग के प्रकोप में कमी लाने के लिए वर्ष 1987-87 के दौरान इस जिले में बहु-औषध विधान आरम्भ करने का निश्चय किया गया है। भारत सरकार बहु-औषध चिकित्सा के लिए साधनों की व्यवस्था करती है जिसमें कुष्ठ रोगी औषधियां भी शामिल हैं।

### रेल इंजनों का आयात

1422. श्री बालासहिब बिसे पाटिल }  
श्री सनत कुमार मण्डल } : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिद्युत चालित तथा टीजल चालित, दोनों प्रकार के रेल इंजनों के आयात का प्रस्ताव है, यदि हां, तो उनकी अलग-अलग संख्या कितनी है;

(ख) क्या यह भी सच है कि चित्तूरंजन, रेल इंजन कारखाने के इंजीनियर आयात किये जा रहे इंजनों की आधे मूल्य पर 'उन्नत प्रौद्योगिकी' 5,000 अथवा अधिक के रेल इंजन तैयार कर सकते हैं;

(ग) यदि हां, तो रेल इंजनों का आयात किये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) क्या चित्तूरंजन रेल इंजन कारखाने के लिए आवश्यक सहायक पुर्जों का पश्चिम बंगाल सरकार के सहयोग से बनाए जाने का प्रस्ताव है, यदि हां, तो तत्संबंधी व्योरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी हाँ, विवरण इस प्रकार है :—

(i) 6000 अश्व शक्ति वाले 18 प्रोटोटाइप बिजली रेल इंजनों के लिए आवेदन दिये गये हैं—

12 मैसर्स हिटैची, जापान से और 6 मैसर्स ए० एस० ई० ए० स्वीडन से।

(ii) 4000 अश्व शक्ति वाले डीजल-बिजली रेल इंजनों के आयात के लिए विश्व निविदाओं का प्रस्तावकन किया जा रहा है। इनमें पूर्ण एस्मबली हालत में 25 और 15 या 25 के पुर्जे होंगे।

(iii) 3 फेज ए० सी० क्वेण प्रौद्योगिकी सहित 60 रेल इंजनों अर्थात् 40 बिजली और 20 डीजल के आयात के लिए व्यवस्था की गई है।

(ख) कोई तुलना सम्भव नहीं है क्योंकि "विकसित प्रौद्योगिकी" के 5000 अश्वशक्ति वाले बिजली रेल इंजनों के आयात के लिए कोई निविदाएं आमन्त्रित नहीं की गई हैं।

(ग) उल्लिखित सीमित आयात उत्कृष्ट तकनीक की जानकारी के लिए हैं जो रेलवे के अपने रेल इंजन निर्माण संयंत्रों में रेल इंजनों के निर्माण के लिए अपनाई जा सकती हैं। इससे प्राप्त होने वाले लाभों में ऊर्जा संरक्षण, उच्चतर परिचालनिक दक्षता और सेवा विश्वसनीयता, आसान और कम अनुसंरक्षण, कम निष्प्रभावी और यातायात उपयोग के लिए उच्चतर उपलब्धता है।

(घ) चित्तूरंजन रेल इंजन कारखाना द्वारा पश्चिम बंगाल सरकार से आनुवंशिक मदों के निर्माण के लिए चित्तूरंजन में औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना के प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया गया है। पश्चिम बंगाल सरकार से अभी अन्तिम निर्णय की सूचना प्राप्त होनी है।

#### संयुक्त क्षेत्र में तीसरी बिमान सेवा की स्थापना

1423. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार संयुक्त क्षेत्र में तीसरी बिमान सेवा स्थापित करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है जैसा कि 8 फरवरी, 1987 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या नागर विमानन क्षेत्र गैर-सरकारी क्षेत्र के लिए खोला जाना है;

(ग) क्या इस बिमान सेवा के लिए संसाधन गैर-सरकारी स्रोतों से उपलब्ध कराए जाएंगे;

और

(घ) क्या इन संसाधनों में वित्तीय संस्थाओं से ली जाने वाली सहायता भी शामिल है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री अगदीश टाइलर) : (क) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

**दिल्ली परिवहन निगम की सांकेतिक हड़ताल**

1424. डा० गौरी शंकर रावहंस

श्री बलबन्त सिंह रामबालिया

की कृपा करेंगे कि :

} : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने

(क) क्या 14 जनवरी, 1987 को दिल्ली परिवहन निगम की सेवाएं पूर्णतः बन्द रहीं;

(ख) क्या दिल्ली परिवहन निगम की सांकेतिक हड़ताल की वजह से यात्रियों को बेहद असुविधा का सामना करना पड़ा;

(ग) क्या आवश्यक सेवाएं बनाये रखने संबंधी अधिनियम के अन्तर्गत जारी आदेश द्वारा इस हड़ताल पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया था;

(घ) यदि हाँ, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) भविष्य में ऐसी सांकेतिक हड़ताल न होने देने के लिए सरकार का कौन-कौन से अन्य कदम उठाने का विचार है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) से (ग) जी, हाँ।

(घ) हड़ताल गैर-कानूनी थी। "काम नहीं तो वेतन नहीं" का सिद्धान्त लागू किया गया है।

(ङ) प्रबन्धकों द्वारा सतत आधार पर सौहार्दपूर्ण औद्योगिक सम्बन्ध बनाए रखने के लिए प्रयास किए जाते हैं।

**वर्तमान द्रुत परिवहन प्रणाली में परिवर्तन करना**

1425. श्री लक्ष्मण चामस : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का वर्तमान द्रुत परिवहन प्रणाली में परिवर्तन करने का विचार है;

(ख) क्या ऐसी उप-नगरीय रेलगाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है जिसमें वर्तमान नौ कार-रेकों की बजाय बारह कार-रेक हों;

(ग) क्या 'थर्ड टर्मिनल ऐट बलाई पियर' (बम्बई पश्चिम रेलवे) की रिपोर्ट के अनुसार यात्रा की दृष्टि से जन परिवहन सुविधायें बहुत ही अपर्याप्त हैं; और

(घ) यदि हां, तो उपनगरीय रेल-गाड़ियों में विशेषकर बम्बई और हावड़ा में भीड़-भाड़ को कम करने के लिए अन्य प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) बम्बई क्षेत्र में 12 डिब्बों के रैक वाली कुछ उपनगरीय गाड़ियां परीक्षण के तौर पर चलाई जा रही हैं।

(ग) और (घ) वहां अतिरिक्त स्थान की आवश्यकता है और संसाधनों की तंगी के बावजूद उपनगरीय यात्रियों के लिए अधिकाधिक स्थान की व्यवस्था करने के प्रयास किये जाते हैं।

स्कूलों के छात्रों को सम-सामयिक सामाजिक और राष्ट्रीय  
विषयों का अध्ययन करना

1426. श्री एस० एम० गुरडो

श्री जी० एस० बसवराज

} : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की

कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने यह निर्णय किया है कि अगले शैक्षिक सत्र से देश भर के स्कूलों के छात्र सम-सामयिक सामाजिक और राष्ट्रीय विषयों का अध्ययन आरम्भ करेंगे ताकि प्रबुद्ध नागरिक बन सकें;

(ख) यदि हां, तो ये पाठ्यक्रम किस कक्षा से आरम्भ किये जाएंगे;

(ग) क्या पहले से ही विभिन्न विषयों की पढ़ाई के बोझ से बड़े छात्रों पर इसका अतिरिक्त भार नहीं पड़ेगा;

(घ) क्या राज्य सरकारें इस प्रस्ताव से सहमत हो गई हैं; और

(ङ) यदि नहीं, तो क्या सरकार का भविष्य में स्कूलों में अध्ययन की पद्धति में परिवर्तन करने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) राष्ट्रीय शिक्षा नीति—1986 के अब राष्ट्रीय पाठ्यचर्या कार्य दल पर आधा-



रित, जिसमें एक समान कोर है, राष्ट्रीय शिक्षा पद्धति के रूप में आबै की परिकल्पना है। सामान्य कोर में स्वतन्त्रता-आंदोलन का इतिहास, संवैधानिक अपेक्षाएं और राष्ट्रीय एकात्मकता को बढ़ावा देने के लिए अपेक्षित अन्य घटक शामिल होंगे। ये भारत की समान सांस्कृतिक विरासत, समतावादी, लोकतन्त्र और धर्म निरपेक्षता, पर्यावरण की सुरक्षा, सामाजिक बंधनों को समाप्त करना, छोटे परिवार संबंधी मानदंडों को अपनाना जैसे मूल्यों को बढ़ावा देगी।

(ब) राष्ट्रीय कोर पाठ्यचर्या के अनुसरण में शिक्षा प्राथमिक कक्षाओं से आरम्भ होगी। रा०शे०अनु०प्र०परि० द्वारा तैयार की गई पाठ्यचर्या के कार्य ढांचे में यह सिफारिश की गई है कि माध्यमिक स्तर पर इतिहास और भूगोल को अलग विषयों के रूप में आरम्भ किया जाना चाहिए, जबकि नागरिक शास्त्र, अर्थशास्त्र और समाज विज्ञान के घटकों को एक समेकित ढंग से शामिल किया जाना चाहिए और उन्हें "संघ-कालीन भारत" नामक शीर्ष वाले एक नए तथा स्वतन्त्र पाठ्यक्रम के एक भाग के रूप में आरम्भ किया जाना चाहिए।

(ग) इस पाठ्यक्रम को आरम्भ करते समय इस बात को सुनिश्चित किया जाएगा कि सूचना की गहराई और इसमें सम्मिलित क्षेत्र को उपयुक्त स्तर पर रखा जाए और विभिन्न विषयों में इसके समस्त सूचना भार में वृद्धि न हो।

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 की प्रक्रिया में राज्य सरकारों को शामिल किया गया है। सरकार के इस सम्बन्ध में राज्यों के साथ उनकी राय में किसी प्रकार के अन्तर की आशा नहीं है।

**बसन्त बिहार में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का औषधालय खोलना**

1427. श्री बंजाराबाढ़ा पयो देवुी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बसन्त बिहार, नई दिल्ली स्थित सरकारी कालोनी में, जहां हाल ही में सरकारी क्वार्टरों का आबंटन किया गया है, केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का एक औषधालय खोलने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) क्या सरकार को इस सम्बन्ध में आर्बिट्रियर्स/विभागों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार का वहां कब तक औषधालय खोलने का विचार है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारो सरोज झापंडे) : (क) बसन्त बिहार में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना औषधालय खोलने के किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है क्योंकि यह क्षेत्र पहले ही आर०के० पुरम-3 तथा 4 के मौजूदा औषधालयों के अंतर्गत आता है।

(ख) बसन्त विहार में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना औषधालय [बोसने सम्बन्धी एक अनुरोध प्राप्त हुआ है।

(ग) ऊपर "क" में बिये गये उत्तर को देखते हुए यह प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

टोंक स्थित अनुसंधान संस्थान से अरबी और फारसी की पाण्डुलिपियों का गायब होना

1428. श्री शाली धारीवाल : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि टोंक स्थित अनुसंधान संस्थान से अरबी और फारसी की दुर्लभ पाण्डुलिपियां रहस्यमय ढंग से गायब हो गई हैं ;

(ख) क्या सरकार ने इनके गायब होने के सम्बन्ध में कोई जांच की है ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) से (ग) राजस्थान सरकार से प्राप्त तथ्य इस प्रकार हैं :—

प्राप्त सूचना के आधार पर, श्रीमती अजीजुम निहान बेगम की तत्कालीन निजी सम्पत्ति, स्कूल और फारमन नामक दो दस्तावेज, जो राजस्थान अरबी एवं फारसी अनुसंधान केन्द्र, टोंक में प्रदर्शन के लिए उधार लिए गए थे, संस्थान के निदेशक द्वारा दस्तावेजों के स्वामी की लिखित अनुमति से, उपयुक्त रसीद प्राप्त करने के बाद, श्री अजीजुम हक को अस्थायी तौर पर दिए गए थे, क्योंकि ये दोनों दस्तावेज स्वामी को लौटाए नहीं जा रहे थे, अतः टोंक के पुलिस स्टेशन में एक एफ०आई०आर० दर्ज कराई गई। पुलिस मामले की जांच कर रही है और उपर्युक्त दोनों दस्तावेज पुलिस के संरक्षण में हैं।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइन्स की उड़ानों में विलम्ब

1429. श्री बीकत सिंहजी जवेजा : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार इंडियन एयरलाइन्स की उड़ानों में होने वाले विलम्ब पर विनयान्ता रख रही है ;

(ख) क्या यह सच है कि हमारे सभी चारों हवाई अड्डे, उड़ानों में विलम्ब होने पर यात्रियों के ठहरने के लिए उपयुक्त नहीं हैं; और

(ग) क्या हवाई अड्डा प्रबन्धकों को ऐसे मौकों पर जनता की समस्याओं का पता लगाने के लिए कोई निर्देश जारी किए गए हैं ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) विलम्ब कम करने के उद्देश्य से उड़ानों पर नियमित रूप से निगरानी रखी जाती है और उनका मूल्यांकन किया जाता है।

(ख) जी, नहीं। तथापि, कभी-कभी विलम्बित उड़ानों की वजह से बड़े-बड़े हवाई अड्डों पर भीड़-भाड़ हो जाती है।

(ग) जी, हाँ।

धूम्रपान के हानिकारक प्रभावों के बारे में विद्यालयों में पाठों का समावेश

1430. श्री एन० डेनिस : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को धूम्रपान तथा स्मैक के हानिकारक प्रभावों के बारे में मिडिल, हायर सेकेंडरी तथा सीनियर हायर सेकेंडरी पाठ्यक्रमों में पाठों का समावेश करने का विचार है; और

(ख) क्या सरकार प्राइमरी, मिडिल तथा हायर सेकेंडरी स्तरों पर गांधी जी के भावनों का ज्ञान कराने वाले पाठों को भी शामिल करेगी ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) माध्यमिक तथा सीनियर माध्यमिक स्तर की विज्ञान पाठ्यचर्या में धूम्रपान, मदिरापान और नशीली-दवाओं के सेवन की आदत का हानिकारक प्रभावों पर प्रकाश डालने वाले पाठ पहले से ही विद्यमान हैं।

(ख) इतिहास, नागरिक शास्त्र और भाषा की पाठ्य-पुस्तकों में स्कूलों की पाठ्यचर्या में गांधीवादी भावनों पर बल दिया गया है। मुख्य शिक्षा में गांधीवादी भावनों को शामिल किया जाता है।

सरदार सरोवर परियोजना

1431. श्री विजय एन० पाटिल : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नर्मदा नदी पर सरदार सरोवर परियोजना के लिए गुजरात सरकार ने कुल कितनी राशि निर्धारित की है और केन्द्रीय सरकार सहित अन्य हिस्सेदार राज्यों का अंशदान क्या है;

(ख) क्या इस परियोजना के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा वित्तीय सहायता को मंजूर करने और विश्व बैंक से भी अंशदान प्राप्त होने में विलम्ब हुआ है;

(ग) यदि हां, तो विलम्ब होने के क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री श्री० शंकरानन्द) : (क) से (ग) सरदार सरोवर परियोजना हेतु वर्ष 1986-87 के लिए निर्धारित 178.35 करोड़ रुपए का परिव्यय निम्नवत् है:—

गुजरात	85.30 करोड़ रुपए
मध्य प्रदेश	59.78 करोड़ रुपए
महाराष्ट्र	28.32 करोड़ रुपए
राजस्थान	4.95 करोड़ रुपए

कुल

178.35 करोड़ रुपए

केंद्र सरकार से किसी प्रकार की सहायता शामिल नहीं है तथा किए गए व्यय की विश्व बैंक से प्रतिपूर्ति प्राप्त करने में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।

#### पेंटोक्सिफिलिन औषध का परीक्षण

1432. श्री बिष्णु मोदी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सविरामी लंगड़ेपन और हृत्तमूल (इंटरमीटेंट क्लासीकेशन एण्ड ईजाहना) से पीड़ित रोगियों के उपचार के लिए नई औषध पेंटोक्सिफिलिन का सफलतापूर्वक परीक्षण किया गया है;

(ख) क्या यह सुनिश्चित करने के लिए कोई जांच की गई है कि यह नई औषध पारम्परिक औषध का स्थान ले सकती है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज बापट) : (क) से (ग) पेंटोक्सिफिलिन औषध द्वारा जो कि बाहिका-फिस्फारक (बासों-डाइलेटर) है, परिसरीय बाहिका रोगों से पीड़ित रोगियों का, जिनमें वे रोगी भी शामिल हैं जिन्हें बीच-बीच में संगठन हो

जाता है, इलाज करने के लिए इस औषधि का क्लिनिकल परीक्षण किया गया है। लेकिन जहाँ तक हमारी जानकारी है, ऐसा कोई अध्ययन नहीं किया गया है जिससे यह पता चलता हो कि यह औषधि परम्परागत वाहिका-विस्फारकों का स्थान ले सकती है। इस औषधि को देश में बेचने के लिए वर्ष 1975 में अनुमोदित कर दिया गया है।

**गुजरात की टैंक बंगलों के रैकों की सप्लाई**

1433. श्री रणजीत सिंह गायकवाड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1986 के दौरान रेल मन्त्रालय ने गुजरात राज्य में अकाल पीड़ित राजकोट जिले में पानी के परिवहन हेतु राज्य को टैंक बंगलों के रैक प्रदान किये हैं;

(ख) यदि हाँ, तो प्रतिदिन कितने रैकों का संचालन किया गया तथा कितने दिन राजकोट को पानी ले जाया गया है; और

(ग) इस प्रयोजनार्थ रेल मन्त्रालय ने कुल कितना भाड़ा लिया है ?

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

(ख) राजकोट शहर के लिए बड़ी साइन पर 56 दिन 1.8 रैक प्रतिदिन और मीटर साइन पर 46 दिन 2.2 रैक प्रतिदिन पानी का सदान किया जाता था।

(ग) इस संचालन के लिए माल भाड़ा प्रभार की राशि 1.23 करोड़ रुपये थी।

[हिन्दी]

**इलाहाबाद डिवीजन में सामान और पार्सेल भेजने और छुड़ाने का काम करने वाली सोसाइटियाँ**

1434. श्री बलराम सिंह यादव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इलाहाबाद डिवीजन में सामान और पार्सेल भेजने और छुड़ाने का काम करने वाली कितनी सोसाइटियाँ हैं और उनके नाम क्या हैं;

(ख) उनमें से किन्हीं सोसाइटियों को काली सूची में डाला गया है, तो उनके नाम क्या हैं; और

(ग) उन सोसाइटियों के नाम क्या हैं जो बहुत अच्छा कार्य कर रही हैं और तत्संबंधी जम्बू धोरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) इलाहाबाद मंडल में इस समय, निम्नलिखित छीन सोसाइटियों के पास माल/पार्सेल सप्लाई का ठेका है :—

(i) मैसर्स जनता सेबर कॉम्प० सोसाइटी लिमिटेड, कानपुर;

(ii) मैसर्स रेलवे सहकारी श्रम संविदा समिति लिमिटेड, टूंडला;

(iii) मैसर्स मुंबई सरपसि सहकारी श्रम संविदा समिति लिमिटेड, मिर्जापुर।

(ब) उपर्युक्त (क) में से कोई भी सोसाइटी इस समय इलाहाबाद मंडल पर काली सूची में नहीं है।

(ग) सभी सोसाइटियों को संतोषजनक ढंग से काम करना होगा अन्यथा उनके विरुद्ध कार्रवाई की जाती है।

[अनुवाद]

तृतीकोरिन ताप बिजली संयंत्र को कोयला ले जाने के लिए वैनरों की कमी

1435. श्री एस० सुन्दर राजन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तृतीकोरिन ताप बिजली संयंत्र तमिलनाडु को वैनर उपलब्ध होने के कारण अपेक्षित मात्रा में कोयला प्राप्त नहीं हो रहा है; और

(ख) यदि हाँ, तो उपर्युक्त ताप बिजली संयंत्र के लिए रेल द्वारा कोयले की पर्याप्त सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

“ट्रांस इंडिया एरोमाइबल” उद्घान 1987

1436. श्री मानिक रेड्डी : क्या नागर बिमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या “ट्रांस इंडिया एरोमाइबल” उद्घान 1987 मूल परियोजना और कार्यक्रम के अनुसार सफल रही है (1 फरवरी, 1987 का हिन्दुस्तान टाइम्स);

(ख) क्या इस परियोजना की निर्माण लागत में बचत करने हेतु किसी परीक्षण केन्द्र के आस-पास कम दूरी के अन्दर उसकी संभाव्यता के बारे में पता नहीं लगाया जा सका है अथवा इससे अनुभव प्राप्त नहीं किया जा सका है; और

(ग) इस परियोजना से क्या लाभ मिलने की आशा है और इस पर अब तक प्रत्यक्ष और परोक्ष रूप से कुल कितना खर्च किया गया है तथा क्या इसे विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग द्वारा उपबोधी पाया गया है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) मूल परियोजना और कार्यक्रम के अनुसार, एरो क्लब आफ इंडिया के तत्वाधान में आयोजित ट्रांस इंडिया एरो माडलिंग उड़ान, 1987 कन्या कुमारी से जम्मू तक थी। तथापि, अभियान के दिल्ली से परे उड़ान भरने के लिए रक्षा मंत्रालय द्वारा अनुमोदन बापस ले लिए जाने के कारण अभियान के मार्ग को दिल्ली से जयपुर कर दिया गया था। इस परिवर्तन से, किसी भी प्रकार उद्देश्य अथवा अभियान के स्वरूप में कोई परिवर्तन नहीं हुआ। अभियान सफल रहा।

(ख) हैदराबाद से पुणे तक प्रयोगात्मक आधार पर अभियान पहले ही संचालित किया जा चुका है और इससे सफल परिणामों के कारण देश के आर-पार उड़ान भरी गई थी।

(ग) इस परियोजना के उद्देश्य, देश में हवाई जागरूकता फैलाना और विमानन खेल-कूद में प्रोत्साहन प्रदान करना है। ट्रांस इंडिया एरोमाडलिंग उड़ान के लिए वित्तीय व्यवस्था मुख्यतः निजी निधियों से की गई थी। विज्ञान और तकनीकी विभाग को एरोमाडलिंग और एयरोनिक्स में कोई विशेषज्ञता प्राप्त नहीं है।

#### ग्लाइडिंग क्लब

1437. श्री अक्षर सिंह राठवा : क्या नागर विमानन मंत्री यह बतासै की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय प्रचालनरत ग्लाइडिंग क्लबों की संख्या कितनी है और वह वहां कहां-कहां स्थित हैं;

(ख) क्या युवाओं को विमान चालन का प्रशिक्षण देने के लिए देश में ऐसे और क्लब स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो उन स्थानों के नाम क्या हैं जहां सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान ग्लाइडिंग क्लब स्थापित किए जाने की सम्भावना है; और

(घ) क्या गुजरात राज्य में भी ग्लाइडिंग क्लब स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है, यदि हां, तो किस स्थान पर ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) इस समय 16 ग्लाइडिंग क्लब/विंग हैं जिनके नाम संलग्न विवरण में दिए गये हैं।

(ख) अभी ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

## विवरण

## ग्लाइडिंग क्लब/विंग की सूची

ग्लाइडिंग क्लब/विंग के नाम	स्थान
1. अहमदाबाद ग्लाइडिंग और फ्लाईंग क्लब	— अहमदाबाद
2. दिल्ली ग्लाइडिंग क्लब	— नई दिल्ली
3. बिरसा ग्लाइडिंग क्लब	— पिलानी (राजस्थान)
4. ई०एम०पी० फ्लाईंग और ग्लाइडिंग क्लब	— रायपुर मध्य प्रदेश)
5. दयोलाली ग्लाइडिंग क्लब	— नासिक
6. ग्लाइडिंग और सोरिंग केन्द्र, आई०आई०टी० कानपुर	— कानपुर
7. भागरा ग्लाइडिंग क्लब	— भागरा कैंट
8. केन्द्रीय ग्लाइडिंग क्लब	— हैदराबाद
9. बिहार फ्लाईंग संस्थान, ग्लाइडिंग विंग	— पटना
10. नारदंन इंडिया फ्लाईंग क्लब, ग्लाइडिंग विंग	— जालंधर कैंट
11. हिसार विमानन क्लब, ग्लाइडिंग विंग	— हिसार
12. पटियाला विमानन क्लब, ग्लाइडिंग विंग	— पटियाला
13. अमृतसर विमानन क्लब, ग्लाइडिंग विंग	— अमृतसर
14. राजस्थान राज्य, फ्लाईंग स्कूल, ग्लाइडिंग विंग	— जयपुर
15. लुधियाना विमानन क्लब, ग्लाइडिंग विंग	— लुधियाना
16. पिंजौर विमानन क्लब (ग्लाइडिंग विंग)	— पिंजौर

## दिल्ली-गुजरात विमान संपर्क

1438. श्रीमती पटेल राजाबेन रामजीमाई मावण्णि : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :



(क) क्या राजकोट को दिल्ली और गुजरात के अन्य महत्वपूर्ण शहरों के साथ विमान सेवा से जोड़ने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इस विषय में उठाए गये कदमों का ब्यौरा क्या है और इन विमान सेवाओं को शुरू करने का संभावित कार्यक्रम क्या है ?

नागर विमानन मंत्रालय के उप मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हां। इण्डियन एयरलाइन्स का राजकोट को दिल्ली के साथ विमान सेवा से जोड़ने का विचार है।

(ख) अतिरिक्त बी-737 विमान क्षमता उपलब्ध कर दिये जाने पर इण्डियन एयरलाइन्स राजकोट को दिल्ली के साथ जोड़ने पर विचार करेगी।

इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा किराए में बृद्धि के विरुद्ध दायर की गई याचिका

1439. श्रीमती पटेल रमादेव रामजीमाई याचिका : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विगत समय में किराये में बृद्धि के विरुद्ध इण्डियन एयरलाइन्स निगम के विरुद्ध गुजरात उच्च न्यायालय में कोई याचिका दायर की गई थी, यदि हां, तो उस याचिका के क्या परिणाम निकले; और

(ख) क्या उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए इण्डियन एयरलाइन्स निगम द्वारा किराये में लावा बृद्धि उचित है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी हां, मायला अभी भी गुजरात उच्च न्यायालय में अनिर्णीत पड़ा हुआ है।

(ख) जी, हां। इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा किराये में कोई भी बृद्धि, गुजरात उच्च न्यायालय की अनुमति लेने के बाद उन्हीं के द्वारा कार्यान्वित की जाती है।

दिल्ली-मास्को विमान सेवा का बिलम्ब से चलना

1440. श्री मोहनमाई पटेल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली-मास्को मार्ग पर बोइंग 707 के स्थान पर एयरबस-310 चलाए जाने से यह सेवा बिरकुल अस्त व्यस्त हो गई है और कई बार यह 24 से 36 घंटे देर से पहुंचती है;

(ख) बोइंग 707 के स्थान पर एयरबस 310 कब से चलाई जा रही है और इस सेवा के देर से पहुंचने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस सेवा को ठीक समय चलाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) (क) एक्स्टेन्डेड रेंज ट्विन इंजिन परिचालनों के सहित प्रतिबंधों और मास्को और मार्ग में मौसम खराब होने की वजह से, दिल्ली-मास्को मार्ग पर एयर इंडिया की कुछ उड़ानों की समय-सारथियां विचलित की हुई थी।

(ख) भारत—यू०एस०एस०आर० मार्ग पर पहले उड़ानें बोइंग-707 विमान द्वारा परिचालित की जाती थी। इन पुराने विमानों को, जो अपनी निश्चित सेवा काल से भी ज्यादा सेवा दे चुके थे, बदलना आवश्यक पाया गया था। एयर-बस ए-310-300 प्रकार के विमानों को, बोइंग-707 विमानों के बदलने के लिए चुना गया था। एयरबस ए-310 विमानों के साथ दिल्ली-मास्को परिचालन सितम्बर, 1986 में आरम्भ किए गये थे।

(ग) समय-पाबन्दी को सुनिश्चित करने के लिए मास्को को उड़ानें अब शारजाह में तकनीकी "हॉल्ट" के साथ परिचालित की जा रही है। जनवरी, 1987 से, मास्को की उड़ानों में कोई विलम्ब नहीं हुआ है।

#### नर्मदा परियोजना

1441. श्री मोहन माई पटेल  
श्री अमर सिंह राठवा  
श्री छोटूमाई गामित } : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नर्मदा परियोजना के निर्माण कार्य में विलम्ब हो रहा है;

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

(ग) समस्या का समाधान करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ताकि परियोजना के निर्माण कार्य में और आगे विलम्ब न हो।

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) पर्यावरण की दृष्टि से तथा वन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अन्तर्गत स्वीकृति हेतु सरदार सरोवर परियोजना और नर्मदा नगर परियोजना परीक्षणाधीन हैं।

“एयर बस” खरीदने के लिए जापान के साथ ऋण समझौता

1442. श्री.के० प्रधानी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया ने 9 “एयर बस” खरीदने के लिए जाठ जापानी बैंकों के साथ 800 लाख डॉलर के ऋण समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

मागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) और (ख) एयर इंडिया ने, मैसर्स यासुदा ट्रस्ट एण्ड बैंकिंग कम्पनी सिगापुर की अनुमति में जापान के आठ बैंकों के एक संघ के साथ 800 लाख अमरीकी डालर के लिए एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं। यह 2200 लाख डालर के निर्यात क्रेडिट ऋण, जिसे छ. ए-310-300 एयरबस विमानों को प्राप्त करने के लिए लिया गया था, से 1300 लाख डालर के अप्राप्त बकाया की आंशिक वित्त व्यवस्था करने के लिए है। 800 लाख डालर के लिए करार, जो "लिवर फ्लैट" पर आधारित है, निर्धारित ब्याज ऋण में बदले जाने के लिए, विचारणीय है।

पांच ए-310-300 विमान पहले ही एयर इंडिया को दे दिए गये हैं और शीघ्र ही छठा विमान दे दिया जायेगा है।

### मूर्तियों की चोरी

1443. श्री के० प्रबाली : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अक्टूबर, 1986 से अब तक देश में मूर्तियों की चोरी के राज्य-वार कितने मामले हुए हैं; और

(ख) भारत से विदेशों को मूर्तियों की तस्करी के कारण कितनी विदेशी मुद्रा की हानि हुई है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा लाली) : (क) देश में अक्टूबर, 1986 से 20-2-1987 तक राज्यवार हुई मूर्तियों की चोरी की संख्या नीचे दी गई है :

क्रम सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र	मामलों की संख्या	मूर्तियों की सं०
1	2	3	4
1.	आन्ध्र प्रदेश	11	24
2.	असम	शून्य	शून्य
3.	अरुणाचल प्रदेश	शून्य	शून्य
4.	बिहार	शून्य	शून्य
5.	दिल्ली	शून्य	शून्य

1	2	3	4
6.	गोवा, दमन और दीव	शून्य	शून्य
7.	गुजरात	शून्य	शून्य
8.	हरियाणा	शून्य	शून्य
9.	हिमाचल प्रदेश	शून्य	शून्य
10.	जम्मू और कश्मीर	शून्य	शून्य
11.	कर्नाटक	1	1
12.	केरल	शून्य	शून्य
13.	मध्य प्रदेश	2	3
14.	महाराष्ट्र	2	2
15.	मणिपुर	शून्य	शून्य
16.	मेघालय	शून्य	शून्य
17.	मिजोरम	शून्य	शून्य
18.	नागालैंड	शून्य	शून्य
19.	उड़ीसा	5	13
20.	पंजाब	शून्य	शून्य
21.	पांडिचेरी	1	2
22.	राजस्थान	8	17
23.	सिक्किम	शून्य	शून्य
24.	तमिलनाडु	6	16
25.	त्रिपुरा	शून्य	शून्य
26.	उत्तर प्रदेश	11	19

1	2	3	4
27.	पश्चिम बंगाल	7	9
28.	चण्डीगढ़	शून्य	शून्य

(ख) ऊपर दर्शायी गई संख्या देश में मूर्तियों की बोरी की हैं। अतः विदेशी मुद्रा की हानि होने का प्रश्न नहीं उठता।

दिल्ली परिवहन निगम द्वारा अवकाश दिवस के अलावा अन्य दिनों में चार रुपये के टिकट की सुविधा समाप्त किया जाना

1444. श्रीमती भाबुरी सिंह : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम द्वारा अवकाश दिवस के अलावा अन्य दिनों में चार रुपये के टिकट की योजना समाप्त कर दिए जाने के क्या कारण हैं; और

(ख) क्या इस योजना को फिर से शुरू किए जाने की सम्भावना है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) इन टिकटों को बन्द करने के मुख्य कारण थे—कॉन्वेटर्स द्वारा इन टिकटों को जारी करने में कठिनाई होना, खासकर व्यस्त घंटों में और यात्रियों द्वारा सुविधा का दुरुपयोग जिससे दिल्ली परिवहन की आय में गिरावट आई थी।

(ख) जी नहीं।

मध्य प्रदेश में नवोदय स्कूल

1445. श्री के० एन० प्रधान : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश के किन-किन जिलों में नवोदय स्कूल खोलने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(ख) इस सम्बन्ध में कितनी प्रगति हुई ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) मध्य प्रदेश सरकार ने वर्ष 1986-87 और 1987-88 के दौरान निम्न-लिखित जिलों में नवोदय स्कूल खोलने के लिए प्रस्ताव भेजे हैं : -

1986-87

1. जबलपुर
2. झाबुआ
3. टीकमगढ़
4. बिबिशा
5. होशंगाबाद
6. बरगीनार
7. रायपुर
8. पन्ना
9. नरसिगपुर

1987-88

1. छत्तरपुर
2. देवास
3. शाहडोल
4. दुर्ग
5. बिलासपुर
6. खंडवा
7. छिंदवाड़ा
8. पश्चिमी निमाड़
9. दामोह
10. राजगढ़
11. सागर

12. सिहोर
13. सतना
14. दतिया
15. सिबपुरी
16. सीबानी
17. बालघाट
18. गूना
19. मुरैना
20. मांडला
21. मंडसौर
22. राजनंदनगाँव
23. इन्दौर
24. खरगोन
25. सिधी

(ख) वर्ष 1986-87 के लिए प्रस्तावित उपरोक्त 9 जिल्लों में से निम्नलिखित जिलों में 7 नवोदय विद्यालय खोले जा चुके हैं :—

1. झाबुआ
2. टोकमगढ़
3. हुशंगाबाद
4. रायपुर
5. बन्ना
6. नरसिंगपुर
7. जबलपुर

वर्ष 1987-88 के प्रस्तावों को अभी अनुमोदित किया जाना है।

## पुरस्कार जीतने वाले खिलाड़ियों को सहायता

1446. कृमारी अमता बनर्जी : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विगत समय में अनेक बार देश का नाम ऊंचा करने वाले खिलाड़ियों, स्वर्ण पदक विजेताओं तथा अर्जुन और अन्य प्रतिष्ठापूर्ण पुरस्कार प्राप्तकर्ताओं की वर्तमान आर्थिक दशा के सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण कराया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार उनकी आर्थिक दशा से संतुष्ट है; और

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

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट अल्बा) : (क) से (ग) जबकि ऐसा कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है, फिर भी सरकार इस बात को मानती है कि ऐसे खिलाड़ी जिन्होंने अपने गत कार्य-निष्पादन से देश का सम्मान बढ़ाया है और वे अब अपंग हैं अथवा या तो वे या उनके परिवार अभाव-ग्रस्त परिस्थितियों में हैं, को सहायता करना अपेक्षित है। इसको ध्यान में रखकर सरकार ने पहले ही खिलाड़ियों के लिए राष्ट्रीय कल्याण कोष स्थापित किया है जिसमें ऐसे खिलाड़ियों को या सम्बन्धित खिलाड़ी के जीवित न रहने के मामले में उनके परिवार को वित्तीय सहायता देने की व्यवस्था है।

## खड़गपुर रेलवे स्टेशन पर स्थित प्रतीक्षालय

1447. श्री नारायण चौबे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे के खड़गपुर रेलवे स्टेशन पर पुराने बुकिंग कार्यालय के निकट दो प्लेटफार्मों के मध्य स्थित प्रतीक्षालय बन्द कर दिया गया है;

(ख) क्या सरकार को प्रतीक्षालय की सुविधा के अभाव में यात्रियों को हो रही बेहद परेशानी की जानकारी है; और

(ग) यदि हाँ, तो क्या द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए नये बुकिंग कार्यालय के पास एक नये प्रतीक्षालय के निर्माण का कोई प्रस्ताव है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।



“महिलाएं और ग्रामीण विकास” विषय पर राष्ट्रीय विचार गोष्ठी

1448. श्री चिन्तामणि जेना : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में “महिलाएं और ग्रामीण विकास” विषय पर एक राष्ट्रीय विचार गोष्ठी आयोजित की गई थी; और

(ख) यदि हां, तो महिलाओं का विकास करने के लिए सुझाये गये कवमों का व्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारपेट अम्बा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

राष्ट्रीय एड्स नियन्त्रण नीति

1449. श्री जगन्नाथ पटनायक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग ने राष्ट्रीय एड्स नियन्त्रण नीति के लिए योजना आयोग की स्वीकृति हेतु 6 करोड़ रुपये की योजना प्रस्तुत की है; और

(ख) यदि हां, तो क्या आयोग की स्वीकृति प्राप्त हो गई है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) और (ख) जी हां। योजना आयोग से अभी तक कोई औपचारिक सूचना प्राप्त नहीं हुई है। तथापि, वर्ष 1987-88 के दौरान इस कार्यक्रम के लिए 50.00 लाख रुपये निर्धारित करके रखे गए हैं।

मंगलौर में विमान प्रशिक्षण स्कूल की स्थापना

1450. श्री श्रीकान्त बल मरसिहाराज बाडियार : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का मंगलौर में विमान प्रशिक्षण स्कूल स्थापित करने का विचार है;

(ख) क्या इस विमान प्रशिक्षण स्कूल के लिए एक सेंसरट्रेनर विमान आयात करने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने एक सेंसर ट्रेनर विमान आयात करने के लिए

विदेशी मुद्रा जारी की है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) बंगलौर में जबकि हुवाई अड्डे पर एक सरकारी फ्लाइटिंग प्रशिक्षण स्कूल है जिसकी शाखा मंगलौर में है। नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा दी जाने वाली सहायता के प्रयोजन के लिए दोनों केन्द्रों को एक ही माना जाता है।

(ख) एरो क्लब आफ इंडिया द्वारा बंगलौर स्थित सरकारी फ्लाइटिंग प्रशिक्षण स्कूल को एक बेसना प्रशिक्षक विमान दिया गया है जिसका उपयोग उनकी मंगलौर स्थित शाखा में भी किया जा सकता है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

मेलकोक, कर्नाटक में संस्कृत अनुसंधान अकादमी  
द्वारा मूलभूत सुविधाएं

1451. श्री श्रीकान्त दत्त नरसिंह राज वाडियार : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मेलकोक, कर्नाटक में संस्कृत अनुसंधान अकादमी द्वारा मूलभूत सुविधाओं का विकास करने के लिए केन्द्रीय सरकार ने क्या-क्या सुविधाएं उपलब्ध कराई हैं;

(ख) क्या उक्त संस्थान के दूसरे चरण के कार्यान्वयन सम्बन्धी प्रस्ताव पर केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति अभी तक नहीं मिली है;

(ग) यदि हां, तो उक्त संस्थान के दूसरे चरण के कार्यकरण को कार्यान्वित करने में कितनी धनराशि खर्च होगी; और

(घ) उक्त संस्थान के लिए केन्द्रीय सरकार ने कितनी केन्द्रीय सहायता स्वीकृत की है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साही) : (क) छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान संघ सरकार, मानव संसाधन विकास मन्त्रालय ने कर्नाटक सरकार को कर्नाटक में मेलकोट में संस्कृत अनुसंधान की अकादमी को अवस्थापना सम्बन्धी सुविधाएं प्रदान करने के लिए 20/- लाख रुपये का कुछ अनुदान दिया।

(ख) से (घ) दूसरे चरण के दौरान उक्त संस्थान के लिए कर्नाटक सरकार को अनुदान प्रदान करने का प्रस्ताव संघ सरकार के विचाराधीन है। अवस्थापना सुविधाओं के इस दूसरे चरण के कार्यान्वयन में निहित कुल व्यय 84/- लाख रुपये का है और उन्होंने संघ सरकार से 26.00 लाख रु० अनुदान के रूप में देने का अनुरोध किया है।

[हिन्दी]

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्मों पर मीडमाड़

1452. श्री कमला प्रसाद रावत : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अत्यधिक मीडमाड़ के कारण सरकार नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्मों पर स्थित स्टालों गिरा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस समय छोटे प्लेटफार्मों से चलाई जा रही कुछ रेलगाड़ियों को बड़े प्लेटफार्मों से चलाने पर विचार कर रही है;

(ग) यदि हां, तो ऐसा कब से शुरू किया जाएगा; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री भाबबराव सिन्धिया) : (क) प्लेटफार्मों पर यात्रियों के संचलन के लिए क्षेत्र में बृद्धि करने की दृष्टि से नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं० 6 और 7 पर कुछ स्टालों का आकार घटाया गया है और कुछ का स्थान बदला गया है।

(ख) से (घ) चूंकि इसके परिणामस्वरूप प्लेटफार्म चौड़े नहीं हुए हैं, इसलिए प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

[अनुवाद]

कलकत्ता बंदरगाह में गाद जमा हो जाना

1453. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता बंदरगाह में बहुत अधिक गाद जमा हो जाने के कारण यह जहाजों को जाने-आने के लिए तेजी से अनुपयुक्त होता जा रहा है;

(ख) क्या अवशिष्ट प्रबंध की समस्याओं के कारण तलछटाई के काम में भी रुकावट आ रही है;

(ग) क्या तलछटाई के बाद कणीकार सामग्री की गाद में बृद्धि होती है;

(घ) क्या इस बंदरगाह को नौवहन के लिए खुला रखने के लिए, इसमें गाद जमा न होने देने के उद्देश्य से कोई नई तकनीक विकसित की गई है;

(क) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है; और]

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) नहीं। तथापि हुबली नदी गाव जमा होने की समस्या से प्रस्त है किन्तु कलकत्ता पोर्ट में जितना हुआ उपलब्ध है, वह पत्तन में हँडल किए जाने वाले ट्रैफिक की किस्म और मात्रा के लिए पर्याप्त समझा जाता है।

(ख) और (ग) जी, नहीं।

(घ) से (च) बेलारी बार की समस्या में सुधार लाने सहित हुबली मुहाने की सकल नौगम्यता सुधारने के लिए एक व्यापक स्कीम बनाई जा रही है। व्यापक स्कीम में (I) नयाबारा द्वीप के उत्तरी सिरे के निकट सुरक्षा दीवार, (II) निकषित सामग्री को तट पर रखने की व्यवस्था सहित बेलारी बार में बड़े पैमाने पर निकर्षण कार्य, (III) तट सुरक्षा उपाय, (IV) हाइड्रोमेट्रिक आंकड़े एकत्र करने के लिए उपकरण, शामिल हैं।

नौबहन ऋणों के देय ब्याज और भुगतान न करने के अर्थात् को  
जीरो बेस्ट बाण्डों में बदलने का प्रस्ताव

1454. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का भारतीय नौबहन द्वारा लिए गए ऋणों के बकाया ब्याज और मूलधन न लौटाने के अर्जाओं को जीरो बेस्ट बाण्डों में बदलने का विचार है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) उन नौबहन कंपनियों के नाम क्या हैं जिन पर ऋण और ऋणिक ब्याज की राशि बकाया है;

(घ) इन बाण्डों का धारक कौन होगा; और

(ङ) नौबहन विकास निधि समिति का भविष्य क्या होगा ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क), (ख) और (घ) नौबहन विकास निधि समिति के बन्द होने पर उसकी परिसम्पत्तियाँ और देयताएं सरकार द्वारा अधिग्रहीत कर ली जाएंगी और उसका प्रबन्ध एस० सी० आई० सी० आई० द्वारा किया जाएगा।

रुग्ण नौवहन कम्पनियों की व्यावहारिकता के आधार पर एस० सी० आई० सी० आई० द्वारा उनके लिए उपयुक्त पुनर्वास की एकमुश्त विधि तैयार की जाएगी जिसमें बकाया ब्याज और ऋण के कुछ भाग को विभिन्न रूपों में बदलना शामिल हो सकता है, जैसे जीरो ब्रेस्ट बॉन्डों सहित शेयर और ऋण पत्र। ऐसी परिकल्पना की जा रही है क्योंकि अन्तर्राष्ट्रीय मालभाड़ा मंडी में अनवरत मंदी के कारण कम्पनियाँ बकाया ऋण अदा करने में असमर्थ हैं। उपरोक्त परिवर्तन के फलस्वरूप ये उपादान सरका र या इसके एजेंट के पास रहेंगे।

(ग) जिन दोषी कम्पनियों की ओर ऋण और दण्ड-ब्याज बकाया है, उसकी सूची संसदन विवरण में दी गई है।

(ङ) नौवहन विकास निधि समिति को बन्द करने का निर्णय लिया गया है और नौवहन विकास निधि समिति (समापन) अधिनियम, 1986 अधिनियमित कर दिया गया है। अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार नौवहन विकास निधि समिति को बन्द करने की तारीख निर्दिष्ट करते हुए एक अधिसूचना जारी की जानी है।

## विवरण

नोवहन कम्पनियों के सम्बन्ध में 31-1-1987 को डिफास्ट की स्थिति दर्शाने वाला विवरण

क्र० सं०	नोवहन कम्पनी का नाम	देय मूलधन	अर्धवार्षिक म्याज	गारंटी/काउंटर गारंटी के तहत बढ़ा की गई राशि	गारंटी/काउंटर गारंटी के तहत किया जाने वाला भुगतान	सीमा नवीकरण के लिए बढ़ा की गई राशि (करोड़ ₹०)	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8
क.	सार्वजनिक क्षेत्र						
1.	भारतीय नोवहन निगम	116.64	45.36	---	---	---	162.00
	योग (क)	116.64	45.36	---	---	---	162.00

1	2	3	4	5	6	7	8
ख.	प्राइवेट जॉब						
1.	चौमुले स्टीमशिप लि०	6.02	5.29	—	1.05	—	12.36
2.	सुरेन्द्र बोधरसीज लि०	8.54	3.27	—	—	—	11.81
3.	डेप्यो स्टीमशिप लि०	11.83	4.24	—	20.85	0.14	7.06
4.	इंडिया स्टीमशिप लि०	15.82	9.88	—	3.33	—	29.03
5.	सिंधिया स्टीम नेवीवेहन कं० लि०	30.56	18.26	2.00	7.56	0.38	58.76
6.	सैबन सीज ट्रांसपोर्टेशन लि०	5.24	2.04	—	4.94	0.04	12.26
7.	रत्नाकर शिपिंग कं० लि०	11.44	8.44	7.42	21.65	—	48.95
8.	सामोहर बत्क शीपिंग लि०	19.13	8.56	—	—	—	27.69
9.	इंडोसिनिक शिपिंग कं० लि०	0.66	0.75	2.82	2.18	0.01	6.42
10.	नीसहट शिपिंग कं० लि०	2.91	7.25	8.96	—	—	19.12
11.	कार० ए० जे० साइंस लि०	0.07	0.43	1.15	—	—	1.65
12.	पंचमील शिपिंग लि०	—	2.82	9.63	—	—	12.45

1	2	3	4	5	6	7	8
13.	सुखवाला सिपिंग लि०	--	0.11	1.27	1.33	--	2.71
14.	ठाकुर सिपिंग कं० लि०	--	0.01	6.12	5.92	6	6.05
15.	डेवकन सिपिंग लि०	--	--	--	1.37	--	1.37
16.	निर्वाण सिपिंग लि०	--	--	--	1.20	--	1.20
17.	स्टीम साइन सिपिंग कं० लि०	--	--	--	1.24	--	1.24
18.	गदवारे सिपिंग लि०	--	--	--	4.08	--	4.08
योग (ख)		112.22	71.35	31.17	76.70	0.57	294.21
योग (क) + (ख)		228.86	116.71	33.37	76.70	0.57	456.21



**इंडियन एयरलाइन्स कार्पोरेशन की आपरेशन सेवाओं में सुधार**

1455. श्री सनत कुमार मंडल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इण्डियन एयरलाइन्स के विमानों के शौचालय गंदे, हवाई अड्डों पर सेवाएं असंतोषजनक, उड़ान सेवाओं में व्यवहार अपेक्षापूर्ण और विमान सेवाओं के आगमन और प्रस्थान में प्रायः विलम्ब होता है; और

(ख) यदि हाँ, तो मूल किरायों में वृद्धि करते समय, सरकार का इस स्वदेशी विमान कम्पनी की सम्पूर्ण आपरेशनल सेवाओं में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) और (ख) भी नहीं। तथापि अपने समस्त परिचालन स्थितियों में सुधार लाया जाना इंडियन एयरलाइन्स का सतत प्रयास रहा है।

**बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग की मरम्मत**

1456. श्री कुमार लाल बेठा : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1986-87 के दौरान (जनवरी, 1987 तक) बिहार के राजमार्गों की मरम्मत और रखरखाव के लिए प्रत्येक सड़क पर कितनी धनराशि व्यय की गई है;

(ख) क्या यह सच है कि कुछ राष्ट्रीय राजमार्ग गत वर्ष बाढ़ से बुरी तरह टूट गए थे, किन्तु आज तक उनकी मरम्मत नहीं की गई है; और

(ग) क्या सरकार का बाढ़ से टूटे राष्ट्रीय राजमार्गों की मरम्मत के लिए पर्याप्त धन आवंटित करने का विचार है ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) वर्ष 1986-87 (जनवरी, 1987 तक) के दौरान राज्य में राष्ट्रीय राजमार्गों के अनुरक्षण और मरम्मत पर राज्य द्वारा अब तक 31.30 लाख २० अर्ब किए जाने की सूचना दी गई है। राजमार्गवार अर्ब निम्न-लिखित है :—

(लाख रुपए)

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या	अब तक किया गया अर्ब
1	2
2	42.547
6	0.145

1	4
23	17.376
28	17.729
2१-ए	9.373
30	72.347
31	103.815
32	11.898
33	36.067
	311.297

(ख) पिछले वर्ष बाढ़ के कारण राष्ट्रीय राजमार्गों के कुछ खण्ड क्षतिग्रस्त हो गए थे और आयातकालीन निर्माण कार्य पहले ही शुरू किए जा चुके हैं।

(ग) वर्ष 1986-87 के दौरान राज्य में बाढ़ से हुई क्षति की मरम्मत के लिए अब तक 279.77 लाख रुपए की राशि रिलीज की जा चुकी है।

#### केरल में खेलों के लिए आधारभूत सुविधाओं का विकास

1457. श्री टी० बशीर : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बयाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल में खेलों के लिए आधारभूत सुविधाओं का विकास करने के सम्बन्ध में केरल सरकार से कोई परियोजना प्राप्त हुई है;

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

(ग) क्या केरल सरकार ने केन्द्रीय सरकार से इस परियोजना के लिए वित्तीय सहायता देने का अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और केंद्रीय सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती मारग्रेट घल्वा) : (क) से (घ) सरकार, केरल सरकार से राज्य में खेल अवस्थापन के विकास के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता हेतु समय-समय पर प्रस्ताव प्रस्तुत करती रही है। राज्य सरकार ने कुछ प्रस्ताव भेजे हैं, जिसमें वर्तमान अवस्थापन सुविधाओं को बढ़ाने और एक एन०आई०एस० प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करने के अलावा नगरपालिका शहरों में 32 स्टेडियमों के निर्माण, 6 इन्डोर स्टेडियमों के निर्माण, 2 तरणताल, 3 सिथेटिक ट्रेक और 2 खेल समूह शामिल हैं और इस संदर्भ में 27.50 करोड़ रु० तक की केन्द्रीय वित्तीय सहायता मांगी है। उन प्रस्तावों के बारे में जिसके लिए केरल सरकार से अपेक्षित ब्योरे प्राप्त हुए हैं, वर्ष 1986-87 में 126 लाख रु० की राशि मंजूर की गई है।

### बड़ी लाइन पर रेल गाड़ियों के संचालन की घूनिट लागत

1458. श्री सी० जंगा रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले 3 वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष में बड़ी लाइन पर यात्रियों तथा माल के (औसत) यातायात में बिजली इंजिनों, डीजल इंजिनों तथा भाप इंजिनों से चलाई जाने वाली गाड़ियों के संचालन पर अलग-अलग कितनी घूनिट लागत आई और चालू वर्ष में यह लागत कितनी आई तथा अगले वर्ष (1987-88) के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : पिछले तीन वर्षों अर्थात् 1983-84, 1984-85 (वास्तविक) और 1985-86 (अनुमानित) तथा चालू वर्ष 1986-87 (अनुमानित) के दौरान यात्री और माल यातायात (औसत) के लिए बड़ी लाइन पर चलाये गये बिजली, डीजल और भाप इंजिनों के प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर परिचालन और अनुरक्षण की लागत संलग्न विवरण में दी गई है।

1987-88 के बजट अनुमान को संसद द्वारा स्वीकृत कर दिये जाने के बाद ही अगले वर्ष (1987-88) के लिए संभाव्य घूनिट लागत का अनुमान लगाया जा सकता है।

### विवरण

(प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर के हिसाब से घूनिट रुपयों में लागत)

	यात्री यातायात	माल यातायात
1983-84		
बिजली	27.42	13.84
डीजल	28.06	18.75
भाप	66.02	126.54

1981-85	घाभी घातायात	माल घातायात
बिजली	30.86	15.06
डीजल	30.08	18.35
भाप	90.71	186.69
<b>1985-86 (अनुमानित)</b>		
बिजली	33.59	15.93
डीजल	32.75	19.41
भाप	98.75	197.52
<b>1986-87 (अनुमानित)</b>		
बिजली	38.10	18.24
डीजल	37.13	22.23
भाप	111.98	226.16

#### राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता सलाहकार परिषद

1459. प्रो० नारायण चन्ध पराशर : क्या रेल मंत्री राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता सलाहकार समिति के बारे में 20 नवम्बर, 1986 के अतारंकित प्रश्न संख्या 2598 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता सलाहकार समिति का गठन कर लिया गया है;
- (ख) यदि हाँ, तो इसके सदस्य कौन-कौन हैं, और इसका गठन किस तिथि को किया गया;
- (ग) यदि नहीं, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं, और पिछली समिति का कार्यालय किस तिथि को समाप्त हो गया था; और
- (घ) राष्ट्रीय रेलवे प्रयोक्ता सलाहकार समिति का गठन कब तक किए जाने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री भास्करराव सिन्धिया) : (क) से (घ) राष्ट्रीय रेलवे उपयोगकर्ता परामर्श परिषद के गठन को अभी अंतिम रूप दिया जा रहा है।

**बालू रेल परियोजनाओं को पूरा किया जाना**

1460. प्री० नारायण चन्व पराशर : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सभी क्षेत्रों और राज्यों के दावों पर विचार करते हुए छठी पंचवर्षीय योजना में शुरू की गई बालू परियोजनाओं का निर्माण कार्य पूरा करने के लिए, एक को छोड़कर दूसरे क्षेत्र को प्राथमिकता देने के बजाय, राष्ट्रीय आधार पर कोई प्राथमिकता देगी;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक जोनल रेलवे की कौन-कौन सी बालू परियोजनाओं का निर्माण कार्य छठी योजना में शुरू किया गया था तथा 31 दिसम्बर, 1986 की स्थिति के अनुसार भूमि अर्जन और निर्माण कार्य के सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) सातवीं योजना में प्रत्येक परियोजना के लिए क्या प्राथमिकता दी गई है, यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) प्रमुख औद्योगिक परियोजनाओं, सामरिक और परिवहनिक आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए विशिष्ट नई लाइन परियोजनाओं को प्राथमिकता दी जाती है चाहे वे किसी भी क्षेत्र अथवा राज्य में पड़ती हों। उत्तर पूर्वी क्षेत्र में नई लाइनों को भी प्राथमिकता दी जाती है।

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है।

**विवरण**

छठी पंचवर्षीय योजना में शुरू की गई अनुमोदित बालू नई लाइन परियोजनाओं के निर्माण की प्रगति भूमि, अधिग्रहण सहित इस प्रकार है :—

क्र०सं०	नई लाइन	31-12-1986 को भूमि अधिग्रहण सहित निर्माण की प्रगति का प्रतिशत
1	2	3
	<b>मध्य रेलवे</b>	8
	1. मथुरा—अलवर	
	<b>पूर्व रेलवे</b>	
	2. लक्ष्मीकान्तपुर—नामखाना	अन्तिम स्थान निर्धारण सम्बन्धी कार्य शीघ्र पूरा होने वाला है।

1	2	3
<b>उत्तर रेलवे</b>		
3.	नंगलडैम—तलवाड़ा	7 (7 कि०मी० छोले जाने के लिए तैयार है)
4.	जम्मूतवी—ऊधमपुर	7
5.	भटिडा—बाई पास लाइन	27
<b>पूर्वोत्तर सीमा रेलवे</b>		
6.	जोगीघोषा से गुवाहाटी तक बढ़ी रेल लाइन सहित जोगीघोषा में रेल एवं सड़क पुल	1
7.	एकलाखी—बालूरघाट	3
<b>दक्षिण रेलवे</b>		
8.	करूर—डिडीगुल-मदुरै मनियाची/तूतिकोरिन/तिरूनेलवेली	35 (53 कि०मी० मई, 85 में चालू की गई। 11 कि०मी० साइडिंग जून, 86 में तैयार की गई थी।
9.	चिन्नदुर्ग—रायदुर्ग	11
10.	अल्सेपी—फायनकुलम	3
<b>दक्षिण मध्य रेलवे</b>		
11.	मोतुमारी—जायापेट्टा	78
12.	तेलापुर—पात्तनचेरु	6
13.	आदिलाबाद—पिपलकुट्टी	15
<b>दक्षिण पूर्व रेलवे</b>		
14.	कोरापुट—रायगडा	13 (20 कि०मी० दिसम्बर, 85 में चालू की गई)
15.	तालचेर—सम्बलपुर	7
16.	वामलुक—बीधा	1

1	2	3
पश्चिम रेलवे		
17.	भुज—नलिया	27
18.	कोटा—चित्तौड़गढ़	26

प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित मानदण्ड के अनुसार परियोजनाओं को प्राथमिकता दी जाती है।

#### आदर्श रेलवे स्टेशन

1461. प्रो० नारायण चन्ध पराशर : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशनों का दर्जा दिये जाने और उनमें यात्रियों को सी जाने वाली सुविधाओं की संक्षिप्त रूप रेखा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : रेल मंत्रालय ने 67 स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने के लिए चुना है।

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान निर्धारित मानदंडों के अनुसार इन स्टेशनों पर सभी आहारभूत यात्री सुविधाओं जैसे प्लेटफार्म, छतदार प्लेटफार्म, प्रतीकालय, पीने के पानी की सुविधाएं और बेंच आदि, की व्यवस्था की जायेगी।

#### बच्चों में नेत्र रोगों का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण

1462. प्रो० नारायण चन्ध पराशर : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने छठी और सातवीं योजना के दौरान स्कूली बच्चों में ट्रेकोमा जैसे विभिन्न नेत्र रोगों का पता लगाने, उनकी रोकथाम करने और उपचार करने के लिए कोई राष्ट्रीय सर्वेक्षण किया है;

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण के क्या निष्कर्ष निकले हैं और इन नेत्र रोगों की रोकथाम करने और इनका शीघ्र उपचार करने के लिए क्या कदम उठाये गये/उठाने का विचार है; और

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

(घ) क्या सरकार का कोई सर्वेक्षण कराने का विचार है तथा यदि हां, तो कब ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज क्षापरॉ) : (क) से

(घ) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के डा० राजेन्द्र प्रसाद नेत्र विज्ञान केन्द्र द्वारा भारत भर में दृष्टिहीनता जिसमें रोहू, विटामिन "ए" की कमी, मोतियाबिन्दु शामिल है, के बारे में जनसंख्या आधारित सर्वेक्षण किया जा रहा है। इस सर्वेक्षण में परिवार के सदस्य के रूप में स्कूल जाने वाले बच्चों को भी शामिल किया गया है। यह सर्वेक्षण चल रहा है और 1987 के अन्त तक परिणामों के मिल जाने की आशा है।

**वायुदूत घाबि विमान सेवाओं के लिए टर्बो प्राप विमान का मूल्यांकन करने सम्बन्धी समिति**

1463. डा० बी० एल० शैलेश : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मन्त्रालय ने फीडर एयरलाइन्स वायुदूत तथा तटरक्षक जैसे अन्य प्रयोक्ताओं के प्रयोग के लिए नवीनतम किस्म के टर्बो-प्राप विमानों का मूल्यांकन करने के लिए एक समिति गठित की है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या निष्कर्ष हैं;

(ग) क्या यह सच है कि पिछले वर्ष कुछ विदेशी निर्माताओं ने व्यापार विनियम की शर्तों के आधार पर अपने विमान बेचने की पेशकश की थी;

(घ) यदि हाँ, तो क्या इन शर्तों की जाँच करने का विचार है; और

(ङ) किस प्रकार के विमानों की पेशकश की गई है और संबंधित निर्माताओं के नाम क्या हैं तथा इस सम्बन्ध में उनके मन्त्रालय की क्या प्रतिक्रिया है ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) इस प्रयोजन के लिए वायुदूत द्वारा स्थापित समिति बाजार में उपलब्ध विभिन्न प्रकार के विमानों का अध्ययन कर रह रही है।

(ग) से (ङ) विदेशी निर्माताओं से अभी कोई निश्चित प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुए हैं। परस्पर व्यापार की जो भी शर्तें निश्चित आधार पर पेश की जाएगी, उनका मूल्यांकन किया जाएगा।

**रेलवे में इस्पात स्लीवरों का प्रयोग करना**

1464. डा० बी० एल० शैलेश : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ब्रिटेन रेल क्षेत्र परियोजनाओं के लिए 1983 में किये गये समझौते के अन्तर्गत ब्रिटेन सरकार अनुदान के एक भाग के रूप में भारतीय रेलवे को ब्रिटिश स्टील कारपोरेशन से रेलवे के इस्पात स्लीपर और तेज गति से चलने वाली गाड़ियों के लिए पटरियों (हार्ड स्पीड ट्रैक) उपलब्ध करा रही है;



(ख) यदि हाँ, तो क्या तेज गति से चलने वाली गाड़ियों के लिए इनमें से कुछ पटरियाँ दिल्ली-इलाहाबाद रेल मार्ग बिछाई जायेगी और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) भारतीय रेलवे के किन-किन रेल मार्गों अथवा संस्थानों में इन स्लीपरों और तेज गति से चलने वाली गाड़ियों के लिये इन पटरियों का उपयोग किया जायेगा ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भास्कर राव सिन्धिया) : (क) निःशुल्क विदेशी मुद्रा के अन्तर्गत ब्रिटिश स्टील कारपोरेशन यू० के० से इस्पात के स्लीपरों का और यू० के०/भारत रेलवे क्षेत्र परियोजनाएं अनुदान 1983 के अन्तर्गत पटरियों का आयात किया जा रहा है।

(ख) और (ग) यह सामान बड़ी लाइन के मार्गों पर उपयोग के लिए है और किसी खास स्थान के लिए विशेष तौर पर आबंटित नहीं किया गया है।

#### भुवनेश्वर में कैंसर अनुसंधान संस्थान की स्थापना

1465. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का भुवनेश्वर में एक कैंसर अनुसन्धान संस्थान स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस प्रस्ताव के वर्ष 1986-87 में कार्यान्वित किये जाने की सम्भावना है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए गये हैं ?

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

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) को देखते हुए ये प्रश्न ही नहीं उठते।

#### कमान क्षेत्रों में पानी का एकत्र होना और भूमि का क्षारयुक्त होना

1466. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कमान क्षेत्रों में जगह-जगह पानी इकट्ठा होने और भूमि के क्षारयुक्त होने की जानकारी है;

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

(ग) कमान क्षेत्रों में पानी जमा होने देने और भूमि की क्षारीयता रोकने के लिए क्या

सुधारारामक उपाय किये गये हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) कुशल वितरण प्रणाली तथा वैज्ञानिक जल प्रबंध के अभाव के कारण कुछ कमान क्षेत्रों में जल-अभाव तथा लवणता का अनुभव हुआ है किए गए उपचारी उपायों में कुशल सिंचाई प्रबन्ध को लागू करना, सतही तथा भू-जल का संयुक्त प्रयोग, दोषपूर्ण पट्टियों में नहरों को पक्का करके जल-रिसाव को न्यूनतम करना तथा जल विकास में सुधार करना शामिल हैं।

### राष्ट्रीय पुस्तक नीति

1467. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय पुस्तक नीति को अन्तिम रूप दे दिया है;
- (ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है;
- (ग) राष्ट्रीय पुस्तक नीति के कब तक शुरू किये जाने की संभावना है; और
- (घ) इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गए हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) से (घ) जी, हाँ। राष्ट्रीय पुस्तक विकास परिषद द्वारा गठित कार्यकारी दल ने "टुवर्ड्स ए नेशनल बुक पॉलिसी" नामक एक रिपोर्ट प्रस्तुत की है। कार्यदल द्वारा की गई सिफारिशों पर, राष्ट्रीय शिक्षा नीति-1986 तैयार करते समय विचार किया गया है।

### इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा

1468. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) इंदिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे की मूल अनुमानित लागत कितनी थी;
- (ख) इस हवाई अड्डे के निर्माण पर वास्तव में कितनी धनराशि खर्च की गई है;
- (ग) इस हवाई अड्डे की क्षमता कितनी है; और
- (घ) तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) इंदिरा गांधी

अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट पर नए अंतर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो टर्मिनल कॉम्प्लेक्स की मूल अनुमानित लागत 63.95 करोड़ रुपये थी, परियोजना की संशोधित लागत 95.00 करोड़ रुपये है।

(ख) जनवरी, 1987 तक परियोजना पर वास्तव में खर्च की गई राशि 92.80 करोड़ रुपये है।

(ग) और (घ) इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट की व्यस्ततम समय में क्षमता इस प्रकार है :—

	आगमन	प्रस्थान	टर्मिनल
राष्ट्रीय	1500	3000	
		(इसमें मार्च, 87 से उपलब्ध होने वाले 1200 भी शामिल हैं)	
अंतर्राष्ट्रीय	1100	1100	1100

#### शीतल पेयों के हानिकारक प्रभाव

1469. श्री मानिक रेड्डी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शीतल पेयों आदि के हानिकारक प्रभावों के वैज्ञानिक विश्लेषण को देखा है ; और यदि हां, तो इनका व्यौरा क्या है और देश तथा विदेश में किये गये अध्ययनों से क्या परिणाम प्राप्त हुए हैं ; और

(ख) क्या प्रारम्भिक कबज के तौर पर दूरदर्शन पर/आकाशवाणी से इन शीतल पेयों का विज्ञापन रोक दिया जायेगा ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज बायडॉ) : (क) शीतल पेयों के संभावित प्रभावों पर किए गए वैज्ञानिक अध्ययनों से पता चला है कि जो शीतल पेय, खाद्य अपमिश्रण निवारण नियमावली, 1953 के अधीन निर्धारित मानकों को पूरा करते हैं, उनसे किसी हानिकारक प्रभाव की आशंका नहीं होती है।

(ख) ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

#### “स्कूल सबूह” योजना

1470. श्री राजाकान्त बिगाल : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने "स्कूल-समूह" योजना आरम्भ की है;
- (ख) यदि हाँ, तो उन स्थानों के नाम क्या हैं जहाँ स्कूल-समूह स्थापित किए गए हैं;
- (ग) इस प्रकार की योजना आरम्भ करने के क्या उद्देश्य हैं; और
- (घ) तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) कुछ स्कूल कॉम्प्लेक्स सफलता की भिन्न-भिन्न मात्रा सहित महाराष्ट्र राजस्थान, उत्तर प्रदेश, तमिलनाडु, बिहार, हरियाणा, उड़ीसा और गुजरात जैसे राज्यों में पहले ही स्थापित किए जा चुके हैं। तथापि, राष्ट्रीय शिक्षा नीति, 1986 के अन्तर्गत स्कूल कॉम्प्लेक्सों (स्कूल समूहों) को प्रोन्नत किया जाएगा जो क्षेत्र आयोजना के न्यूनतम व्यवहार्य इकाई के रूप में कार्य करेंगे और 8-10 संस्थाओं का एक समूह बनाएंगे जिसमें विभिन्न संस्थाएं संसाधनों, कर्मिकों, सामग्री, शिक्षण सहायक साधनों आदि का आदान-प्रदान कर तथा उनका भागीदारी के आधार पर प्रयोग कर एक-दूसरे को सुदृढ़ बना सकती हैं।

(ग) और (घ) 'स्कूल समूहों' की स्थापना की योजना के निम्नलिखित उद्देश्य हैं : —

- (i) कर्मिकों, सामग्री, शिक्षण सम्बन्धी सहायता साधनों तथा अन्य सुविधाओं की भागीदारी के माध्यम से तथा अनुभवों के सुव्यवस्थित आदान-प्रदान से संसाधनों का अधिकतम उपयोग करना।
- (ii) स्कूल कॉम्प्लेक्स स्तर पर पर्यवेक्षण को सुदृढ़ करके गुणात्मक सुधार लाना।
- (iii) समुदाय की सन्निकट की सहभागिता के माध्यम से आयोजना के लिए स्कूल परिसर को न्यूनतम व्यवहार्य इकाई बनाना।

#### बिना टिकट यात्रा के विरुद्ध अभियान

1471. श्री राधाकान्त डिगाल }  
डा० बी० बेंकटेश } : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेलगाड़ियों में बिना टिकट यात्रा करने वालों के विरुद्ध अभियान आरम्भ किया है;

(ख) यदि हाँ, तो वर्ष 1986-87 के दौरान जोन-वार कितने बिना टिकट यात्री पकड़े गये और उनसे जुर्माने के रूप में कितनी धनराशि बसूल की गई; और

(ग) बिना टिकट यात्रा को रोकने के लिये भविष्य में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) जी हाँ।

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(ख) अप्रैल-दिसम्बर, 1986 के दौरान बिना टिकट और गलत टिकटों पर यात्रा करते हुए पकड़े गये व्यक्तियों की संख्या और उनसे रेलवे को देय रकम तथा वसूल किया गया जुर्माना नीचे दिया गया है :—

रेलवे	पकड़े गये व्यक्तियों की संख्या (लाख में)	वसूल की गयी रेलवे की देय रकम (लाख में)	वसूल किये गये न्यायायिक जुर्माने की रकम (लाख में)
1	2	3	4
मध्य	5.95	154.59	6.89
पूर्व	8.49	137.84	5.87
उत्तर	5.95	174.99	5.40
पूर्वोत्तर	2.48	40.90	6.43
पूर्वोत्तर-सीमा	1.21	43.33	0.21
दक्षिण	2.70	81.77	0.86
दक्षिण-मध्य	3.19	116.96	1.87
दक्षिण-पूर्व	6.55	110.89	1.56
पश्चिम	6.90	148.67	3.10

(ग) सामान्य जांच के अतिरिक्त बिना टिकट यात्रा की आशंका वाले खंडों पर निम्नलिखित उपाय किए जाने का प्रस्ताव है :—

- (1) यात्री गाड़ियों में शत प्रतिशत जांच को सुनिश्चित करने के लिए भारी संख्या में बस टिकट परीक्षक, रेलवे सुरक्षा बल और सरकारी रेलवे पुलिस के कर्मचारियों को तैनात करके गहन जांच की जाती है।

- (2) मजिस्ट्रेटों द्वारा जांच।
- (3) सड़क मार्ग अर्थात् बसों द्वारा चैकिंग स्टाफ को ले जाकर गाड़ियों को बीच में ही रोककर जांच करना; और
- (4) बात लगाकर जांच करना।

[हिन्दी]

### राष्ट्रीय साहसिक खेल संस्थान स्थापित करने का प्रस्ताव

1472. डा० जगन्मोहन शर्मा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का एक राष्ट्रीय साहसिक खेल संस्थान की स्थापना करने का प्रस्ताव है;
- (ख) यदि हाँ, तो इस संस्थान के कब तक स्थापित किये जाने की संभावना है; और
- (ग) इस संस्थान की स्थापना पर कुल कितनी धनराशि खर्च होने की संभावना है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती भारद्वाज) : (क) राष्ट्रीय साहसी संस्थान स्थापित करने का सुझाव प्राप्त हुआ है। अभी कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

[अनुवाद]

### सुवर्ण रेखा नदी पर बांध का निर्माण

1473. श्री नारायण चौधरी : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने मिदनापुर जिले में सुवर्णरेखा नदी पर एक बांध के निर्माण का प्रस्ताव भेजा है;

(ख) क्या इस प्रस्ताव को स्वीकृति दे दी गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) पश्चिमो बंगाल सरकार ने

मिदनापुर जिले में सुबर्णरेखा नदी पर बराज के निर्माण हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। योजना आयोग की तकनीकी सलाहकार समिति के सुझावों के अनुसार आशोधित प्रस्ताव केन्द्रीय जल आयोग में नवम्बर, 1986 के दौरान प्राप्त हुआ है तथा उसकी जांच की जा रही है।

**दक्षिण के राज्यों की राजधानियों को सीधा अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवा से जोड़ना**

1474. श्री जी० एस० कृष्ण शम्बर : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण के राज्यों की राजधानियों को सीधा अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवा से जोड़ा गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो दक्षिण के कौन-कौन से राज्यों की राजधानियों को सीधे अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवा से नहीं जोड़ा गया है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) जी, नहीं।

(ख) कर्नाटक की राजधानी बेंगलूर के लिए इस समय कोई अन्तर्राष्ट्रीय यात्री उड़ान नहीं चलाई जाती है।

**रजनी पराशर द्वारा आत्म हत्या किये जाने के मामले के सम्बन्ध में केन्द्रीय जांच ब्यूरो की रिपोर्ट**

1475. श्रीमती गीता सुबर्णी  
श्री कमला प्रसाद सिंह } : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने दिल्ली विश्वविद्यालय के वनस्पति विज्ञान विभाग को शोध छात्रा, रजनी पराशर द्वारा आत्महत्या किए जाने के मामले को जांच करने के बाद अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष रहे और उस पर सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) जी, हां।

(ख) केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने कुछ पुलिस कार्मिकों, हिन्दू राब अस्पताल के डाक्टरों और बिब-

विश्वविद्यालय अध्यापकों के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई करने का मुद्दा न दिया है।

### अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कार्यकारी परिषद का पुनर्गठन

1476. सैयद शाहबुद्दीन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय की कार्यकारी परिषद का कार्यकाल पूरा हो गया है लेकिन अधिनियम के अन्तर्गत उसका पुनर्गठन नहीं किया गया है;

(ख) क्या वर्ष 1986 के प्रारम्भ में अब तक विश्वविद्यालय की कोई बैठक नहीं हुई है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) जी, नहीं। विश्वविद्यालय के कार्यकारी परिषद में 4 पदेन सदस्य और 23 अन्य सदस्य हैं जो चुनाव नियुक्ति या मनोनयन की तिथि से तीन वर्ष की अवधि के लिए चुने, नियुक्त या मनोनीत किए जाते हैं। हालांकि परिषद की सदस्यता में आकस्मिक रिक्तियाँ प्रत्येक सदस्य के पद का कार्यकाल समाप्त होने के कारण समय-समय पर हो सकती है, तथापि ऐसी आकस्मिक रिक्तियों के बावजूद एक निकाय के रूप में परिषद कार्य करती रहती है।

(ख) और (ग) विश्वविद्यालय कोर्ट की पिछली बैठक 27 अप्रैल, 1986 को हुई थी। कोर्ट की आगामी बैठक अगस्त, 1987 के दूसरे सप्ताह के बाद होनी निश्चित हुई है।

### कलकत्ता-बम्बई राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 की मरम्मत और रखरखाव

1477. श्री नारायण चौबे : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि पश्चिम बंगाल के मिदनापुर जिले में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 (कलकत्ता-बंबई रोड) की हालत बहुत खराब है जिससे प्रायः दुर्घटनाएं होती रहती हैं;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस सड़क की प्रतिवर्ष नियमित रूप से मरम्मत की जाती है और क्या सरकार इस पर निगरानी रखती है;



(ब) मिदनापुर जिले से होकर गुजरने वाली सड़क के इस भाग की मरम्मत और रखरखाव के लिए वर्ष 1984-85, 1985-86 और 1986-87 के दौरान कितनी धनराशि आवंटित की गई है;

(क) क्या इन सभी वर्षों में पूर्ण धनराशि का पूर्णतः उपयोग किया गया था;

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

(ग) क्या भारी यातायात वाली इस सड़क की इस वर्ष अथवा अगले वर्ष पूरी तरह मरम्मत करने का कोई प्रस्ताव है ?

जल-भतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख) जी, हाँ। 1986 की वर्षा के दौरान इस राष्ट्रीय राजमार्ग के विभिन्न खण्ड क्षतिग्रस्त हो गए थे। राज्य के अभियन्ताओं द्वारा काफी लम्बे समय से "काम बन्द आन्दोलन" के कारण मरम्मत का काम न हो पाने की वजह से हालत बहुत ज्यादा खराब हो गई थी। अब सड़क की हालत यातायात योग्य है।

(ग) जी, हाँ। मरम्मत का काम प्रति वर्ष नियमित रूप से किया जाता है और उस पर नजर भी रखी जाती है।

(ब) अनुरक्षण और मरम्मत के लिए आवंटित राशि क्रमशः 16.92 लाख रु०, 22.43 लाख रु० और 40.36 लाख रु० है।

(क) वर्ष 1984-85 और 1985-86 के लिए आवंटित सम्पूर्ण राशि का उपयोग कर लिया गया था। वर्ष 1986-87 के लिए काम अभी चल रहा है और अंतिम आंकड़े बाव में पता चलेंगे।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) बहुत सीमित योजनागत प्रावधान के दबाव की सीमा के अन्तर्गत कुछ सुधार कार्य किए जायेंगे।

[हिन्दी]

सेंसर बोर्ड के पास स्वीकृति के लिए लम्बित पढ़ी फिल्मों

1478. श्री मूलचन्द डागा : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सेंसर बोर्ड के पास स्वीकृति के लिए लम्बित पढ़ी फिल्मों की संख्या क्या है;

(ख) ये फिल्में कब से लंबित पड़ी हैं और इन पर कब तक निर्णय किए जाने की सम्भावना है; और

(ग) क्या ये निर्णय किये जाने की समय सीमा निर्धारित है और सेंसर बोर्ड द्वारा निर्णय लेने के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और यथाशीघ्र सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

नेशनल स्कूल आफ ड्रामा संकाय के सदस्यों की मांगें

1479. चौबरी अक्षतर हसन }  
श्रीमती गीता मुखर्जी } : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नेशनल स्कूल आफ ड्रामा संकाय के सदस्यों ने सरकार द्वारा उनकी मांगों पर कोई निर्णय न लेने के कारण कक्षाएं लेना बंद कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो उनकी मांगें क्या हैं; और

(ग) सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) जी, हां। संकाय सदस्यों ने दो मांगें प्रस्तुत की हैं :

(i) नियमित निदेशक की नियुक्ति; और

(ii) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के वेतन-मान प्रदान करना;

(ग) (i) श्री रतन घियाम ने नेशनल स्कूल आफ ड्रामा के निदेशक के पद का कार्यभार 3-2-1957 से नियमित आधार पर संभाल लिया है।

(ii) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग वेतनमान सम्बन्धी मांग की जांच नेशनल स्कूल आफ ड्रामा की सोसाइटी द्वारा इस संबंध में मानवबंदों को ध्यान में रख कर की जा रही है।

[हिन्दी]

**कुष्ठ रोगियों के लिए स्वीच्छिक संगठन**

1480. श्री मूल खन्व डागा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में प्रत्येक राज्य तथा संघ राज्य तथा क्षेत्र में कुष्ठ रोगियों की देख-भाल करने के लिए चलाये जा रहे स्वीच्छिक संगठनों की संख्या तथा प्रत्येक संगठन में कुष्ठ रोगियों की संख्या क्या है; और

(ख) इस प्रकार के प्रत्येक संगठन पर प्रतिवर्ष कितना धन व्यय किया जाता है तथा उनमें से प्रत्येक को प्रतिवर्ष कितनी सहायता दी जाती है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) स्वीच्छिक संगठन देश में कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के कार्य में सक्रिय रूप से भाग ले रहे हैं। 81 स्वीच्छिक संगठनों द्वारा पता लगाए गए और उपचाराधीन रोगियों का राज्यवार ब्यौरा सभा पटल पर रखे गए विवरण I में दिया गया है। [प्रश्नालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—3908/87]

(ख) स्वीच्छिक संगठनों का वार्षिक बजट सभा पटल पर रखे गये विवरण II में दिया गया है। [प्रश्नालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी०—3908/87]

सभी स्वीच्छिक संगठन राष्ट्रीय कुष्ठ उन्मूलन कार्यक्रम के अन्तर्गत सर्वेक्षण, शिक्षा और उपचार कार्यों के लिए सरकार से वित्तीय सहायता नहीं मांगते हैं। तथापि, स्वीच्छिक संगठनों को 31 जनवरी, 1987 तक दी गई वित्तीय सहायता सभा पटल पर रखे गए विवरण III में दी गई है। [प्रश्नालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी०—3908/87]

**यूनानी चिकित्सा पद्धति को बढ़ावा देने के लिए कम बजट की योजनायें**

1481. श्री के० एन० प्रधान : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने यूनानी चिकित्सा पद्धति जो विशेषकर गरीबों की आवश्यकताओं को पूरा कर सकती है, को बढ़ावा देने के लिए हाल ही में कम खर्च वाली कोई नई योजनाएं तैयार की हैं; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) और (ख) चिकित्सा परिषदां कार्यक्रम के अनुसार खासतौर से गरीब लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए यूनानी चिकित्सा पद्धति को बढ़ावा देना मुख्यतः राज्य का विषय है। इस मंत्रालय में उपलब्ध सूचना के अनुसार विभिन्न राज्यों में 100 यूनानी अस्पताल, 1356 अस्पताली पलंग तथा 861 औषधालय हैं जो चिकित्सा सेवा उपलब्ध कर रहे हैं। जहाँ तक स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय का सम्बन्ध है, यूनानी चिकित्सा तथा आंशिक रूप से स्नातकोत्तर शिक्षा में अनुसंधान करने के लिए अपेक्षित आधारभूत ढांचा विकसित करने के सभी प्रयास किए जाते हैं।

[अनुवाद]

एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स में सफाई का काम ठेकेदारों के माध्यम से कराया जाना

1482. श्रीमती एन० पी० झांसी लक्ष्मी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइन्स में सफाई का काम ठेकेदारों के माध्यम से कराया जा रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह सच है कि ठेकेदार सफाई कर्मचारियों को न्यूनतम वेतन तक नहीं दे रहे हैं और इस प्रकार इन ठेकेदारों के माध्यम से बंधुआ मजदूर प्रणाली पनप रही है; और

(घ) यदि हाँ, तो सफाई कर्मचारियों की नियमित आधार पर भर्ती न करने के क्या कारण हैं ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) चूंकि सफाई का कार्य एयर इण्डिया में एक पूर्ण कालिक कार्य नहीं है, अतः यह कार्य निगम ने ठेकेदारों को सौंप दिया है। जहाँ तक इण्डियन एयरलाइन्स का सम्बन्ध है, सफाई का कार्य विभागीय तौर पर किया जा रहा है।

(ग) एयर इण्डिया द्वारा ठेकेदारों के साथ किये गये अनुबंध में यह व्यवस्था है कि ठेकेदार मजदूरों को न्यूनतम मजदूरी अधिनियम के अन्तर्गत सरकार द्वारा समय-समय पर निश्चित की गई मजदूरी देगा। मुख्य नियोक्ता के रूप में, एयर इण्डिया यह सुनिश्चित करती है कि ठेकेदारों द्वारा नियुक्त मजदूरों को न्यूनतम मजदूरी दी जा रही है और ठेकेदारों द्वारा नियुक्त मजदूरों को बंधुआ मजदूर नहीं समझा जा रहा है। जहाँ तक इण्डियन एयरलाइन्स का संबंध है। प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) एयर इण्डिया के परिसर में सफाई का कार्य एक पूर्णकालिक कार्य न होने की वजह से कर्मचारियों को नियमित आधार पर नियुक्त करना आवश्यक नहीं समझा जाता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण

1483. श्रीमती एन० पी० भ्रांसी लक्ष्मी  
श्री पी० एम० सईद  
श्री चिन्तामणि जेना  
श्री अनादिचरण दास } : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने

की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की स्थापना के प्रस्ताव को अन्तिम रूप दे दिया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी व्योरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

सिगापुर के लिए इंडियन एयरलाइन्स की विमान सेवाएं

1484. श्री कमल नाथ : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स सिगापुर के लिए एयर इंडिया की उड़ानों के अतिरिक्त अपनी विमान सेवाएं चलायेगी;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई समझौता हुआ है; और

(ग) इण्डियन एयरलाइन्स की उक्त विमान सेवाएं कब से शुरू की जाएंगी ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (ग) जनवरी, 1987 में हुई विमान वार्ता के सम्मत कार्यवृत्त में इंडियन एयरलाइन्स के लिए अस्थाई रूप से सिगापुर को परिचालन करने की भी व्यवस्था है। तथापि, अभी इण्डियन एयरलाइन्स को अभी ऐसा करने की अनुमति नहीं दी गई है।

**इण्डियन एयरलाइन्स और वायुदूत के यात्री किरायों में वृद्धि**

1485. श्री कमल नाथ  
श्री धर्मपाल सिंह मलिक  
श्री प्रकाश चन्द्र  
श्रीमती किशोरी सिंह  
डा० दत्ता सामन्त  
श्रीमती पटेल रमाबेन रामजी माई माबणि

} : क्या नागर विमानन मन्त्री यह

बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स और वायुदूत के यात्री किरायों में 1 अप्रैल, 1947 से वृद्धि करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा और कारण क्या हैं ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) यद्यपि, इण्डियन एयरलाइन्स ने मूल किराये में बढ़ोत्तरी किए जाने के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, लेकिन वायुदूत से ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार को प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) इण्डियन एयरलाइन्स ने अन्तर्देशीय सेक्टर पर मूल रूप किराये में 10% की वृद्धि करने, एक्जिच्यूटिव श्रेणी और इकानोमी श्रेणी के किराये के बीच अन्तर में संशोधन करके उसे 12.5% से 20% करने, और अतिरिक्त सामान दरों को मूल किराये के 1.06% की तुलना में कम यात्री किरायों में 1.1% पर निश्चित करने का प्रस्ताव किया है।

यह पुनरीक्षण परिचालनों ए०टी०एफ० से भिन्न की लागत को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए किया गया है।

**एयर इंडिया में प्रशिक्षित विमान चालकों की कमी**

1486. प्रो० रामकृष्ण मोरे : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एअर इण्डिया से सेवानिवृत्त अनेक विमान चालकों का सेवाकाल बढ़ाया गया है क्योंकि उनके स्थान पर नियुक्ति के लिए प्रशिक्षित विमान चालक उपलब्ध नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो एअर इण्डिया के ऐसे कितने विमान चालकों का सेवा-काल बढ़ाया गया है और उनका सेवा-काल कितनी अवधि के लिए बढ़ाया गया है;

(ग) पर्याप्त संख्या में विमान चालकों को पहले से ही प्रशिक्षण देना के लिए यथासंभव कदम ल उठाये जान के कारण क्या हैं; और

(घ) सरकार ने भविष्य में प्रशिक्षण कार्यक्रम की व्यवस्था करने के लिए कौन-से कदम उठाये

हैं, ताकि सेवानिवृत्त होने वाले विमान चालकों का स्थान नए विमान चालक ले सकें ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश ठाकुर) : (क) और (ख) जी, नहीं। इस समय, एयर इण्डिया के किसी भी पाइलट की निवृत्ति की आयु के बाद सेवावधि बढ़ाई नहीं गई है। तथापि, प्रशिक्षित पाइलटों की कमी को पूरा करने के लिए, एयर इण्डिया को, एयर इंडिया के सेवानिवृत्त बी-747 क्रमांकों/ए310 सेवानिवृत्त चेक पाइलटों/इण्डियन एयरलाइन्स के परीक्षकों को, उनकी चिकित्सा आरोग्यता और अभ्युत्त आयु पाये जाने पर, एक वर्ष की अवधि के लिए ठेके के आधार पर पुनः नियुक्त किये जाने की अनुमति दी गई है।

(ग) और (घ) खुले बाजार से, निर्दिष्ट आयु सीमा के अन्दर और अपेक्षित उड़ान अनुभव वाले प्रशिक्षित पाइलट पर्याप्त संख्या में उपलब्ध नहीं होते हैं। इसलिए, एयर इण्डिया ने 1985-86 वर्षों के दौरान, मुख्य रूप से भारतीय वायु सेना ने 64 पाइलट नियुक्त किए हैं। इनमें से कई पाइलटों के पास एयरलाइन ट्रांसपोर्ट पाइलट लाइसेंस नहीं है और एयर इण्डिया उन्हें और प्रशिक्षण प्रदान करता है ताकि वे ए०एल०टी०पी० लाइसेंस प्राप्त कर सकें। इस कारण से पाइलटों के अतिम विलयन में देरी होती है।

#### खतरनाक औषधियों पर प्रतिबन्ध लगाने में कानूनी बाधियाँ

1487. प्रो० रामकृष्ण मोरे : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने नवम्बर, 1986 में केन्द्रीय स्वास्थ्य मन्त्रालय, भारत चिकित्सा परिषद और भारतीय चिकित्सा एसोसिएशन द्वारा देश में निर्मित "खतरनाक" औषधियों पर प्रतिबन्ध लगाने संबंधी 1983 के आदेशों को लागू न किये जाने की आलोचना की थी; और

(ख) यदि हाँ, तो "खतरनाक" औषधियों पर प्रतिबन्ध को प्रभावकारी ढंग से लागू करने वाले कानून तंत्र द्वारा इन आदेशों को लागू न किये जाने का कारणों और बाधियों का पता लगाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं और देश में बहुराष्ट्रीय कम्पनियों द्वारा ऐसे औषधियों के निर्माण और विपणन पर प्रतिबन्ध लागू करने हेतु सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) उच्चतम न्यायालय ने नवम्बर, 1986 में दिये गये अपने निर्णय में कहा है कि संशोधन रिट याचिका की और प्रतिलिपियाँ तैयार करने, पृष्ठांकित पृष्ठों की बुकें सप्लाय करने, और प्रति हलफनामा दायर करने के लिए केन्द्रीय सरकार की ओर से कुछ विलम्ब हुआ था। देश में खतरनाक औषधियों के निर्माण पर 1983 का प्रतिबन्ध न लागू करने के लिए उच्चतम न्यायालय ने केन्द्रीय स्वास्थ्य मन्त्रालय के विरुद्ध कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं की है। भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद और भारतीय चिकित्सा संघ के बारे में उच्चतम न्यायालय के बिचार संलग्न विवरण में दिये गये हैं।

(ख) सरकार ने औषध और प्रसाधन सामग्री अधिनियम के भाग 10(क) और 26(क) का संशोधन करके उन औषधों पर प्रतिबन्ध लगाने की शक्ति प्राप्त कर ली है जिन्हें विशेषज्ञों द्वारा हानिकारक/असंगत समझा जाता है। तथापि, कुछ फर्मों ने प्रतिबन्ध आदेश के विरुद्ध विभिन्न न्यायालयों से रोक के आदेश प्राप्त किए थे जिससे निषेध आदेशों में शामिल कुछ औषधें बाजार में उपलब्ध हैं।

### बिबरण

इस अवधि के दौरान जिसमें यह मामला सम्बन्धित पड़ा रहा हमने यह देखा कि समय-समय पर न्यायालय द्वारा दिये गये दिशा-निर्देशों के उपयुक्त कार्यान्वयन के प्रयोजन के लिए विभिन्न कदम उठाने में केन्द्रीय सरकार के सम्बन्धित विभाग की गंभीर उपेक्षा रही। हमने अपने दिनांक 2 फरवरी, 1984 के आदेश द्वारा निर्देश दिया कि केन्द्रीय सरकार संशोधित रिट याचिका की प्रतिलिपियां तैयार करेगी और उन्हें 1983 की रिट याचिका संख्या 3492 के अन्य प्रतिवादियों पर तामील करेगी तथा प्रतिवादी इस आदेश के जारी होने की तारीख से चार सप्ताह के अन्दर प्रति हलफनामा दायर करेंगे और उसके बाद 3 सप्ताह के अन्दर प्रार्थी द्वारा प्रत्युत्तर में हलफनामा यदि कोई है दायर किया जायेगा। यद्यपि, यह निर्देश हमने बहुत पहले 2 फरवरी, 1984 को दिये थे, फिर भी हमें लगता है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा संशोधित रिट याचिका की प्रतिलिपियां तैयार करने और ये प्रतिलिपियां अन्य प्रतिवादियों पर तामील करने के लिए कोई कदम नहीं उठाये गये हैं जबकि अब तक 2 वर्ष और 9 महीने से अधिक समय बीत गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि केन्द्रीय सरकार का संबंधित विभाग किसी अस्पष्ट कारणवश रिट याचिका को निपटाने का इच्छुक नहीं है हालांकि प्रार्थी द्वारा दायर की गई रिट याचिका भोली-माली जनता को ऐसी औषधों से सुरक्षा प्रदान करने और बचाव करने के लिए है और जिन पर प्रार्थी के अनुसार विकसित देशों में प्रतिबंध लगा हुआ है जिन्हें बहु-राष्ट्रीयकों द्वारा तीसरी दुनिया के देशों में भेजा जा रहा है। यह बताया जाता है कि चूंकि केन्द्रीय सरकार द्वारा हमारे 2 फरवरी, 1984 के निर्देशों का अनुपालन करने के लिए कोई कदम नहीं उठाये गये थे, इसलिए अपने दिनांक 5 सितम्बर, 1986 के आदेश द्वारा केन्द्रीय सरकार को और समय दिया ताकि वे पेपर बुकों को 4 नवम्बर, 1986 से पहले उनमें उपयुक्त पृष्ठांकन करके तैयार कर सकें और अपना प्रति हलफनामा उस आदेश की तारीख से तीन सप्ताह के अन्दर दायर कर सकें। लेकिन हमें लगता है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा इस निर्देश का भी अनुपालन किया गया है।

यद्यपि हमने दिनांक 11 अप्रैल, 1983 के आदेश के द्वारा जब हमने रिट याचिका दायर की, निर्देश दिया था कि रिट याचिका में की गई टिप्पणियों के जवाब के लिए भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद, भारतीय चिकित्सा संघ और केरल राज्य के औषध नियंत्रक को छोड़कर भारत के सभी राज्यों के औषध नियंत्रकों को एक नोटिस जारी किया जाना चाहिए। और ऐसा नोटिस जारी कर दिया गया था, लेकिन किसी ने भी इस न्यायालय में हलफनामा दायर करने की परवाह नहीं की हालांकि 3½ वर्ष से अधिक समय बीत चुका है।



[हिन्दी]

## बिलासपुर, मध्य प्रदेश में प्राचीन मंदिर और मूर्तियाँ

1488. डा० प्रभात कुमार मिश्र : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में बिलासपुर जिले में कितने प्राचीन मंदिर और मूर्तियाँ हैं और यह किन स्थानों पर स्थित हैं;

(ख) क्या उनकी समुचित देखभाल की जा रही है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में किये जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (धीमती कृष्णा साहू) : (क) मध्य प्रदेश के बिलासपुर जिले में संरक्षित मंदिरों/मूर्तियों की संख्या और स्थान संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) जी, हाँ।

(ग) स्मारकों के नियमित रख-रखाव और मरम्मत के अतिरिक्त जहाँ कहीं संरचना को जलरोधी बनाना व वनस्पति के निराकरण की आवश्यकता है वहाँ यह कार्य कर दिया गया है।

## विवरण]

बिलासपुर जिला (मध्य प्रदेश) में केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारक

क्रम सं०	नाम	स्थान
1	2	3
1.	अरभार मंदिर	अरभार
2.	मंदिर	बेलपान
3.	मंदिर	पत्तोरा
4.	बड़ा बैचनव मंदिर	आमिशीर

1	2	3
5.	छोटा मंदिर	जानिगीर
6.	साबेरी का ईंटों का मंदिर	खरोडा
7.	छोटी ईंटों का मंदिर	—वही—
8.	सूर्य मंदिर	—वही—
9.	पटेलखवर महादेव मंदिर परिसर	मालार
10.	महादेव मंदिर	पाली
11.	कंठी देवाल मंदिर	रतनपुर
12.	आषा विध्वंसित वेशव नारायण मंदिर	शिवरी नारायण
13.	शिवरी नारायण मंदिर	शिवरी नारायण
14.	बहुत प्राचीन मंदिर का अवशेष	तुमानी

मध्य प्रदेश की सिंचाई परियोजनाओं को केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति

1489. डा० प्रभात कुमार मिश्र  
श्री परसराम मारहाज

} : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे

कि :

(क) मध्य प्रदेश सरकार द्वारा केन्द्रीय सरकार की स्वीकृति हेतु कौन-कौन सी बड़ी और मध्यम दर्जे की सिंचाई परियोजनाओं के प्रस्ताव भेजे गए हैं;

(ख) स्वीकृत प्रस्तावों के नाम क्या हैं; और

(ग) इन परियोजनाओं पर कार्य कब शुरू होने की सम्भावना है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) मध्य प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तुत की गई 17 बृहत् तथा 3 मध्यम सिंचाई परियोजनाएं छठी योजना के अन्त तक स्वीकृति हेतु लम्बित पड़ी थीं। उसके बाद 3 बृहत् तथा एक मध्यम सिंचाई स्कीमें प्राप्त हुई हैं। योजना आयोग ने जोबाट मध्यम सिंचाई स्कीम को अनुमोदन प्रदान कर दिया है। बन (संरक्षण) अधिनियम, 1980 के अन्तर्गत स्वीकृति प्राप्त करने के बाद ही इस परियोजना का निर्माण कार्य आरम्भ किया जाएगा।

**बुराड़ी गांव और केन्द्रीय टर्मिनल के सीधी बस सेवा**

1490. श्री राज कुमार राय : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में बुराड़ी गांव, संत नगर और उसके आस-पास के क्षेत्रों से प्रतिदिन नई दिल्ली आने वाले हजारों यात्रियों को पर्याप्त बस सेवा उपलब्ध नहीं है;

(ख) क्या इन स्थानों से केन्द्रीय टर्मिनल के लिए कोई सीधी बस सेवा नहीं है;

(ग) यदि हां, तो बुराड़ी गांव से केन्द्रीय टर्मिनल के लिए सीधी बस सेवा तब तक आरम्भ करने का विचार है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : (क) से (ख) बुराड़ी गांव और संत नगर अन्तर्राज्यीय बस टर्मिनल और गुरु तेग बहादुर नगर से सीधे जुड़े हुए हैं जहां से यात्री इन स्थानों पर उपलब्ध बस बदलने की सुविधाओं का लाभ उठाकर अन्य गन्तव्य स्थानों को बस बदल कर पहुंच सकते हैं। इसके अलावा, यात्रियों की सुविधा के लिए बुराड़ी गांव से केन्द्रीय टर्मिनल के लिए प्रातः 8 बजे और 9 बजे तथा केन्द्रीय टर्मिनल से बुराड़ी गांव के लिए सायं 5.15 बजे और 6 बजे दो "लिमिटेड स्टॉप" ट्रिप भी सुलभ कराये गये हैं।

**दिल्ली में बुराड़ी गांव और संत नगर कालोनी में केन्द्रीय सरकार  
स्वास्थ्य योजना औषधालय**

1491. श्री राज कुमार राय : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के बुराड़ी गांव और संत नगर कालोनी में जहां हजारों सरकारी कर्मचारी रहते हैं; केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का कोई औषधालय नहीं है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उपयुक्त स्थानों पर केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना के औषधालय खोलने का है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज चापड़) : (क) से (ख) किसी क्षेत्र में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना का नया औषधालय खोलने के लिए उस क्षेत्र के 3 कि० मी० दायरे में 2000-2500 केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के निवास करने के बुनियादी

मानदण्ड को पूरा करना आवश्यक है। बुराड़ी गांव तथा सन्त नगर में केन्द्रीय सरकार स्वास्थ्य योजना/औषधालय खोलने के प्रश्न पर बुनियादी मानदण्ड को पूरा होने और साधनों के उपलब्ध होने पर ही विचार किया जाएगा।

[अनुवाद]

केन्द्रीय विद्यालयों में पुस्तकालयाभ्यापकों के रिक्त पद

1492. श्री राज कुमार राय : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या कई केन्द्रीय विद्यालयों में पुस्तकालयाभ्यापकों के पद रिक्त पड़े हैं;
- (ख) यदि हाँ, तो ऐसे कुल कितने पद रिक्त पड़े हैं;
- (ग) कुल मंजूर पदों में से कितने प्रतिशत पद रिक्त पड़े हैं;
- (घ) इन पदों के रिक्त रहने के क्या कारण हैं;
- (ङ) रिक्त पदों को भरने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की गई है/करने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) जी, हाँ।

(ख) 28-2-1986 की क्या स्थिति के अनुसार 77

(ग) 17 प्रतिशत।

(घ) ये रिक्तियाँ नये पदों के सृजन से और वर्तमान पुस्तकालयों के पद त्याग/छेवा-निवृत्ति/पदोन्नति के कारण हुईं।

(ङ) चयन प्रक्रिया के पश्चात् पुस्तकालयों के रिक्त पदों को भरने के लिए पहले ही पैल बना लिए गए हैं।

केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा कार्यान्वित की गई विभिन्न निर्माण परियोजनाओं में अनियमितताएं

1493. श्री राज कुमार राय : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के नियन्त्रक तथा महालेखा परीक्षक ने वर्ष 1984-85 के लिए अपने प्रति-वेदन में केन्द्रीय विद्यालय संगठन द्वारा कार्यान्वित की गई विभिन्न निर्माण परियोजनाओं में अनेक अनियमितताओं की ओर ध्यान दिलाया है;

(ख) यदि हां, तो इन अनियमितताओं का ब्योरा क्या है और कितनी घनराशि की हानि हुई; और

(ग) इस हानि के जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) भारत के नियन्त्रक तथा महालेखा परीक्षक ने वर्ष 1984-85 की रिपोर्ट, जो सभा पटल पर पहले ही रखी जा चुकी है, में लागत में वृद्धि और इन मामलों में निष्पक्ष व्यय से सम्बन्धित विलम्बों के उदहारणों का उल्लेख किया है।

(ग) भारत के नियन्त्रक तथा महालेखा परीक्षक द्वारा दी गई टिप्पणियों को ध्यान में रखते हुए निर्माण-कार्य से सम्बन्धित पद्धतियों तथा प्रक्रियाओं को सरल बनाया जा रहा है।

26 जनवरी, 1987 को रेलगाड़ियों का रद्द किया जाना

1494. श्री ध्यानन्ध सिंह }  
श्री सौदे रमैया } : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 26, जनवरी, 1987 को कई मेक एक्सप्रेस और पैसंजर गाड़ियों को रद्द कर दिया गया था।

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

(ग) इसके क्या कारण हैं; और

(घ) इन्हें कब से चलाये जाने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिग्गिया) : (क) से (घ) जी, हां। अपरि-हाय परिचालनिक परिस्थितियों के कारण कुछ गाड़ियों को रद्द करना पड़ा था। इन्हें धीरे-धीरे पुनः शुरू किया जायेगा।

मध्य प्रदेश में नई रेल लाइनों/सुबिधाएं

1495. श्री महेश्वर सिंह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा मध्य प्रदेश में नई रेल लाइनें बिछाने अथवा रेल सुविधाओं के विस्तार के सम्बन्ध में जांच किये जा रहे अथवा विचार किये जा रहे प्रस्तावों की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) किस मामले में सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है तथा सर्वेक्षण के क्या परिणाम निकले तथा इनके लिए धन आवंटित करने और प्रस्तावों को कार्यान्वित करने के लिए कोन से कदम उठाये जा रहे हैं; और

(ग) अन्य प्रस्तावों के सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) पिछले एक वर्ष के दौरान निम्नलिखित नई लाइनें/रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए सर्वेक्षण पूरे किये गये हैं:—

क्र० सं०	परियोजनाएं जिनका सर्वेक्षण किया गया	लम्बाई (कि० मी० में)	लागत (करोड़ रुपयों में)
1	2	3	4
1.	ढल्ली-राजहरा-रोषाट नई लाइन (ढल्ली-राजहरा-जगदलपुर नई लाइन का भाग)	95	61.80
2.	खंडवा-खारगांव नई लाइन	84	48.01
	क्रम सं० 1 के लिए हम इस्पात एवं खान मन्त्रालय तथा योजना आयोग के साथ बात-चीत कर रहे हैं।		
	क्रम सं० 2 को वित्तीय दृष्टि से अनाश्रय पाया गया है।		
2.	निम्नलिखित नई लाइनों/रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए सर्वेक्षण प्रगति पर है :—		

क्र० सं०	परियोजना	12 दिसम्बर, 19४6 तक सर्वेक्षण की प्रगति का प्रतिशत
1	2	3
	नई लाइनें	.
1.	रीवा-भ्योहारी बड़ी लाइन के लिए अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण	92

1	2	3
2.	बिलासपुर-जबलपुर बड़ी लाइन के लिए टोह सर्वेक्षण	—
3.	रोघाट-जगदलपुर बड़ी लाइन (डस्ली-राजहरा-जगदलपुर का भाग) के लिए पुनर्मूल्यांकन सर्वेक्षण	95
दोहरी लाइन बिछाना		60

गोधरा-रतलाम खंड के बीच तीसरी लाइन के लिए इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण, रतलाम में बड़ी लाइन बाई-पास और इकहरी लाइन वाले टुकड़ों पर दोहरी लाइन बिछाना।

(इकहरी लाइन वाले तीन टुकड़ों में दोहरी लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण पूरा हो गया है और इस कार्य को 1986-87 के बजट में अनुमोदित किया गया है)।

#### कपूरथला में सवारी डिब्बा कारखाना

1496. श्री महेश्वर सिंह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कपूरथला में सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने के कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) इस पर अब तक मदवार कितना धन व्यय किया गया है; और

(ग) यह कारखाना कब तक चालू हो जाएगा ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) 31-1-1987 को कपूरथला में रेल सवारी डिब्बा कारखाने की संरचनाओं के सम्बन्ध में हुई वास्तविक प्रगति 23 प्रतिशत है।

(ख) 31-1-1987 तक 25.03 करोड़ रुपये खर्च हुए थे। मदवार ब्योरे नीचे दिये गये हैं:—

#### खर्च

1.	भूमि	—	2.79 करोड़ रुपये
2.	सिविल इंजीनियरी	—	18.39 करोड़ रुपये

3.	यांत्रिक इंजीनियरी	—	1.95 करोड़ रुपये
4.	बिजली इंजीनियरी	—	1.39 करोड़ रुपये
5.	अन्य	—	0.51 करोड़ रुपये
जोड़ :			25.03 करोड़ रुपये

(ग) मार्च, 1988 तक कारखाना के चालू हो जाने की सम्भावना है।

### परिवार कल्याण कार्यक्रमों के लिए जिला स्तरीय समितियां

1497. श्री परसराम भारद्वाज : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्यों में परिवार कल्याण कार्यक्रमों में लोगों को शामिल करके इन्हें लोकप्रिय बनाने हेतु जिला स्तरीय समितियां गठित करने के लिए हाल ही में कोई राशि दी है; और

(ख) यदि हां, तो कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के लिए नीति में नई प्रेरणा देने सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज क्षापडें) :  
(क) जी, हां।

(ख) संशोधित कार्य नीति के प्रारूप में जो नये कदम उठाए गए हैं उनमें ये भी शामिल हैं :— राज्य, जिला और खण्ड स्तरों पर जन समितियां गठित कर लोगों की भागीदारी बढ़ाना, गांव स्तर पर वालंटियर क्लर गठित करना, स्वैच्छिक कार्रवाई सम्बन्धी समिति के माध्यम से बुनियादी स्तर के स्वैच्छिक संगठनों को सहायता प्रदान करना, अभिज्ञात लक्षित समूहों के लिए विशेष संचार अभियान शुरू कर नई संचार कार्य नीति अपनाना और संचार सामग्री उत्पादन को विशेषज्ञता प्रदान करना, निवेशन एवं प्रशासन के लिए मौजूदा स्टाफिंग पैटर्न को सुदृढ़ कर कार्यक्रम प्रबन्ध तथा पर्यवेक्षण में सुधार लाना, पात्र दम्पती रजिस्ट्रों को अद्यतन बनाना तथा विभाग में मुख्यालय संगठन का पुनर्गठन करना, चिकित्सा तथा अर्ध-चिकित्सा कार्यकर्ताओं के लिए तकनीकी प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाकर सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार लाना तथा नस को पुनः जोड़ने के माइक्रोसर्जरी केन्द्रों की स्थापना कर नस को पुनः जोड़ने की सेवाएं उपलब्ध करना, जनसंख्या शिक्षा को गहन करना तथा व्यापक रोग प्रतिरक्षण कार्यक्रम के माध्यम से बच्चे को जीवित रखने की दर में वृद्धि करना।



बहुमूल्य कलाकृतियों के मूल्यांकन और संरक्षण के लिए तंत्र

1498. श्री जी० भूपति  
श्री के० राममूर्ति  
श्री ए० जे० बी० महेश्वर राव } : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताते

की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बहुमूल्य कलाकृतियों के मूल्यांकन तथा संरक्षण और यह निर्णय के लिये कि कौन सी विशिष्ट बहुमूल्य कलाकृति प्रदर्शन के लिए देश के बाहर नहीं भेजी जाएगी, कोई तंत्र स्थापित किया है;

(ख) यह सुनिश्चित करने के लिए कि सोवियत संघ में भारत महोत्सव के लिए भेजी जाने वाली कलाकृतियों को कोई नुकसान न हो, क्या विशेष कदम उठाये जा रहे हैं; और

(ग) सोवियत संघ के कई शहरों में आयोजित किये जाने वाले समारोहों के पांच मुख्य भागों का व्योरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) विदेश में प्रदर्शनियों के लिए भेजी जाने वाली कलाकृतियों को अनुशंसा करने के लिए विशेषज्ञ मूल्यांकन समिति और संरक्षण समिति नामक दो समितियां गठित की गई हैं। कलाकृतियों की प्रदर्शनियों को विदेश में भेजे जाने के सम्बन्ध में मार्गदर्शी रूपरेखाएं भी तैयार की गई हैं।

(ख) विशेषज्ञों को कड़ी निगरानी में कलाकृतियों को उत्कृष्ट कोटि की पैकिंग सामग्री से पैक करते समय अत्यधिक सावधानी बरती जाती है। प्रत्येक स्तर पर समुचित रिकार्ड के लिए कलाकृतियों के विभिन्न कोणों से चित्र लिए जाते हैं। जब भी कलाकृतियां विदेश में भेजी जाती हैं, तो उनको भेजते समय तथा भारत वापस लाते समय उनके साथ एक कूरियर को भेजा जाता है। कनावस्तुओं का पूरा बीमा भी कराया जाता है।

(ग) सोवियत संघ में महोत्सवों के प्रस्तावित सात मुख्य भाग इस प्रकार हैं :—

(i) 40 से अधिक शहरों में प्रदर्शन कलाएं;

(ii) 40 से अधिक शहरों में 20 प्रदर्शनियां आयोजित की जाएंगी;

(iii) विभिन्न शहरों में 18 सेमिनार;

(iv) विभिन्न शहरों में 8 बड़े फिल्म महोत्सव;

(v) युवा कार्यक्रम—लगभग 500 युवक तीन समूहों में विभिन्न शहरों की यात्रा करेंगे;

- (vi) खेल कार्यकलापों के अन्तर्गत लगभग 225 खिलाड़ी यात्रा करेंगे; और  
 (vii) विभिन्न शहरों में 6 खाद्य महोत्सव आयोजित किए जाएंगे।

**माल की ढुलाई के लिए वैगनों की उपलब्धता**

1499. श्री बी० तुलसीराम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या देश में माल की ढुलाई की स्थिति खराब होती जा रही है;  
 (ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;  
 (ग) क्या वैगनों का विदेशों को निर्यात किया जा रहा है;  
 (घ) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न देशों को निर्यात किए गए वैगनों का ब्यौरा क्या है और इसके परिणामस्वरूप सरकार को विदेशी मुद्रा की कितनी आय हुई; और  
 (ङ) सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक रेल वैगनों की धरेलू मांग पूरी करने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाषवराव सिधिया) : (क) जी नहीं। दूसरी ओर इसने महत्वपूर्ण सुधार दिखाया है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) ब्यौरा इस प्रकार है।

वर्ष	मात्रा	देश	विदेशी मुद्रा में मूल्य (लाख रु० में) (रुपयों के बराबर)
1983-84	75	वियतनाम	304.94
1984-85	---	---	---
1985-86	143	उगांडा	745.52
1986-87	93	उगांडा	488.91

(ङ) इस अवधि के दौरान उत्पन्न होने वाले संभावित यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 7वीं योजना अवधि के दौरान 96,000 माल डिब्बे प्राप्त करने की योजना है।

**रेल दुर्घटनाओं में हताहत व्यक्तियों को मुआवजा**

1500. श्री बी० तुलसीराम : क्या रेल मंत्री रेल दुर्घटनाओं में हताहत व्यक्तियों को मुआवजा देने के बारे में 20 नवम्बर, 1986 के अतारंकित प्रश्न संख्या 2652 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे में मई से अक्टूबर, 1986 तक की अवधि के दौरान हुई 48 रेलवे रेल दुर्घटनाओं में जोन-वार कितने व्यक्ति मारे गए और कितने घायल हुए;

(ख) कितने मामलों में मुआवजे की अदायगी कर दी गई है और इस पर कुल कितनी राशि हुई है;

(ग) कितने मामले 46 महीने से अधिक समय से अनिर्णीत पड़े हैं; और

(घ) इसके कारण क्या है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिधिया) : (क) मई-अक्टूबर 1986 के दौरान हुई 48 गाड़ी दुर्घटनाओं में मारे गए और घायल होने वाले व्यक्तियों का रेलवे-वार ब्यौरा इस प्रकार है :

रेलवे	मारे गये/घायल हुए व्यक्तियों की संख्या	
	मारे गये	घायल
1	2	3
मध्य	3	12
पूर्व	63	77
उत्तर	8	31
पूर्वोत्तर	14	41
पूर्वोत्तर सीमा	32	87
दक्षिण	—	1

1	2	3
दक्षिण मध्य	13	32
दक्षिण पूर्व	14	21
पश्चिम	27	76

(ख) में (घ) इन मामलों में मुआवजे का भुगतान नहीं किया गया है क्योंकि संबद्ध राज्य सरकारों की सिफारिश पर नियुक्त दावा आयुक्तों ने अभी अपना निर्णय नहीं दिया है।

### आंध्र प्रदेश में युवा कल्याण कार्यक्रम

1501. श्री बी० तुलसीराम : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश राज्य में विशेषरूप से उसके पिछड़े/ग्रामीण/आदिवासी क्षेत्रों में युवा कल्याण कार्यक्रम शुरू करने सम्बन्धी कोई प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और इसके कब तक कार्यान्वित किए जाने की सम्भावना है; और

(ग) वर्ष 1986-87 के दौरान और सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक अलग-अलग कितनी धनराशि खर्च किये जाने की संभावना है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट ग्रहवा) : (क) से (ग) 15-35 वर्ष की आयु वर्ग में युवा व्यक्तियों के लिए देश के सभी भागों में केन्द्रीय सरकार द्वारा दो प्रमुख युवा कार्यक्रम कार्यान्वित किए जा रहे हैं ताकि युवाओं के पूरे व्यक्तित्व में सुधार किया जा सके और उन्हें जीवन तथा कार्य के लिए तैयार किया जा सके।

प्रथम डिग्री के छात्रों के लिए राष्ट्रीय सेवा योजना का कार्यक्रम राज्य सरकारों/संबंधित प्रशासनों के जरिए कार्यान्वित किया जाता है। आंध्र प्रदेश राज्य में वर्ष 1987-88 में एन०एस०एस० के अन्तर्गत 1,16,000 छात्रों का आबंटन किया गया है। ने० यु० केन्द्र की योजना ग्रामीण युवाओं के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा सीधे तौर पर कार्यान्वित की जाती है। आंध्र प्रदेश राज्य के 14 जिलों में ने० यु० केन्द्र चल रहे हैं। ने० यु० केन्द्र अपने युवा कार्यक्रमों के जरिए पिछड़े वर्ग और आदिवासी क्षेत्रों के भी युवाओं को शामिल करते हैं।

उपर्युक्त दो प्रमुख कार्यक्रमों के अलावा राष्ट्रीय एकीकरण को बढ़ावा देने, साहस को बढ़ावा

देने, स्वैच्छिक संगठनों को सहायता देने, युवाओं के प्रशिक्षण की योजना, युवाओं के लिए युवा क्लबों और प्रदर्शनियों को सहायता देने जैसे अन्य युवा कार्यक्रम भी राज्य सरकारों, स्वैच्छिक संगठनों ने ० यु० केन्द्रीय, राष्ट्रीय सेवा योजना एकादि के जरिए केन्द्रीय सरकार द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे हैं।

केन्द्रीय सरकार की विभिन्न युवा योजनाओं/कार्यक्रमों के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में अनुमोदित परिष्यय 99.20 करोड़ रुपये है। वर्ष 1987-88 के लिए इन कार्यक्रमों के लिए 3408.00 लाख रु० की बजट व्यवस्था की गई है।

### आंध्र प्रदेश में चल रही रेल परियोजनाएं

1502. श्री बी० तुलसीराम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश में कितनी रेल परियोजनाएं चल रही हैं ;

(ख) ऐसी परियोजनाओं का ब्योरा क्या है उनकी अनुमानित लागत (योजनावार) कितनी हैं और वे किन स्थानों पर चल रही हैं ;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन योजनाओं के लिए वर्षवार और योजनावार कितनी-कितनी धनराशि आवंटित की गई है और प्रत्येक योजना पर, पृथक-पृथक कितनी धनराशि खर्च की गई है ; और

(घ) चालू परियोजनाओं के कब तक पूरा होने की आशा है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : (क) से (घ) आंध्र प्रदेश में भारी संख्या में रेलवे निर्माण कार्य प्रगति पर हैं जिनका ब्योरा रेलवे बजट की पिक बुक में दिया जाता है। आंध्र प्रदेश में अनुमोदित नई लाइनों और आमान परिवर्तन परियोजनाओं का अपेक्षित ब्योरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण  
(करोड़ रुपयों में)

क्र० सं०	परियोजना	अनुमानित लागत	1984-85		1985-86		1986-87		पूरा करने की तिथि
			अन्तिम अनुदान	व्यय	अन्तिम अनुदान	व्यय	अन्तिम अनुदान	व्यय	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
नई लाइनें									
1.	बीबीनगर-नडिकुडे	53.66	4.35	4.28	4.49	3.78	7.50	5.07	110 कि० मी० डोल दिया गया है। शेष का लक्ष्य 87-88
2.	भद्राचलमरोड-मानगुरु	19.76	0.70	0.70	.90	.88	.39	.30	9/83 में प्रारम्भ।
3.	शैलापुर-पाटनचेरु	7.00	0.53	0.54	0.32	.32	.30	.37	अवशिष्ट कार्य जारी है। *

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4.	मोटुसारी-जगयापेट	19.38	5.40	5.49	2.04	2.03	2.68	1.96	लक्ष्य-26 कि० मी० 3/87 6 कि० मी० 9/87
5.	आदिलाबाद-विम्पलकुट्टी	14.46	1.00	1.11	0.95	0.93	1.00	0.47	*
6.	चित्रदुर्ग-रायदुर्ग	35.00	1.21	1.25	0.75	0.75	1.00	0.91	*
	आमाल परिवर्तन								
1.	गुंडूर-मचेरला	32.26	0.10	0.10	0.27	0.21	2.85	0.85	*
2.	परमनी-आदिलाबाद	95.00	0.20	0.16	0.10	0.10	0.14	0.16	*
3.	गुंनुक्लम्पु-जंगमूरू	52.00	3.98	3.93	1.04	1.10	0.26	0.26	1/83 में प्रारम्भ। अवशिष्ट कार्य जारी है।

\* इन परियोजनाओं का पूरा होना आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

## रेल संचालन सूचना प्रणाली लागत

1503. श्री मूलचन्द्र डागा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल संचालन सूचना प्रणाली लागत में कोई वृद्धि हुई है; और

(ख) यदि हां, तो विवरण सहित इसके कारण क्या हैं और इस परियोजना के पूरा होने की निर्धारित तिथि कौन सी है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) माल परिचालन सूचना प्रणाली परियोजना की संशोधित लागत अभी निश्चित नहीं की गई है, क्योंकि इसका चुनी जाने वाली दूर-संचार नेटवर्क प्रौद्योगिकी से गहरा सम्बन्ध है, जिसके सम्बन्ध में अभी निर्णय लिया जाना है।

परियोजना के पूरा होने की लक्ष्य तिथि दिसम्बर, 1993 है।

## दिल्ली परिवहन निगम के बस चालकों का नेत्र परीक्षण

1504. श्री मूल चन्द्र डागा : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली परिवहन निगम बस चालकों की भर्ती के समय उनकी नेत्र परीक्षा करवाता है और उसके पश्चात समय-समय पर विभागीय जांच भी की जाती है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या दिल्ली परिवहन निगम ने आटोमोबाइल एसोसिएशन आफ अपर इंडिया की निःशुल्क नेत्र परीक्षा सेवा की पेशकश स्वीकार कर ली है; और

(घ) यदि नहीं, तो आटोमोबाइल एसोसिएशन आफ अपर इंडिया को इसके लिए कितनी राशि अदा करनी होगी और इसका ब्योरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (ग) और (ख) लाइसेंस देने वाले प्राधिकरणों द्वारा ड्राइविंग लाइसेंस जारी करने और उसका नवीकरण करने के समय मेडिकल प्रमाणपत्र की आवश्यकता की पूर्ति कराये जाने के अलावा, दिल्ली परिवहन निगम ड्राइवरों की भर्ती करने से पहले प्रत्येक ड्राइवर की आंखों की जांच कराता है। 55 वर्ष की आयु पूरी कर लेने के बाद प्रतिवर्ष उसकी मेडिकल जांच कराई जाती है। बीच-बीच में भी सड़क सुरक्षा की दृष्टि से आंखों की जांच कराई जा रही है।



(ग) जी, हां।

(घ) प्रश्न ही उठता।

### हड़बंगी परियोजना

1505. श्री सोमनाथ राय : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में हड़बंगी परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है और इस पर अब तक कितनी धन राशि व्यय की गई है;

(ख) इसका कितना कार्य पूरा हो चुका है; और

(ग) परियोजना के लिए किन-किन स्रोतों से धन मंजूर किया गया है और इसे किस तारीख तक पूरा करने का लक्ष्य है ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरामन्ध) : (क) और (ख) दिसम्बर, 1986 तक उड़ीसा में हड़बंगी परियोजना पर 13.14 करोड़ रुपये की धनराशि व्यय हो चुकी है तथा लगभग 25 प्रतिशत कार्य पूरा हो चुका है।

(ग) इस परियोजना का वित्त-पोषण राज्य के योजना संसाधनों से किया जा रहा है तथा इसे मार्च, 1991 तक पूरा करने का लक्ष्य है।

### इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया का विलय

1506. श्रीधरी प्रखर हसन  
श्री काली प्रसाद पाण्डेय  
श्री उत्तम राठोड़  
प्रो० मधु बण्डवते  
श्री मोहन भाई पटेल  
श्री अमर सिंह राठवा

} : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया का विलय सम्बन्धी योजना व्यवहार्य नहीं पाई गई है और इसलिए इसके विलय का विचार त्याग दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसा निर्णय लेने के क्या कारण हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इनका विलय कब किया जाएगा ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) से (ग) इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया के विलय का प्रस्ताव विचाराधीन है। इसके ढाँचे के बारे में कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है।

दिल्ली विश्वविद्यालय में व्यवसायिक विषय लेने वाले छात्रों की शिकायतें

1507. चौधरी अख्तर हुसैन : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को दिल्ली विश्वविद्यालय के बी० ए० (पास कोर्स) और बी० एस० सी० (जनरल) पाठ्यक्रमों में व्यवसायिक विषय लेने वाले छात्रों की ओर पर्याप्त ध्यान न दिए जाने के बारे में प्रकाशित समाचारों की जानकारी है;

(ख) यदि हाँ, तो ऐसे छात्रों की संख्या कितनी है और उनकी शिकायतें क्या हैं; और

(ग) उनकी शिकायतों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिला और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग) सूचना दिल्ली विश्वविद्यालय से एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

दिल्ली परिवहन निगम की बसों से होने वाली दुर्घटनायें

1508. श्री राजकांत ठिगाल  
श्री चिरंजी लाल शर्मा  
श्री० अन्नमान् बेवी  
श्री आरिफ मोहम्मद खां  
श्री के० प्रधानी  
श्री चौधरी राम प्रकाश } : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब, हरियाणा और दिल्ली वाणिज्य तथा उद्योग मंडल द्वारा हाल ही में किए गये एक अध्ययन से पता चला है कि दिल्ली परिवहन निगम की बसों से होने वाली दुर्घटनाओं में बहुत अधिक लोग मर रहे हैं;

(ख) क्या पंजाब, हरियाणा और दिल्ली वाणिज्य तथा उद्योग मंडल का यह, मत भी है कि दिल्ली परिवहन निगम की बसों से अधिकतम दुर्घटनाएँ दिल्ली परिवहन निगम के चालकों द्वारा अंधा-धुंध और लापरवाही से बसें चलाने के कारण होती हैं;

(ग) 1986 के दौरान और जनवरी 1987 तक दिल्ली परिवहन निगम की बसों से हुई दुर्घटनाओं में कितने व्यक्ति मारे गये और कितने जखमी हुए; और

(घ) इन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) जी हाँ। लेख के अनुसार दिल्ली परिवहन निगम से 20% जानसेवा दुर्घटनाएं होती हैं।

(ख) लेख में इस प्रकार की कोई टिप्पणी नहीं की गई है।

(ग) सूचना निम्न प्रकार है:—

वर्ष	व्यक्तियों की संख्या	
	मृत	घायल
1986	198	1675
1987 (31 जनवरी, 87 तक)	11	127

(घ) इसके अलावा दिल्ली परिवहन निगम द्वारा सुरक्षा में सुधार लाने के लिए रिफ्रेशर प्रशिक्षण, गतिसीमा लागू करने, नगर रूट की बसों में स्पीड गवर्नरों का प्रावधान करने, सबसे अच्छे ड्राइवर के रूप में प्रोत्साहन जैसे उपाय किए गये हैं।

#### हराड़ी आयोग की सिफारिशें

1509. श्री कृष्ण सिंह }  
 श्री प्रकाश बी० पाटिल }  
 डा० कृपालिषु मोई } : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे  
 श्री बसंपाल सिंह मलिक }  
 श्री पी० नामग्याल }  
 चौधरी राम प्रकाश }

कि :

(क) क्या पंजाब, हरियाणा और राजस्थान के बीच रावी-ब्यास नदी के पानी के बंटवारे के सम्बन्ध में हराड़ी आयोग ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हाँ, तो आयोग की मुख्य सिफारिशें और निष्कर्ष क्या हैं; और

(ग) इन सिफारिशों और निष्कर्षों को कार्यान्वित करने हेतु कौन से कदम उठाए गये हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) रावी-व्यास जल अधिकरण ने 30-1-1987 को सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी थी जिस पर विचार किया जा रहा है।

कैंसर के उपचार के लिए नई तकनीकी का विकास

1510. श्री के० रामचन्द्र रेड्डी }  
श्री मङ्गल वासनिक } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने  
श्री बनबारी लाल पुरोहित } की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कैंसर के रोगियों के उपचार के लिए द्यूमर युक्त टिशुओं में ताप द्वारा बिड़ित्सा देने की तकनीक विकसित की गई है;

(ख) क्या भारत में इसके प्रभावीकरण की जांच की गई है और अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली में इस तकनीक से उपचार आरम्भ किया गया है;

(ग) क्या कैंसर का यह उपचार देश में कैंसर के रोगियों के लिए उपलब्ध कराया जाएगा; और

(घ) इस उपचार पर कितनी लागत आने की सम्भावना है और क्या गरीब लोग इस उपचार के खर्च को वहन कर सकेंगे ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) पश्चिम देशों के कुछ साहित्य में कैंसर के उपचार के लिए एक सहायक के रूप में अतिताप की उपयोगिता के बारे में सुझाव दिया गया है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) उपर्युक्त (ख) को देखते हुए ये प्रश्न ही नहीं उठते।

मद्रास के मीनामक्कम हवाई अड्डे पर बम विस्फोट

1511. श्री के० रामचन्द्र रेड्डी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी, 1987 के पहले सप्ताह में मद्रास के मीनामक्कम हवाई अड्डे के अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल कॉम्प्लेक्स में एक बम विस्फोट हुआ जिससे इसकी दीवारों को क्षति पहुंची;

(ख) यदि हां, तो इससे कुल कितनी क्षति हुई;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में किसी जांच के आदेश दिए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले हैं ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) 4 जनवरी, 1987 को मद्रास एयरपोर्ट के बाहर एक विस्फोट हुआ था।

(ख) एयरपोर्ट की चार-दीवारी का एक हिस्सा क्षतिग्रस्त हो गया था और इसकी मरम्मत पर 500 रुपये लगे।

(ग) और (घ) मीनाम्बकम पुलिस के पास एक मामला दर्ज किया गया है।

#### बम्बई हवाई अड्डे पर बिजली गुल होना

1512. श्री के० रामचन्द्र रेड्डी }  
श्री शरद बिघे } : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा

करेंगे कि :

(क) क्या 9 दिसम्बर, 1986 को बम्बई हवाई अड्डे पर बिजली गुल हो गई थी जिसके कारण यह हवाई अड्डा सात घंटे तक बन्द रहा;

(ख) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इस घटना की जांच करने के आदेश दिए हैं; और

(ग) यदि हां, तो जांच निष्कर्ष क्या है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) बम्बई हवाई अड्डे पर दिनांक 9-12.86 को 14.40 बजे से 20.10 बजे तक बिजली की सप्लाई बन्द रही थी। तथापि, 14.45 बजे से 20.00 बजे के समय के दौरान आगमनों और प्रस्थानों को व्यवस्थित करने के लिए बैटरी से परिचालित सेटों के द्वारा हवाई यातायात सेवा मुहैया की गई थी।

(ख) जी, हां।

(ग) मामले की जांच के लिए अध्यक्ष, भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा नियुक्त समिति ने अपनी रिपोर्ट प्राधिकरण को प्रस्तुत कर दी है जिसका उचित कार्यवाही के लिए अध्ययन किया जा रहा है।

[हिन्दी]

उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती पर्वतीय जिलों में नवोदय-विद्यालय

1513. श्री हरीश रावत : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वित्तीय-वर्ष के दौरान उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती पर्वतीय जिलों, जैसे अल्मोड़ा और पिथौरागढ़ में नवोदय विद्यालय खोले जाएंगे; और

(ख) यदि नहीं, तो इन सीमावर्ती क्षेत्रों को पर्याप्त प्राथमिकता न देने के क्या कारण हैं ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कुव्वा साही) : (क) और (ख) नवोदय विद्यालयों की स्थापना सम्बन्धी योजना में सातवीं योजना अवधि के दौरान देश के प्रत्येक जिले में एक-एक की दर से विद्यालय खोलने की परिकल्पना की गई है। इसमें सभी पर्वतीय और सीमावर्ती जिले भी शामिल हैं। वर्ष 1986-87 के दौरान, नैनीताल के पर्वतीय जिले में एक नवोदय विद्यालय स्थापित किया गया है। भूमि तथा भवनों की उपलब्धता के आधार पर, चरणबद्ध रूप में प्रत्येक वर्ष नए स्कूल खोले जा रहे हैं।

इन्डियन एयर लाइंस की उड़ानों का रद्द किया जाना

1514. श्री हरीश रावत : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इन्डियन एयरलाइंस द्वारा गत चार महीनों के दौरान कितनी उड़ानें रद्द की गईं और इन उड़ानों को रद्द किए जाने के कौन-कौन से कारण हैं; और

(ख) इसके परिणामस्वरूप इन्डियन एयरलाइंस को कितना घाटा हुआ ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) विनांक 1 अक्टूबर, 1986 से 31 जनवरी, 1987 के दौरान, खराब मौसम, हवाई यातायात नियंत्रण, सुरक्षा, अनुवर्ती कारणों आदि जैसे कारणों से इन्डियन एयरलाइंस की 906 उड़ानें रद्द की गई थीं।

(ख) उड़ान के रद्द हो जाने पर, यात्री प्रायः उसी अथवा अगली उपलब्ध उड़ान द्वारा अगले दिन अथवा टिकटों के मार्ग परिवर्तन करके यात्रा करते हैं। तथापि, रद्द की गई उड़ानों पर बुक किए गये यात्रियों के लिए खान-पान/होटल में स्थान की व्यवस्था करने के लिए इन्डियन एयरलाइंस द्वारा कुछ खर्चा किया जाता है। इन्डियन एयरलाइंस के अनुसार अपनी टिकटें रद्द करवाने वाले यात्रियों की संख्या नगण्य है। इन्डियन एयरलाइंस ने, उड़ानों के रद्द किये जाने के कारण हुई राजस्व हानि की मात्रा का कभी जायजा नहीं लिया है।

उत्तर प्रदेश की सिंचाई परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक और  
अन्तर्राष्ट्रीय विकास एजेंसी से वित्तीय सहायता

1515. श्री हरीश रावत : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश की किन-किन परियोजनाओं के लिए विश्व बैंक और अन्तर्राष्ट्रीय विकास एजेंसी द्वारा पिछले दो वर्षों में ऋण स्वीकृत किया गया है;

(ख) उनके लिए स्वीकृत ऋण की कुल राशि कितनी थी और इससे राज्य की सिंचाई क्षमता में किस सीमा तक वृद्धि होने की संभावना है;

(ग) क्या राज्य की कुछ और परियोजनाएं ऋण दिए जाने हेतु इन दोनों संस्थाओं के विचाराधीन हैं; और

(घ) यदि हां, तो इन परियोजनाओं के नाम क्या हैं और सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं कि ऋण शीघ्र मंजूर किये जायें ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) और (ख) विश्व बैंक के अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ ने जून, 1984 में उत्तर प्रदेश में अजर गंगा नहर प्रणाली के सुधार तथा आधुनिकीकरण के लिए 125 मिलियन अमरीकी डालर की सहायता प्रदान की है। इस परियोजना के प्रथम सोपान को, जिसे अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ से सहायता मिल रही है, छः वर्ष की अवधि में पूरा करने का कार्यक्रम है तथा इससे सिंचित क्षेत्र में 9000 हेक्टेयर की वृद्धि होने की संभावना है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

पिथौरागढ़ और चमोली के लिए वायुदूत सेवाओं की वाणिज्यिक  
संभावनाओं का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण

1516. श्री हरीश रावत : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने उत्तर प्रदेश में पिथौरागढ़ और चमोली को वायुदूत सेवा से जोड़े जाने के बारे में वाणिज्यिक संभावनाओं का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन जिलों को वायुदूत सेवा से जोड़ना वाणिज्यिक दृष्टि से लाभ कर पाया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इन क्षेत्रों में हवाई पट्टियों का निर्माण करने के लिए कौन से कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) और (ख) वायु, दूत द्वारा किए गये पिथौरागढ़ के तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण से यह पता चला है कि आर्थिक रूप से सामग्री सेवा खालू करने का न्यायोचित ठहराने के लिए पर्याप्त यातायात उपलब्ध है। चमोली के सम्बन्ध में कोई ऐसा सर्वेक्षण नहीं किया गया है।

(ग) उत्तर प्रदेश सरकार ने पिथौरागढ़ और गौघर पर हवाई पट्टी निर्माण करने की योजना बनाई है।

### दिल्ली में डाक्टरों और नर्सों की हड़ताल का प्रभाव

1517. डा० चन्द्र गोखर त्रिपाठी : क्या स्वास्थ्य 'और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के कई अस्पतालों में डाक्टरों और नर्सों की हड़ताल के कारण छे पिछले दो महीनों में मरीजों को भारी परेशानियों का सामना करना पड़ा है;

(ख) यदि हाँ, तो ऐसे अस्पतालों के नाम क्या हैं और नर्सों और डाक्टर कितने दिन हड़ताल पर रहे;

(ग) इस हड़ताल के कारण कितने मरीजों की मृत्यु हुई; और

(घ) क्या भविष्य में ऐसी स्थिति से बचने के लिए सरकार के पास कोई दीर्घकालिक उपाय है; यदि हाँ, तो उनका ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) किसी मौत के लिए डाक्टरों और नर्सों की हड़ताल को सीधे उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता है।

(घ) शिकायतों को दूर करने और विवादों को निपटाने के लिए सुस्थापित तंत्र है। सरकार का हमेशा यह प्रयास रहा है कि वे कर्मचारियों को हड़ताल करने, के बजाए ऐसे तंत्रों की सहायता लेने के लिए राजी किया जाए। यह नीति जारी रखी जाएगी।



बिहार

भाग ख

अस्पताल का नाम	जितने दिन नसें हड़ताल पर रहीं	जितने दिन डाक्टर हड़ताल पर रहे
डा० राम मनोहर लोहिया अस्पताल	6 दिन	4 दिन
सफदरखंज अस्पताल	17 दिन	4 दिन
लेडी हाडिंग मेडिकल कालेज एवं श्रीमती सुचेता कृपलानी अस्पताल	16 दिन	5 दिन
अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान	17 दिन	3 दिन
लोक नायक जयप्रकाश नारायण अस्पताल	18 दिन	3 दिन
नई दिल्ली नगर पालिका	—	—
दिल्ली नगर निगम	17 दिन	—

[धनुबाद]

एयर इंडिया के पास विमानों की कमी

1518. श्री शरद बिषे }  
डा० डी० एम० रेड्डी } : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस समय एअर इंडिया के पास विमानों की कमी है और यह यूरोपीय और अन्य क्षेत्रों में यात्रियों की भारी संख्या के लिए सेवा प्रदान नहीं कर पा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या एअर इंडिया कोई और अग्रिक विमान खरीदने और/अथवा उनको पट्टे पर लेने की योजना बना रही है; और

(ग) विमानों की कमी के कारण यात्रियों के अन्य विमानों द्वारा यात्रा करने के कारण एअर इंडिया को गत 30 अप्रैल, से कितना नुकसान हुआ है ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) एयर इंडिया को अतिरिक्त विमान क्षमता की आवश्यकता है। अप्रैल—नवम्बर, 1986 के दौरान भारत महाद्वीप के

मार्ग पर उसका यात्री लोड फैक्टर 65.6 प्रतिशत था। उसी अवधि के दौरान भारत-अमरीका, भारत-सिंगापुर और भारत-पश्चिम अफ्रीका मार्गों पर यात्री लोड फैक्टर क्रमशः 74.2 प्रतिशत; 70.4% और 74.2% था। इन अधिक लोड फैक्टरों से यह पता चलता है कि विमान क्षमता की ओर अधिक जरूरत है।

(ख) एयर इण्डिया ने छः एयरबस ए-310-300 विमानों का आर्डर दिया था। इन विमानों में से पांच विमान अप्रैल, 1986 से धीरे-धीरे सेवा में शामिल कर लिये गये हैं। छठा विमान शीघ्र मिलने की आशा है। सरकार के अनुमोदन से, एयर इण्डिया ने दो बोइंग 747-300 विमानों की खरीद के लिए बोइंग कम्पनी को आशय-पत्र पेश किया है जिनकी डिलीवरी 1988 में होगी। एयर इण्डिया मष्ट हुए विमान "कनिष्क" के बदले में भी एक उपयुक्त बोइंग 747-200 विमान प्राप्त करने पर विचार कर रही है।

(ग) विमानों की कमी के कारण हुई हानि का अनुमान लगाना कठिन है।

#### जल वितरण में किसानों को सम्बद्ध करना

1519. श्री सी० माधव रेड्डी }  
श्रीमती बसवराजेश्वरी } : क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :  
डा० चिन्ता मोहन }

(क) क्या सिंचाई हेतु जल के वितरण में किसानों को सम्बद्ध करने के लिए कोई योजना बनाई गई है;

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

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : (क) से (ग) प्रथम दो वर्षों के लिए 100 ष० प्रति हेक्टेयर और तीसरे वर्ष के लिए 70 ष० प्रति हेक्टेयर की दर से कृषक संघों के प्रबन्ध खर्चों के लिए राज्यों को बराबर-बराबर आधार पर केन्द्रीय सहायता प्रदान करने हेतु केन्द्र प्रायोजित कमान क्षेत्र विकास कार्यक्रम के तहत एक स्कीम तैयार की गई है।

#### हवाई अड्डों से बस सेवाएं

1520. श्री सी० माधव रेड्डी }  
डा० डी० एन० रेड्डी } : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा  
श्री श्रीहरि राव }  
श्री बी० शोमनाथीश्वर राव }

करेंगे कि :

(क) क्या देश के सभी बड़े हवाई अड्डों पर विमान यात्रियों के लाभ के लिए बस सेवाएं उपलब्ध कराई गई हैं तथा हवाई अड्डा टर्मिनलों से सिटी सेंटर्स, रेलवे स्टेशनों और होटलों के लिए बसें चलाई गई हैं; और

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

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) और (ख) इण्डियन एयरलाइन्स बम्बई, कलकत्ता, दिल्ली और मद्रास को छोड़कर अन्य सभी हवाई अड्डों पर विमानों के पहुंचने और प्रस्थान करने के समय अपने सिटी कार्यालय से हवाई अड्डे तक, यात्रियों को प्रभार का भुगतान करने पर, कोच सेवा उपलब्ध कराती है। बम्बई, कलकत्ता और दिल्ली में मैसर्स एक्ससर्विसमेन एयरलिक ट्रांसपोर्ट सर्विसिज (इ०ए०टी०एस०) हवाई अड्डे से सिटी सेन्टर तक कोच सेवाएं, जो प्रमुख होटलों को भी जोड़ती हैं, उपलब्ध कराते हैं। मैसर्स एक्ससर्विसमेन एयरलिक ट्रांसपोर्ट सर्विसिज, बम्बई ें और इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा दिल्ली में यात्रियों की सुविधा के लिए दोनों टर्मिनलों के बीच कोच सेवा उपलब्ध कराते हैं; इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा दिल्ली पर, दिल्ली परिवहन निगम भी हवाई अड्डा टर्मिनल से, नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशनों और अन्तर्राज्यीय बस टर्मिनल के लिए थोड़े-थोड़े अन्तराल पर बसें चलाता है। मद्रास हवाई अड्डे पर मैसर्स पैलवेन ट्रांसपोर्ट नामक राज्य सरकार का परिवहन उपक्रम विमान यात्रियों को बस सेवाएं उपलब्ध कराता है।

भारतीय नौवहन निगम के मालवाही जहाज एम० बी० विश्व प्रताप

अनुराग का डूब जाना

1521. श्री सी० माधव रेड्डी }  
श्री पी० एम० सईद } : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की  
श्री बाला साहेब बिसे पाटिल }

कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय नौवहन निगम का मालवाही जहाज एम० बी० विश्व अनुराग 14 जनवरी, 1987 को जापान में समुद्र में डूब गया;

(ख) यदि हां, तो क्या इस दुर्घटना की कोई जांच की गई है;

(ग) यदि हां, तो निष्कर्षों का ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त जहाज में चालक दल और व्यक्तियों की संख्या कितनी थी और इनमें से कितने व्यक्ति जहाज के साथ ही डूब गये; और

(ङ) इस जहाज में लदे माल का ब्यौरा क्या है और माल सहित जहाज के डूब जाने से हुई कुल हानि का ब्यौरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) कुशीकिनो मेरोटाइम सेफटी एजेंसी, जापान ने प्रारम्भिक जांच की थी। तूफानी मौसम के कारण इस्पात की भारी प्लेटों को 4 नम्बर होल्ड में स्थानांतरित करने के कारण जहाज डूब गया। इसके कारण जहाज के बगल में छेद हो गया जिससे जहाज में पानी घुस गया। वाणिज्यपोत परिवहन अधिनियम के तहत प्रारम्भिक जांच और भारतीय नौवहन निगम द्वारा जांच की जा रही है।

(घ) जहाज पर 58 व्यक्ति थे। कोई व्यक्ति नहीं डूबा।

(ङ) जहाज पर 74 कंटेनरों सहित 10903 मी० टन इस्पात और जनरल कार्गो लदा था। 21 कंटेनरों को छोड़कर पूरा कार्गो जहाज के साथ ही डूब गया। 21 कंटेनर तैरते रहे और उन्हें आंशिक रूप से क्षतिग्रस्त दशा में निकाला गया। जहाज के डूबने के परिणामस्वरूप अनुमानित हानि की अभी गणना नहीं की गई है।

“एड्स” विषाणु रोग से पीड़ित विदेशी छात्र

1522. श्री सी० माधव रेड्डी श्री यशवन्त राव गडास पाटिल श्री एस० एम० गुरड्डी श्री जी० एस० बसवराव श्री के० प्रचामी	}	: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री
---	---	--

यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में अध्ययन कर रहे विदेशी छात्रों की कुल संख्या कितनी है और उनमें से अब तक कितने छात्रों को “एड्स” विषाणु रोग से पीड़ित पाया गया है;

(ख) ऐसे रोगी छात्र किस-किस देश के हैं और ये किन-किन विश्वविद्यालयों में कितनी-कितनी अवधि से अध्ययन कर रहे हैं;

(ग) क्या सरकार ने “एड्स” विषाणु रोग से पीड़ित पाये गये विदेशी छात्रों को उनके देश वापस भेजने का निर्णय किया है; और

(घ) क्या भारत में अध्ययन के किए आने वाले विदेशी छात्रों की जांच करने का कोई प्रस्ताव है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज कापड़ें) : (क) भारत में अध्ययन कर रहे विदेशी छात्रों की संख्या के संबंध में सूचना इस मन्त्रालय में उपलब्ध नहीं है। तथापि, अभी तक 1127 छात्रों की स्क्रीनिंग की गई है जिनमें से 11 छात्रों में एड्स संक्रमण होने का पता चला है।

(ख) प्रभावित छात्र निम्नलिखित देशों के हैं :—

केन्या	6
तंजानिया	4
मलीवी	1

इस मन्त्रालय में यह सूचना उपलब्ध नहीं है कि एड्स-पीड़ित छात्र किन विश्वविद्यालयों में अध्ययन कर रहे थे, और उनकी पढ़ाई की अवधि क्या है।

(ग) जी, हां।

(घ) जी, हां। सभी विदेशी छात्र (नये और पुराने दाखिल हुए) की स्वास्थ्य जांच के साथ एड्स की जांच करने के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों/सभी विश्वविद्यालयों को निदेश जारी कर दिये गये हैं।

राजधानी में आयुर्वेदिक तथा यूनानी चिकित्सा पद्धतियों से चिकित्सा  
व्यवसाय करने वाले नीम हकीम

1523. श्री सुभाष यादव }  
श्री धर्मपाल सिंह मलिक } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह  
बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राजधानी में आयुर्वेदिक तथा यूनानी चिकित्सा पद्धतियों में चिकित्सा व्यवसाय करने वाले नीम हकीम भारी संख्या में विद्यमान हैं;

(ख) क्या इनके अलावा राजधानी में 7000 पंजीकृत और असूचीबद्ध चिकित्सक भी चिकित्सा व्यवसाय कर रहे हैं और अत्याधिक अस्वास्थ्यकर परिस्थितियों में तैयार की गई षटिया औषधियों का प्रयोग कर रहे हैं; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कोई जांच की गई है और इस बारे में सरकार ने क्या कार्रवाई की है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज झापर्व) : (क) छे  
(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

“एड्स” की बीमारी के लिए हवाई अड्डों पर विदेशियों की जांच करना

1524. श्री सुभाष यादव  
श्री एम० रघुमा रेड्डी } : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने  
श्री प्रकाश चन्द्र }

की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राज्य अमरीका और यूरोपीय देशों से कुछ पर्यटक अपने साथ एड्स की बीमारी लाये थे; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या केन्द्रीय सरकार का विचार इस घातक बीमारी को देश में फैलने से रोकने के लिए विदेशियों के भारत में हवाई अड्डों पर उतरते समय उन पर निगरानी रखने का है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) किलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। फिर भी स्थिति की निरन्तर समीक्षा की जा रही है।

इन्दिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय की स्थापना में हुई प्रगति

1525. श्री चिरंजी लाल शर्मा : क्या मानव संसाधन विकास मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इन्दिरा गांधी खुला विश्वविद्यालय नई दिल्ली द्वारा शैक्षणिक कार्यक्रम शुरू करने में अब तक क्या प्रगति हुई है; और

(ख) इसमें विद्यार्थियों आदि को कब से भर्ती किया जायेगा ?

मानव संसाधन विकास मन्त्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मन्त्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) और (ख) विश्वविद्यालय ने पहले ही 2 डिप्लोमा कार्यक्रमों की एक दूरस्थ शिक्षा और दूसरा प्रबन्ध में घोषणा की है। लगभग 4500 छात्र इन दो कार्यक्रमों में, जो जनवरी, 1987 में शुरू किया गया, दाखिल किये गये। कुछ और डिप्लोमा पाठ्यक्रमों को शुरू करने का कार्य चल रहा है। विश्वविद्यालय का अवर-स्नातक कार्यक्रम 1988 में किसी समय शुरू होने की आशा है।

विश्वविद्यालय ने अब तक 4 क्षेत्रीय केन्द्रों और 22 मध्यम केन्द्रों की स्थापना की है।

अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण

1526. श्री गुरुदास कामत : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों के प्रस्तावित आधुनिकीकरण का व्योरा क्या है;

(ख) इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(ग) क्या सरकार विशेषकर इन हवाई अड्डों के बाहर यात्रियों के लिए सुविधाओं प्रदान करने पर विचार करेगी; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्योरा क्या है ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) दिल्ली और बम्बई स्थित अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर गौण निगरानी राडार, फ्लाइट डाटा और राडार डाटा प्रोसेसिंग सिस्टम, अवतरण उपकरण प्रणालियां, टर्मिनल ची०ओ०आर० और तल खोजी उपकरण प्रतिस्थापित करके विमान यातायात नियन्त्रण प्रणाली का आधुनिकीकरण किए जाने का प्रस्ताव है।

(ख) वर्ष 1987-88 के बजट अनुमानों में इस स्कीम के लिए 500 लाख रुपए का प्रावधान है।

(ग) और (घ) अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों के टर्मिनल भवनों के बाहर कार पार्किंग एरिया, शटल कोच सेवा, "प्रिपेड टैक्सी सेवा", माल बहन, पुलिस सहायता और सार्वजनिक टेलीफोन सेवा जैसी सुविधाओं की पहलू ही से व्यवस्था की गई है। नये टर्मिनल काम्प्लेक्सों के विकास के साथ-साथ इन सुविधाओं में भी वृद्धि की जायेगी।

"आयुर्बेब केन ट्रीट एड्स" शीर्षक से समाचार

1527. श्रीमती श्रीरा कुमार : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 9 फरवरी, 1987 के हिन्दुस्तान टाइम्स में "आयुर्बेब केन ट्रीट" "एड्स" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबन्धी व्योरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार "एड्स" के इलाज के लिए आयुर्वेदिक औषधियों के प्रवेक को बढ़ावा देने के लिए कोई उपाय कर रही है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) और (ख) जी, हां। सरकार ने 9 फरवरी, 1987 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में "आयुर्वेद से एड्स का इलाज हो सकता है" शीर्षक से छपी रिपोर्ट को देखा है। उसमें यह दावा किया गया है कि आयुर्वेदिक ग्रंथों में वर्णित ओजस्य के नैदानिक लक्षण एड्स के लक्षणों के समान हैं।

(ग) केन्द्रीय आयुर्वेद और सिद्ध अनुसंधान परिषद का इस क्षेत्र में अनुसंधान अध्ययन करने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

#### कानपुर में गंगा नदी पर बांध का निर्माण

1528. श्री जगदीश शर्मा : क्या जल संसाधन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश राज्य सरकार ने कानपुर में गंगा नदी पर बांध का निर्माण करने के सम्बन्ध में वर्ष 1982 में एक परियोजना प्रस्तुत की थी; और

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना पर कब तक कार्य शुरू किये जाने की सम्भावना है ?

जल संसाधन मन्त्री (श्री बी० शंकरामन्ध) : (क) जी, हां।

(ख) कानपुर के पास भैरों घाट के लगभग 1 किलोमीटर प्रति प्रवाह पर बराज बनाने के लिए जनवरी, 1983 में सिफारिश की गई थी। इस स्थल पर बराज के लिए आशोधित परियोजना रिपोर्ट राज्य सरकार से अभी प्राप्त होनी है।

[अनुवाद]

#### रेलवे गर्ल्स हाई स्कूल, आसनसोल में हिन्दी माध्यम से शिक्षण

1529. प्रो० सलाउद्दीन : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का रेलवे गर्ल्स हाई स्कूल, आसनसोल पश्चिम बंगाल में हिन्दी माध्यम से शिक्षण कार्य शुरू करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस मांग की जांच की गई है और इसे पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) प्रस्ताव की जांच की गई है। चूंकि आसनसोल में पहले से ही 8 कन्या उच्च विद्यालयों में हिन्दी माध्यम से पढ़ाया जा रहा है अतः संसाधनों की तंगी के कारण रेलवे कन्या विद्यालय में हिन्दी माध्यम से पढ़ाना बाध-



शक नहीं समझा जाता है ।

रेल-सेवा आयोग में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों का प्रतिनिधित्व

1530. डा० बी० बंकदेश : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1 जनवरी, 1987 को प्रत्येक रेल सेवा आयोग और रेलवे बोर्ड के अधीन अन्य कार्यालयों में विभिन्न श्रेणी की सेवाओं और पदों पर कर्मचारियों की कुल संख्या कितनी थी;

(ख) उपर्युक्त भाग (क) में उल्लिखित व्यक्तियों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के व्यक्तियों की संख्या कितनी थी;

(ग) उपर्युक्त सेवाओं और पदों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की संख्या के कम होने के यदि कोई कारण हैं, तो वे क्या हैं; और

(घ) इन सेवाओं और पदों में इन समुदायों के लोगों का प्रतिनिधित्व बढ़ाने के लिए गत तीन वर्षों में क्या उपाय किये गये हैं ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ख) रेल भर्ती बोर्डों एवं अन्य कार्यालयों से सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

पुरुषों द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाले गर्भनिरोधकों के नये तरीके

1531. श्रीमती भापुरी सिंह : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पुरुषों द्वारा प्रयोग में लाये जाने वाले गर्भ निरोधकों के प्रभावी और सप्राप्त्य नये तरीकों की संभावनाओं का पता लगाया है;

(ख) क्या कुछ देशों के ऐसे रसायन का पता लगाया है जो पुरुष के मुक्कानुओं को अनुत्पादक अथवा निष्क्रिय कर देता है; और

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

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज कम्पन्न) : (क) पुरुष प्रजनन क्षमता के विनियमित करने के लिए कारगर तथा स्वोकार्य नये गर्भनिरोधक विकसित करने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं ।

(ख) जी, हाँ ।

(ग) बनेक रसायनों ने जिनमें नाइट्रोप्युरेन्स थियोकेन्स, एल्किल निवेशक एजेन्ट बिस-

डाइएमीन्स डाइनाइट्रोपःयरोल्स मेथालाइड्यूट, क्लोरोहाइड्रिन, 6—ड्रेसॉक्सी, 6—हेलोशर्करी आदि शामिल हैं, पशुओं पर किए गए अध्ययनों में पुरुष प्रजननता-रोधी प्रभावशाली क्रियाशीलता दर्शायी। उपचार बन्द किए जाने पर इनमें से कम से कम कुछ रसायनों का प्रभाव प्रतिबर्ती था। परन्तु अवांछनीय गौण प्रभावों के साथ-साथ जननिक नुटिपूर्ण भ्रूण धारण की सम्भावना ने इन एजेंटों पर आगे अध्ययन करने की बात को निरस्तसाहित कर दिया है।

[हि:बी]

नागर विमानन विभाग में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित  
जनजातियों के कर्मचारी

1532. श्री राममगत पासवान : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नागर विमानन विभाग में इस समय कार्यरत कर्मचारियों की कुल संख्या कितनी है और उनमें से श्रेणी एक, दो, तीन और चार के कर्मचारियों की अलग-अलग संख्या कितनी है;

(ख) प्रत्येक श्रेणी में अनुसूचित जातियों अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों को प्रतिशतता कितनी है;

(ग) यह सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने क्या कार्रवाई की है कि आरक्षित पदों पर आरक्षण नीति के अनुसार अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के व्यक्ति नियुक्त किए जाएं; और

(घ) क्या सरकार विशेष विज्ञापन जारी करके अपेक्षित संख्या में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के व्यक्ति नियुक्त करेगी ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) मंत्रालय (मुख्य) में कार्य कर रहे कुल कर्मचारियों की संख्या और प्रत्येक श्रेणी/वर्ग में अनुसूचित जाति एवं अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों का प्रतिशत निम्न प्रकार है।

क्र० सं०	श्रेणी/वर्ग	कर्मचारियों की कुल संख्या	अनुसूचित जाति	प्रतिशत	अनुसूचित जनजाति	प्रतिशत
1	2	3	4	5	6	7
1.	श्रेणी-I (ग्रुप-क)	18	1	6	1	6
2.	श्रेणी-II (ग्रुप-ख)	79	5	6.5	2	2.5

1	2	3	4	5	6	7
3.	श्रेणी-III (ग्रुप-ग)	76	12	16	1	1.3
4.	श्रेणी-IV (ग्रुप-घ) (सफाई कर्मचारियों को छोड़कर)	44	17	39	3	7
5.	श्रेणी-IV (ग्रुप-घ) (सफाईवाला एवं फरासा)	5	5	100	—	—

(ग) और (घ) आरक्षण नीति को कार्यान्वित करने के बारे में समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीति का इस मंत्रालय द्वारा अनुपालन किया जा रहा है। निर्धारित आरक्षण रोस्टर रखे जा रहे हैं। अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों के उपलब्ध न होने की स्थिति में सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवारों के लिए आरक्षण प्वाइंटों को अनारक्षित किया जाता है।

श्रेणी-I, II एवं III के ग्रेड में नियुक्तियां कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग के माध्यम से की जाती हैं और श्रेणी-IV के ग्रेड में रोजगार केन्द्र के माध्यम से की जाती हैं।

#### कनिष्क विमान दुर्घटना के बारे में अमरीका के विदेश विभाग द्वारा की गई पुनरीक्षा

1533. श्री भवन पांडे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान कनिष्क विमान दुर्घटना के बारे में हाल ही में अमरीका के विदेश विभाग द्वारा की गई पुनरीक्षा की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इससे इस विमान दुर्घटना में आतंकवादियों का हाथ होने की प्रबल सम्भावना का पता चला है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) से (ग) 'कनिष्क' दुर्घटना के बारे में अमरीका के विदेश विभाग ने अभी हाल में कोई बक्तव्य नहीं दिया है।

## अखिल भारतीय पेट्रोल पम्प कर्मचारियों के लिए चिकित्सा सुविधाएं

1534. श्री मदन पांडे : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय पेट्रोल पम्प कर्मचारियों ने सरकार से उन्हें चिकित्सा सुविधाएं उपलब्ध कराने की मांग की है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई निर्णय लिया है; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (कुमारी सरोज खापड़) : (क) सरकार को ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं मिला है।

(ख) और (ग) ये प्रश्न ही नहीं उठते।

[धनुषाब]

## केरल में रेल परियोजनाएं

1535. श्री मन्नापल्लो रामचन्द्रन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल राज्य में किन्हीं रेलवे विकास परियोजनाओं का निर्माण कार्य धन की कमी के कारण रुक गया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसी परियोजनाओं का ब्योरा क्या है और प्रत्येक परियोजना में कितना कार्य किया जा चुका है; और

(ग) क्या 1987-88 के वार्षिक योजना में इनमें से किसी परियोजना को प्राथमिकता दी जाएगी यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री आशुबराब सिन्धिवा) : (क) से (ग) केरल में चालू नई लाइन परियोजनाओं का ब्योरा 87-88 में प्रस्तावित राशि सहित नीचे दिया गया है :—

क्रमांक	नई लाइन	अनुमानित लागत	3/86 तक व्यय	86-87 में मूल परिव्यय	87-88 के लिए प्रस्तावित राशि	प्रतिशत प्रगति
1.	एर्णाकुलम एलेप्पी	45.50	17.23	3.00*	4.00	47
2.	एलेप्पी-कायनकुलम	28.00	0.78	1.00**	3.00	1

त्रिचूर-गुहवायूर रेल लाइन के निर्माण को 87-88 के बजट में नये काम के रूप में प्रस्तावित किया गया है।

\*इस परिव्यय को वर्ष के बाद के भाग में बढ़ाकर 6.75 करोड़ रुपये कर दिया गया था।

\*\*इस परिव्यय को वर्ष के बाद के भाग में बढ़ाकर 2.50 करोड़ रुपये कर दिया गया था।

**दुबई से त्रिवेन्द्रम जाने वाली एयर बस में अग्निकांड**

1536. श्री मुत्तापल्ली रामचन्द्रन : क्या नागर विमानन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 21 दिसम्बर, 1986 को दुबई से त्रिवेन्द्रम पहुँचने वाली एयर इंडिया की एयर बस में लगी आग के कारणों का पता लगाने के लिए कोई जांच की गई थी; §

(ख) यदि हाँ, तो उक्त जांच के क्या परिणाम निकले हैं;

(ग) क्या उक्त दुर्घटना के लिए किसी अधिकारी पर कोई जिम्मेदारी निश्चित की गई है;

और

(घ) सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) जी, हाँ।

(ख) नम्बर 4 ह्वील ब्रेक एसेम्बली के अत्यधिक गरम हो जाने के कारण आग लग गई थी।

(ग) और (घ) इस दुर्घटना की जिम्मेदारी स्थापित करने और कारणों का पता लगाने के लिए जांच चल रही है।

**बम्बई और केरल के बीच और रेलगाड़ियां चलाना**

1537. श्री मुत्तापल्ली रामचन्द्रन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को बम्बई और केरल के बीच और रेलगाड़ियां चलाने के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) उस पर सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री भाषकराव सिन्धिया) : (क) और (ख) जी हाँ। बम्बई और केरल के बीच अधिक यात्रा सुविधाएं प्रदान करने के लिए सुझाव प्राप्त हुए हैं।

(ग) अप्रैल, 1987 से बम्बई और कोचीन के बीच सप्ताह में दो दिन चलने वाली एक नई गाड़ी चलाने का निश्चय किया गया है।

## दक्षिण क्षेत्र में वायुदूत सेवाएँ

1538. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण क्षेत्र में इस समय कितने स्थानों के लिए वायुदूत सेवाएं चल रही हैं;

(ख) केरल में स्थित स्थानों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार को उत्तरी केरल में वायुदूत सेवाएं चलाने के लिए कोई प्रस्ताव/अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) वायुदूत द्वारा दक्षिणी क्षेत्र में हवाई सेवा से जोड़े गए 17 स्टेशनों में से कोचीन केरल में स्थित है।

(ग) और (घ) जो हां। यह प्रस्ताव मंगलोर-कालीकट-कोचीन और कोयम्बटूर सेक्टरों पर वायुदूत सेवाओं को चालू करने के बारे में है। मंगलोर कोचीन और कोयम्बटूर पहले ही वायुदूत सेवाओं से जुड़े हुए हैं। कालीकट को उन स्टेशनों की सूची में शामिल किया गया है जिन्हें चालू योजना अवधि में वायुदूत द्वारा हवाई सेवा से जोड़ने का विचार है।

[हिन्दी]

## बिहार में एक रेल जोन बनाना

1539. प्रो० चन्द्रमानु देवी : क्या रेल मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान बिहार में एक रेल जोन बनाने का प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (ग) संसाधनों की अत्यधिक तंगी को देखते हुए फिलहाल किसी अतिरिक्त जोन की स्वीकृति प्रदान करने का प्रस्ताव नहीं है।

## इण्डियन एयरलाइन्स की धारा

1540. प्रो० चन्द्रमानु देवी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन एयरलाइन्स ने वर्ष 1985 और 1986 में कितना लाभ अर्जित किया; और

(ख) इस सम्बन्ध में वर्ष 1987 के लिए कितना लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

नागर विमानन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री जगदीश टाइलर) : (क) इण्डियन एयरलाइन्स ने, वित्त वर्ष 1985-86 के दौरान 63.22 करोड़ रुपए का निवल लाभ कमाया। चालू वित्त वर्ष (1986-87) के दौरान, इण्डियन एयरलाइन्स ने 69 करोड़ रुपए का निवल लाभ कमाए जाने का अनुमान लगाया है (दोनों में आयकर शामिल है)।

(ख) वित्त वर्ष 1987-88 के लिए इण्डियन एयरलाइन्स ने 85 करोड़ रुपए निवल लाभ (आयकर शामिल) के रूप में कमाए जाने का अस्थाई लक्ष्य बनाया है।

[अनुवाद]

#### दिल्ली में सड़क दुर्घटनाएँ

1541. डा० जी० विजयरामाराव : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में सड़क दुर्घटनाएं बढ़ रही हैं;

(ख) इस प्रवृत्ति के लिए किन-किन कारणों का पता लगाया गया है;

(ग) क्या सड़क विभाजकों का बेतरतीब और अवैज्ञानिक ढंग से निर्माण, तीखे मोड़, बहुत अधिक यातायात की बतियाँ और गतिरोधक कुछ कारण हैं; और

(घ) क्या इस सम्बन्ध में दिल्ली के चार जोनों में विशेषज्ञों, अधिकारियों और प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि यातायात सलाहकार समिति गठित करने का प्रस्ताव है ?

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : (क) दिल्ली में प्रति एक हजार वाहन सड़क दुर्घटनाओं की संख्या घटी है, जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :--

वर्ष	सड़क दुर्घटना (प्रति 1000 वाहन)
1984	6.99
1985	6.60
1986	6.00

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

(घ) जी नहीं।

कटिहार-जोगबनी और फारबिस गंज-सहरसा-समस्तीपुर सेक्शनों में सवारी डिब्बों की कमी

1542. श्री डूमर लाल बंडा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के कटिहार-जोगबनी सेक्शन और पूर्वोत्तर रेलवे के फारबिसगंज-सहरसा-समस्तीपुर सेक्शन पर रेलगाड़ियों में सवारी डिब्बों की कमी के कारण गाड़ियों में यात्रियों की अत्यधिक भीड़ हो गई है;

(ख) क्या इस समस्या को रेल अधिकारियों के ध्यान में कई बार लाया जा चुका है;

(ग) क्या आश्विनों के बावजूद रेलगाड़ियों में सवारी डिब्बों की भारी कमी निरन्तर बनी हुई है जिसके फलस्वरूप इनमें भीड़ चिंताजनक रूप से बढ़ती जा रही है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस स्थिति में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) से (घ) मीटर लाइन के सवारी डिब्बों की समग्र कमी के कारण गाड़ियां कम डिब्बों के साथ चलती हैं जिसके परिणामस्वरूप गाड़ियों में अधिक भीड़ हो जाती है। कपूरथला के नये रेल सवारी डिब्बा कारखाने में उत्पादन शुरू हो जाने के बाद ही स्थिति में सुधार होने की आशा है।

#### फास्ट फूड रेस्त्रां

1543. श्री डूमर लाल बंडा : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में तथा भारत के अन्य बड़े नगरों में "फास्ट फूड रेस्त्रां" खोल दिए गए हैं और यदि हाँ, तो इन रेस्त्रांओं की महूर-वार संख्या कितनी है;

(ख) क्या इन फास्ट रेस्त्रांओं में, जो स्वास्थ्य की दृष्टि से हानिकारक है बनाए जाने वाले खाते की मदों का अध्ययन किया गया है; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।



भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद के वैज्ञानिकों से प्राप्त ज्ञापन

1544. श्रीमती गीता मुखर्जी : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद में कार्यरत वैज्ञानिकों से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है;

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

(ग) उनकी मांगों के सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापर्डे) : (क) भारत सरकार के स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय को ऐसा कोई ज्ञापन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

महिलाओं के लिए विकास निगम

1545. श्री पी० एम० सईद : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार महिलाओं के लिए विकास निगम की स्थापना करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो योजना का ब्यौरा क्या है और इससे किस वर्ग की महिलाएं लाभान्वित होंगी;

(ग) इसके लिए वित्तीय संसाधन कहाँ से जुटाए जाएंगे और कितनी धनराशि की आवश्यकता होगी; और

(घ) विभिन्न राज्यों में इस योजना के अन्तर्गत लाभान्वित होने वाली महिलाओं आदि का अन्य ब्यौरा क्या है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारग्रेट अल्वा) : (क) जी नहीं। केन्द्रीय सरकार ऐसे निगमों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों को वित्तीय सहायता प्रदान करेगी।

(ख) से (घ) ये निगम, महिला समूहों और समाज के कमजोर वर्गों की महिलाओं के लिए योजनाएं बनाएंगी और इनके लिए सक्रिय सहायता प्रदान करेंगी। ये निगम महिलाओं के लिए आर्थिक

कार्यकलाप प्रारम्भ करने हेतु, उत्प्रेरक एजेंटों का कार्य करेंगे। निगम निम्नलिखित कार्य सुनिश्चित करेंगे :—

- रोजगार के सम्भावित क्षेत्रों का पता लगाना,
- परियोजना तैयार करने में सहायता देना और अपेक्षित धनराशि जुटाना।
- विभिन्न व्यवसायों में कामकाजी महिलाओं के लिए कच्चे माल का प्रबन्ध करना,
- प्रशिक्षण परामर्श सुविधाएं उपलब्ध कराना, और
- तैयार माल की बिक्री के लिए मार्केटिंग सुविधाएं उपलब्ध कराना।

केन्द्रीय सरकार इन निगमों की स्थापना के लिए और इनके कार्यक्रम के लिए इक्विटी भागे-दारी के माध्यम से अर्थात् 49:51 के अनुपात में सभी राज्यों को धनराशि उपलब्ध कराएगी। ये निगम व्याज दर अन्तर योजना अथवा अन्य किसी रियायती योजना के अन्तर्गत ऋण भी प्राप्त कर सकेंगी। वर्ष 1986-87 के लिए 50 लाख रुपए के बजट का नियतन किया गया है।

### ! दिल्ली में स्कूलों के लिए इमारतों की व्यवस्था

1546. श्री पी० एम० सईब : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संघ राज्य क्षेत्र दिल्ली में सरकार से सहायता-प्राप्त अनेक स्कूल अब भी अपनी कक्षाएं तम्बुओं के नीचे लगा रहे हैं;

(ख) वर्ष 1986-87 के दौरान, अब तक कितने स्कूलों के लिए इमारतों की व्यवस्था की गई; और

(ग) दिल्ली में सभी स्कूलों की कब तक अपनी इमारतें हो जाएंगी और स्कूल-भवनों के निर्माण में विलम्ब होने के प्रमुख कारण कौन से हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : (क) ।।

(ख) वर्ष 1986-87 के दौरान, दिल्ली प्रशासन ने 11 स्कूल भवनों का निर्माण किया है और 72 स्कूलों को पूर्व-निर्मित ढांचा प्रदान किया है। दिल्ली नगर निगम ने अपने 14 स्कूलों के लिए भवनों की व्यवस्था की है।

(ग) स्कूल भवनों का निर्माण एक सतत प्रक्रिया है। प्रत्येक वर्ष नये स्कूलों को खोलने के लिए निधि की उपलब्धता, उनके निर्माण के लिए भूमि की उपलब्धता ये सभी घटक स्कूलों के लिए भवनों

की उपलब्धता को निर्धारित करते हैं।

**कलकत्ता पत्तन न्यास के स्टोर में क्लोरीन गैस का रिसाव**

1547. श्रीमती गोता मुखर्जी : क्या जल-भूतल परिवहन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 7 जनवरी, 1987 को गाडन रीच रोड स्थित कलकत्ता पत्तन न्यास के स्टोर नियंत्रक के कार्यालय में एक सिलेंडर से क्लोरीन गैस का रिसाव होने पर कलकत्ता पत्तन न्यास के कुछ कर्मचारी और फायरमैन गम्भीर रूप से बीमार हो गए थे; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) और (ख) 7-1-87 को जब 4 क्लोरीन सिलिन्डरों को खाली घोषित किए जाने के बाद पत्तन न्यास के स्टोर से हटाया जा रहा था, तब एक सिलिन्डर से रिसाव होने लगा। कलकत्ता पोर्ट ट्रस्ट के 40 कार्मिकों को अस्पताल ले जाया गया जिनमें से अठारह कार्मिकों को अस्पताल में भर्ती कर लिया गया। सभी रोगियों को 18-1-1987 तक अस्पताल से डिस्चार्ज कर दिया गया।

**मैट्रो रेल प्राधिकारियों द्वारा राज्य सरकार को भुगतान**

1548. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मैट्रो रेल प्राधिकारियों ने पश्चिम बंगाल सरकार को भवानीपुर क्षेत्र में रेल लाइन बिछाने की लागत का भुगतान नहीं किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि राज्य सरकार ने मैट्रो रेल प्राधिकारियों से उनके द्वारा देय धन-राशि वसूल करने के लिए न्यायालय में याचिका दायर करने का निर्णय किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : (क) और (ख) मैट्रो रेलवे, कलकत्ता की परियोजना रिपोर्ट की, जो पश्चिम बंगाल राज्य सरकार द्वारा स्वीकार की गई थी, शर्तों के अनुसार जो गलियारे मैट्रो रेलवे द्वारा सेवित होंगे उन पर ट्राम सेवाओं को पुनः चलाना अपेक्षित नहीं होगा और इसलिए इस सम्बन्ध में पश्चिम बंगाल राज्य सरकार को कोई भुगतान देय नहीं है।

(ग) राज्य सरकार से इस सम्बन्ध में कोई पत्र प्राप्त नहीं हुआ है।

(ब) प्रश्न ही नहीं उठता ।

पत्तनों पर अनिवासी भारतीयों और गैर-सरकारी क्षेत्र के लिए कंटेनर उतारने-  
बढ़ाने सम्बन्धी सुविधाएं

1549. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार अनिवासी भारतीयों तथा गैर-सरकारी क्षेत्र के लिए कंटेनर उतारने-  
बढ़ाने सम्बन्धी सुविधाएं उपलब्ध कराने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) पत्तन सुविधाओं के विकास के लिए प्राइवेट क्षेत्र के धन का इस्तेमाल करने की अवधारणा सिद्धांत रूप में स्वीकार कर ली गई है ।

(ख) इसका ब्योरा अभी तैयार किया जाना है ।

तलकचण ड्रेजिंग क्षेत्र में गैर-सरकारी क्षेत्र के प्रवेश की अनुमति देने का प्रस्ताव

1550. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार तलकचण क्षेत्र में गैर-सरकारी क्षेत्र के प्रवेश की अनुमति देने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

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

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) देश में निकचण कार्य में प्राइवेट क्षेत्र की सहभागिता पर कोई प्रतिबंध नहीं है । उन्हें ऐसा करने की पहले से ही अनुमति है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

हृद्विया और मन्नास क बीच यात्री नौबहन सेवा शुरू करने की मांग

1551. श्री सोमनाथ रथ : क्या जल-भूतल परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनता द्वारा उड़ीसा में पारादीप पत्तन और गोपालपुर होकर हृद्विया और मन्नास के बीच एक यात्री नौबहन सेवा शुरू करने की मांग की गई है; और

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

जल-भ्रतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : (क) नौवहन महानिदेशक ने सूचित किया है कि जनसाधारण की ओर से ऐसी कोई मांग नहीं है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

### महिलाओं के लिए होस्टलों का निर्माण

1552. श्री खिन्तामणि जेमा }  
श्री अमर सिंह राठवा } : क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की  
श्री डूमर लाल बेठा }  
कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली और अन्य महानगरों में महिलाओं के लिए इस समय कितने होस्टल आवास हैं;

(ख) क्या इनकी वर्तमान आवास व्यवस्था पर्याप्त नहीं है और इन शहरों में रोजगार की तलाश में आई अनेक महिलाओं को रहने के समुचित और सुरक्षित स्थान के अभाव में शहर छोड़ना पड़ता है;

(ग) क्या सभी शहरों महानगरों में महिलाओं के लिए और अधिक होस्टलों का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रत्येक शहर में कितने होस्टलों का निर्माण किए जाने की संभावना है ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला और बाल विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारपेट खल्वा) : (क) भारत सरकार ने 3623 श्रमजीवी महिलाओं के लिए 44 होस्टलों के निर्माण हेतु स्वयंसेवी संगठनों को महानगरों में सहायता अनुदान स्वीकृत किया है जो निम्न प्रकार है :—

क्र० सं०	नगर	स्वीकृत होस्टलों की संख्या	लाभ प्राप्त कर रही श्रमजीवी महिलाएं
1.	बम्बई	12	1,098
2.	कलकत्ता	4	197
3.	दिल्ली	13	1,537
4.	मद्रास	15	791

(ख) महानगरों में होस्टल आवास प्राप्त करने की इच्छुक श्रमजीवी महिलाओं की संख्या का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है। परन्तु भारत सरकार को ऐसे किसी भी मामले विशेष को सूचना नहीं मिली है जहां पर्याप्त होस्टल सुविधाएं न होने के कारण किसी महिला को वापिस जाना पड़ा हो।

(ग) और (घ) सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान इस कार्यक्रम में पर्याप्त विस्तार कर ले का प्रस्ताव है। फिर भी, कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्य/केन्द्र शासित प्रदेशवार आवंटन नहीं किया जाता है। राज्य सरकार/केन्द्र शासित प्रशासनों के माध्यम से महानगरों में स्वयंसेवी संगठनों से आवेदन पत्रों के प्राप्त होने पर भारत सरकार अगले प्रस्तावों पर विचार करेगी।

### दुर्घ निवारक दवाइया

1553. श्री चारिक मोहम्मद खां : क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान, आमतौर पर ऐसी कुछ दुर्घ निवारक दवाइयों, जो अत्यन्त खतरनाक और जान लेवा बनाई गई हैं, के बारे में प्रकाशित समाचारों की ओर आकषित हुआ है

(ख) यदि हां, तो इन समाचारों पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) क्या इन दवाइयों के अन्य खतरनाक प्रभावों के बारे में कोई अध्ययन किया गया है ?

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

(ख) अल्कोहल प्रशान्तक जैसी केन्द्रीय स्नायु तंत्र का क्षमन करने वाली औषधों के साथ डेक्स्ट्रोप्रोपोक्सीफीन की अन्तरप्रतिक्रिया के बारे में पश्चिमी देशों के समाचार पत्रों में छपी सूचना मिलने पर सरकार ने पहले 1978 में और फिर 1985 में राज्यों के लाइसेंसिंग प्राधिकारियों की मार्फत डेक्स्ट्रोप्रोपोक्सीफीन योगों के निर्माताओं से कहा था कि वे डेक्स्ट्रोप्रोपोक्सीफीन योगों के पैकेटों में रखी पर्षियों तथा इस औषध के उपयोग को प्रोत्साहन देने वाले अन्य साहित्य में आवश्यक "चेताव-नियों" तथा "सावधानियां" देकर औषधों का सुभाव देने वाले डाक्टरों को उन्नी भांति सचेत कर दें जैसा कि यू. के. तथा संयुक्त राज्य अमेरिका जैसे बिकसित देशों में कहा गया है।

(ग) डेक्स्ट्रोप्रोपोक्सीफीन तथा अन्य ऐसी औषध जो केन्द्रीय स्नायु तंत्र के शमन सम्बन्धी कथित गौण प्रभाव तब होते हैं, जब उपचारी औषध की मात्रा बढ़ जाती है अथवा जब वे अल्कोहल, बानिट्युरेट तथा प्रशान्तकों जैसी केन्द्रीय स्नायु तंत्र का शमन करने वाली अन्य औषधों के साथ ली जाती हैं।

**“डेक्स्ट्राप्रापारिफोन” वाली बर्देनिवारक औषधियां**

1554. श्री मोहम्मद महफूज झली खां: क्या स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बर्देनिवारक औषधियों का निर्माण करने वाली कुछ कम्पनियां अपने पैकिंगों पर मूल औषध “डेक्स्ट्राप्रापारिफोन” के होने के संबंध में भारत के औषध नियंत्रक द्वारा अपेक्षित चेतावनी और अन्य सावधानियों का उल्लेख नहीं कर रही हैं; और

(ख) यदि हां, तो भारत के औषध नियंत्रक द्वारा जारी निर्देशों का कार्यान्वयन सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्रवाई की गई है ?

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

(ख) डेक्स्ट्रोप्रोपोक्सीफीन योगों का निपटान करने वाली जो फर्में पैकेटों में अपेक्षित चेतावनी पर्ची तथा सावधानियों का विवरण नहीं रख रही हैं, उन्हें निर्देश दे दिया गया है कि वे तत्काल इस हिदायत का पालन करें और उनके द्वारा निर्मित डेक्स्ट्रोप्रोपोक्सीफीन योगों के पैकेटों में आवश्यक चेतावनी पर्ची तथा सावधानियों का विवरण/संबर्धक साहित्य रखें। उन्हें यह भी कहा गया है कि वे इस बारे में निर्देशों का पालन न करने के कारण भी स्पष्ट करें।

**महिलाओं के सम्बन्ध में “बक्षेस” कार्यशाला**

1555. श्रीमती बसवराजेश्वरी: क्या मानव संसाधन विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महिलाओं के सम्बन्ध में “बक्षेस” कार्यशाला, जो कि जनवरी, 1987 में ढाका में आयोजित की गई थी, में बहुविबाह प्रथा, बहुपति प्रथा को समाप्त करने तथा एकतरफा तलाक पर प्रतिबन्ध लगाने का आह्वान किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या उस कार्यशाला में अन्य बहुत से सुझाव दिए गए हैं;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा उनमें से कितने सुझावों की जांच की गई है और उन्हें किस सीमा तक स्वीकार किया गया है; और

(घ) उन सुझावों को कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में युवा कार्य और खेल तथा महिला विकास विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती मारघेट शर्मा) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) और (घ) अभी हाल ही में सम्मेलन हुआ है और उसमें जो सुझाव दिए गए हैं वे भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों और विभागों से संबंधित हैं । कुछेक सुझावों का सम्बन्ध अल्पसंख्यक समुदाय के वैयक्तिक कानूनों में संशोधन करने से है । सरकार की यह नीति रही है कि अल्पसंख्यक समुदाय के वैयक्तिक कानूनों में कोई भी संशोधन उस समुदाय के कहने पर ही किया जायेगा ।

अहां तक अन्य सुझावों का सम्बन्ध है, महिलाओं को कानूनी स्थिति में सुधार करने के लिए निम्नलिखित कानून, जिनमें कुछेक का उल्लेख किया गया है, पहले ही से बनाए गए हैं :

- (1) समान पारिश्रमिक अधिनियम ।
- (2) महिलाओं और लड़कियों में अनैतिक व्यापार दमन, अधिनियम 1956 जिसमें दो बार क्रमशः 1978 और 1986 में संशोधन किया गया है । इस अधिनियम को अब अनैतिक व्यापार निषेध अधिनियम, 1986 कहा गया है ।
- (3) बाल विवाह, निषेध, अधिनियम ।
- (4) विशेष विवाह अधिनियम, 1955
- (5) प्रसूति लाभ अधिनियम ।
- (6) दहेज निषेध अधिनियम 1961 जिसमें दो बार क्रमशः 1984 और 1986 में संशोधन किया गया है ।
- (7) पारिवारिक न्यायालय अधिनियम 19 4
- (8) बलात्कार और दहेज मृत्यु के मामलों में सख्ती से निपटने के लिए दण्डात्मक कानून (संशोधन) अधिनियम 1983
- (9) दहेज निषेध (संशोधन) अधिनियम 1986 के बाद "दहेज मृत्यु" के अपराधों से



निपटने के लिए संहिता में एक नई धारा (धारा 304 ब) जोड़ने के लिए दण्डात्मक प्रक्रिया संहिता, 1973 में परिणामी संशोधन किया गया है।

(10) स्त्री अशिक्षित निरूपण (निषेध) अधिनियम, 1936 को 1986 में पारित किया गया।

(11) हिन्दू उत्तराधिकार अधिनियम, 1956 में अविभाजित संयुक्त सम्पत्ति में हिस्सेदारी को छोड़ मां, बेटी और विधवा के लिए बराबर हिस्सा प्राप्त करने की व्यवस्था है।

उपरोक्त कानूनी उपायों के अलावा, महिलाओं के लिए कानूनी जानकारी, स्वःरोजगार, कुशल श्रम के प्रशिक्षण के लिए कई प्रशासनिक उपाय भी किए जा रहे हैं।

## 12.00 मध्याह्न

### [अनुवाद]

प्रो० मधु बण्डवते (राजापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका ध्यान एक ऐसे विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ जो सभा के दोनों पक्षों के संसद सदस्यों से सम्बन्धित है। जिस दिन बजट प्रस्तुत किया गया उस दिन बजट पर अपने विचार प्रकट करने के लिए दूरदर्शन अधिकारियों ने दोनों पक्षों के सांसदों को आमंत्रित किया था। हमने उनके आमंत्रण को स्वीकार कर लिया था। मैंने भेंटकर्ता से कहा कि मैंने जो आलोचना की है यदि यह रुचिकर नहीं है तो आप इस भेंटवार्ता को ही छोड़ दीजिए। परन्तु उन्होंने हमारी आलोचना को बिल्कुल ही तोड़मरोड़ कर प्रस्तुत किया है और कुछ मामलों में तो विपक्षी नेताओं की भेंटवार्ता को बिल्कुल ही छोड़ दिया गया। महोदय, सरकार की नीति की आलोचना करने वालों के साथ यह भेदभाव है और इसलिए मैंने सूचना और प्रसारण मन्त्री महोदय के खिलाफ विशेषाधिकार का नोटिस दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसका अध्ययन करूँगा।

प्रो० मधु बण्डवते : मैं चाहता हूँ कि आप इस पर विचार करें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं देखूँगा।

प्रो० मधु बण्डवते : मेहरबानी करके इस पर विचार कीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसका अध्ययन करूँगा।

### [हिन्दी]

श्री मोहम्मद महफूज खली (एटा) : 24 तारीख से कुछ स्टेशन मास्टर साहिबान अपनी

डिमांड्स के लिए रेल भवन के सामने भूख-हड़ताल पर बैठे हुए हैं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आप रेल बजट पर बोल सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद महफूज अली खां : कम से कम उनकी बात तो सुन ली जाये। यहां पर रेल मंत्री जी बैठे हुए हैं। उनमें से 12 आदमी तो अस्पताल में पहुंच चुके हैं उनमें से एक-दो मर जायेंगे। उनकी शैथ से पहले आप उनकी बात तो सुन लें।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आप इस विषय पर पहले ही बोल चुके हैं।

[हिन्दी]

श्री मोहम्मद महफूज अली खां : कम से कम यहां से आपका एक रिप्रेजेंटेटिव चला जाए और सुन ले कि उनकी डिमांड्स क्या हैं। वे भूख-हड़ताल पर बैठे हुए हैं। यह तो बड़ी ज्यादाती होगी। वे भूखों मर जाएंगे। स्टेशन मास्टर्स की बात कम से कम आप सुन तो लें।

[अनुवाद]

प्रो० मधु दण्डवते : रेल मंत्री जी को एक वक्तव्य देना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : बजट पर आप कुछ भी बोल सकते हैं। नहीं, नहीं, मैं ऐसा निदेश नहीं दे सकता।

श्री अजय विश्वास (त्रिपुरा पश्चिम) : महोदय, ग्रामीण बैंक के 198 कर्मचारी हड़ताल कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप लिखित में दे सकते हैं।

श्री अजय विश्वास : उनकी मुख्य मांग वेतनमानों में समानता की है। मैंने एक ध्यानाकर्षण की सूचना प्रस्ताव दिया है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं देखूंगा। मेहरबानी करके अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

श्री अजय विश्वास : मेहरबानी करके ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की अनुमति दीजिए।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं देखूंगा।

[हिन्दी]

श्री विजय कुमार यादव (नासन्दा) : मैं भी वही कहना चाहता था कि ग्रामीण बैंक के लोग हड़ताल पर बैठे हुए हैं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : यह भी वही बात है, मैं पहले ही कह चुका हूँ। अब सभा पटल पर पत्र रखे जायेंगे।

12.00 म०प०

### सभा-पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

बेतवा नदी बोर्ड, झांसी का वर्ष 1985-86 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा समीक्षा और नर्मदा नियंत्रण प्राधिकरण, नई दिल्ली का 1 जुलाई, 1985 से 30 जून, 1986 का वार्षिक प्रतिवेदन आदि।

जल संसाधन मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :

- (1) (एक) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) (क) बेतवा नदी बोर्ड, झांसी के वर्ष 1985-86 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा (ख) उपर्युक्त (एक) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

[अभ्यालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3813/87]

- (2) नर्मदा नियंत्रण प्राधिकरण, नई दिल्ली के 1 जुलाई, 1985 से 30 जून, 1986 तक

की अवधि के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

[प्रणालय में रखे गये । देखिये संख्या एल० टी०—3814/87]

#### भारतीय रेल अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचना

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिधिया) : भारतीय रेल अधिनियम, 1890 की धारा 47 के अन्तर्गत जारी की गई रेल रैंड टैरिफ (संशोधन) नियम, 1986, जो ० दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०का०नि० 1054 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ ।

[प्रणालय में रखी गयी । देखिये संख्या एल० टी०—3815/87]

#### वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम महापत्तन न्यास अधिनियम तथा राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें और केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम सीमित की वर्ष 1985-86 की समीक्षा एवं वार्षिक प्रतिवेदन तथा महापत्तन न्यास के अन्तर्गत पत्र

जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राजेश पायलट) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) वाणिज्य पोत, परिवहन अधिनियम, 1958 की धारा 458 की उपधारा (3) के अन्तर्गत वाणिज्य पोत परिवहन (साक्षियों को खर्चों का भुगतान) नियम, 1986, जो 7 जनवरी, 1987 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०का०नि० 21 (अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रणालय में रखी गयी । देखिये संख्या एल० टी०—3816/87]

- (2) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 124 की उपधारा (4) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) सा० का० नि० 1256 (अ), (जो 5 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कोचीन पत्तन कर्मचारी (कल्याण निधि) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं ।

(दो) सा०का०नि० 1257 (अ), जो 5 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में

[श्री राजेश पायलट]

प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कांडला पत्तन कर्मचारी (छुट्टी संशोधन) विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।

- (तीन) सा०का०नि० 1258 (अ), जो 5 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा विशाखापत्तनम पत्तन कर्मचारी (निवास स्थानों का आवंटन) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।
- (चार) सा०का०नि० 1259 (अ), जो 5 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कांडला पत्तन कर्मचारी (भर्ती, वरिष्ठता और पदोन्नति) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किए गये हैं।
- (पांच) सा०का०नि० 1260 (अ), जो 5 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कोचीन पत्तन कर्मचारी (परिवार कल्याण) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।
- (छः) सा०का०नि० 1261 (अ), जो 5 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा विशाखापत्तनम पत्तन कर्मचारी (वर्गीकरण, नियंत्रण और अपील) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।
- (सात) सा०का०नि० 1289 (अ), जो 17 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा मारमुगाओ पत्तन कर्मचारी (सवारी भत्ते की मंजूरी) (पहला संशोधन) विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।
- (आठ) सा०का०नि० 1290 (अ), जो 17 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा बम्बई पत्तन न्यास भविष्य निधि (संशोधन) विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।
- (नौ) सा०का०नि० 1297 (अ), जो 20 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कांडला पत्तन कर्मचारी (सामान्य भविष्य निधि) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।
- (दस) सा०का०नि० 1298 (अ), जो 20 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कांडला पत्तन कर्मचारी (स्थोहार

अग्रिम) संशोधन विनियम, 1986 में अनुमोदित किये गये हैं।

(ग्यारह) सा०का०नि० 1313 (अ), जो 24 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा कोचीन पत्तन कर्मचारी (निवास स्थानों का आबंटन) संशोधन विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।

(बारह) सा०का०नि० 1314 (अ); जो 24 दिसम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा जिनके द्वारा मारमुगाओ पत्तन कर्मचारी (छुट्टी यात्रा रियायत) (पहला संशोधन) विनियम, 1986 अनुमोदित किये गये हैं।

[घन्यालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० - 3817/87]

(3) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 10 के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या का०आ० 849 (अ), जो 18 नवम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिनके द्वारा विलिंगडन आईलैंड से शुरू होकर कोचीन में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 47 पर समाप्त होने वाले राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया गया है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[घन्यालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी० - 3818/87]

(4) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (क) की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम सीमित के वर्ष 1985-86 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) केन्द्रीय अन्तर्देशीय जल परिवहन निगम सीमित का वर्ष 1985-86 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखा परीक्षक की टिप्पणियाँ।

[घन्यालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० :—3819/87]

(5) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 103 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) (एक) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेख तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के वर्ष 1985-86 के लेखापरीक्षित लेखाओं

[श्री राजेश पायलट]

की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी०—3820/87]

(ख) (एक) तृतीकोरिन पत्तन न्यास के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) तृतीकोरिन पत्तन न्यास के वर्ष 1985-86 के लेखापरीक्षित लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3821/87]

(ग) (एक) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखे तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) मद्रास पत्तन न्यास के वर्ष 1985-86 के लेखापरीक्षित लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3822/87]

सीमा से सेना को पीछे हटाने के लिए ठोस उपायों के बारे में  
पाकिस्तान के विदेश सचिव, श्री अब्दुल सत्तार और  
भारत के विदेश मंत्रालय में सचिव श्री ए० एस०  
गोनसाल्वेज के बीच हुए विचार-विमर्श  
का कार्यवाही-सारांश

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एडुआर्दो फैलीरो) : मैं सीमा से सेना को पीछे हटाने के लिए ठोस उपायों के बारे में 27 फरवरी से 2 मार्च, 1987 तक इस्लामाबाद में पाकिस्तान के विदेश सचिव, श्री अब्दुल सत्तार और भारत के विदेश मंत्रालय में सचिव, श्री ए० एस० गोनसाल्वेज के बीच हुए विचार-विमर्श के कार्यवाही-सारांश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—3823/87]

दिल्ली विश्वविद्यालय के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखतथा  
लेखा परीक्षा प्रतिवेदन ललित कला अकादमी नई दिल्ली  
का वर्ष 1985-86 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा  
समीक्षा और इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ  
एडवांस्ड स्टेडी शिमला का वर्ष  
1985-86 का वार्षिक  
प्रतिवेदन तथा  
समीक्षा प्रादि

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में शिक्षा और संस्कृति विभागों में राज्य मंत्री (श्रीमती कृष्णा साहू) : मैं निम्नलिखित पत्र सभापटल पर रखती हूँ :—

(1) दिल्ली विश्वविद्यालय, दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रण्यालय में रखे गये । देखिये संख्या एल० टी० —3824/87]

(3) (एक) ललित कला अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) ललित कला अकादमी, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रण्यालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० —3824/87]

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रण्यालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० —3824/87]

(5) (एक) इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ एडवांस्ड स्टेडी, शिमला के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।]

(दो) इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ एडवांस्ड स्टेडी, शिमला के वर्ष 1985-86 के



[श्रीमती कुब्जा साहू]

कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3825/87]

(6) (एक) इंडियन काउंसिल ऑफ फिलॉसफीकल रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) इंडियन काउंसिल ऑफ फिलॉसफीकल रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(तीन) इंडियन काउंसिल ऑफ फिलॉसफीकल रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3826/87]

(7) (एक) टेकनीकल टीचर्स ट्रेनिंग इंस्टीच्यूट (पश्चिमी क्षेत्र) के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) टेकनीकल टीचर्स ट्रेनिंग इंस्टीच्यूट (पश्चिमी क्षेत्र) के वर्ष 1985-86 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए बिलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—3827/87]

(9) विश्व भारती, शांति निकेतन के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन।

(10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए बिलम्ब के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—3828/87]

(11) (एक) इंडियन काउंसिल ऑफ हिस्टोरिकल रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) इंडियनकाउन्सिल ऑफ हिस्टोरिकल रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ ग्रन्थालय में रखे गये । बेल्सिए संख्या एल० टी०—3829/87 ]

(12) (एक) इंडियन काउंसिल ऑफ सोशल साइंस रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) इंडियन काउंसिल ऑफ सोशल साइंस रिसर्च, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ ग्रन्थालय में रखे गये । बेल्सिए संख्या एल० टी०—3830/87 ]

(13) इंडियन इन्स्टीट्यूट ऑफ टेक्नॉलॉजी, खड़गपुर के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रति-प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् 9 महीने की निविष्ट अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करने वाले दो विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ ग्रन्थालय में रखा गया । बेल्सिए संख्या एल० टी०—3831/87 ]

(14) इंडियन इन्स्टीट्यूट ऑफ टेक्नॉलॉजी, दिल्ली के वर्ष 1985-86 के लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् 9 महीने की निविष्ट अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[ ग्रन्थालय में रखा गया । बेल्सिए संख्या एल० टी०—3832/87 ]

श्रीवर्षि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूच-  
नायें, सेन्ट्रल काउन्सिल फार रिसर्च इन होम्योपैथी  
नई दिल्ली का वर्ष 1985-86 का वार्षिक प्रति-  
वेदन तथा समीक्षा आदि

स्वास्थ्य तथा परिवार कल्याण मन्त्रालय में राज्य मंत्री (कुमारी सरोज खापड़) : मैं निम्न-

[कुमारी सरोज खापड़ें]

लिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :—

(1) औषधि और प्रसाधन सामग्री अधिनियम, 1940 की धारा 38 के अन्तर्गत निम्न-लिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) औषधि और प्रसाधन सामग्री (तीसरा संशोधन) नियम, 1986, जो 29 अगस्त, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सांकांनि० 1049 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) औषधि और प्रसाधन सामग्री (दूसरा संशोधन) नियम, 1986, जो 5 सितम्बर, 1986 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सांकांनि० 1060 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) औषधि और प्रसाधन सामग्री (चौथा संशोधन) नियम, 1986, जो 30 सितम्बर, 1986 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सांकांनि०, 1115 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3833/87]

(2) (एक) सेंट्रल काउन्सिल फार रिसर्च इन होम्योपैथी, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंट्रल काउन्सिल फार रिसर्च इन होम्योपैथी, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को बहाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3834/87]

(4) (एक) नेशनल इंस्टीच्यूट आफ हेल्थ एण्ड फॅमिली वेलफेयर, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(दो) नेशनल इंस्टीच्यूट आफ हेल्थ एण्ड फॅमिली वेलफेयर, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)

तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

(तीन) नेशनल इंस्टीच्यूट आफ हेल्थ एण्ड फैमिली वेलफेयर, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों की दशानि वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[घन्यालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी०—3835/87]

(6) (एक) गुजरात कैसर एण्ड रिसर्च इंस्टीच्यूट, अहमदाबाद के वर्ष 1984-85 तथा 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(दो) गुजरात कैसर एण्ड रिसर्च इंस्टीच्यूट, अहमदाबाद के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

(तीन) गुजरात कैसर एण्ड रिसर्च इंस्टीच्यूट, अहमदाबाद के वर्ष 1984-85 तथा 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी अंग्रेजी संस्करण) ।

[घन्यालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी०—3836/87]

(7) भारतीय आयुर्विज्ञान अनुसंधान परिषद्, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

(8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को दशानि वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[घन्यालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 3837/87]

(9) (एक) राष्ट्रीय परीक्षा बोर्ड, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) राष्ट्रीय परीक्षा बोर्ड, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

(तीन) राष्ट्रीय परीक्षा बोर्ड, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के लेखापरीक्षित

[कुमारी सरोज क्वापर्व]

लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (10) उपर्युक्त (9) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3838/87]

- (11) (एक) स्नातकोत्तर अध्यापन और अनुसंधान संस्था, गुजरात आयुर्वेद विश्व-विद्यालय, जामनगर के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) स्नातकोत्तर अध्यापन और अनुसंधान संस्था, गुजरात आयुर्वेद विश्व-विद्यालय, जामनगर के वर्ष 1985-86 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (12) उपर्युक्त (11) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारणों को बताने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी०—3839/87]

- (13) विश्वायतन योगाश्रम, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् नौ महीने की निदिष्ट अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—3840/87]

- (14) सेंट्रल काउन्सिल फार रिसर्च इन योगा एण्ड मैथ्युरोपैथी, नई दिल्ली के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् नौ महीने की निदिष्ट अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—3841/87]

- (15) सेंट्रल रिसर्च इन्स्टीट्यूट फार योगा के वर्ष 1985-86 के वार्षिक प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष के समाप्त होने के पश्चात् नौ महीने की निदिष्ट अवधि के भीतर सभा पटल पर न रखने के कारणों को स्पष्ट करते हुए

एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एम०टी०—384३/87]

12.04½ म०प०

## सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति

चौबहवां प्रतिवेदन तथा कार्यवाही सारांश

[धनुषाव]

श्री के० रामभूति (कृष्णगिरि) : मैं एयर इण्डिया कार्य-परिणाम और यातायात वृद्धि के सम्बन्ध में सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति का 14वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा समिति की तत्सम्बन्धी बैठकों का कार्यवाही सारांश प्रस्तुत करता हूँ।

12.05 म० प०

## “अफ्रीका कोष” की शिखर बैठक के बारे में बक्तव्य

[धनुषाव]

विदेश मन्त्री (श्री नारायण दत्त तिवारी) : जैसा कि माननीय सदस्यों को ज्ञात है अफ्रीका कोष की शिखर बैठक दिल्ली में 24 और 25 जनवरी, 1987 को हुई थी। इस शिखर बैठक में अल्जीरिया, कोन्गो, पेठ, युगोस्लाविया, जाम्बिया के राष्ट्रपतियों ने और जिम्बाब्वे के प्रधानमंत्री ने हिस्सा लिया था। नाइजीरिया का प्रतिनिधित्व वहाँ के सेनाध्यक्ष रियर एडमिरल आगस्टस आईबोमो ने किया। अर्जेंटीना के राष्ट्रपति इस बैठक में श्रुव हिस्सा नहीं ले सके और उनकी ओर से उनके एक विशेष प्रतिनिधि ने इसमें भाग लिया था।

इस शिखर सम्मेलन में भाग लेने वाले राज्याध्यक्षों अथवा शासनाध्यक्षों ने जातिवादी प्रोटोरिया शासन की जातीय पृथक्वासन की चिन्ता पर लगातार बेरोकटोक चर्चा करने की वजह से उत्पन्न दक्षिण अफ्रीका की निरन्तर बिगड़ती हुई स्थिति पर अपनी गम्भीर चिन्ता पुनः व्यक्त की। जातीय पृथक्वासन को समाप्त करने के लिए अन्तर्राष्ट्रीय समुदाय की ओर से बार-बार किए गए अनुरोध को उसने अनदेखा किया है और इसके विपरीत दक्षिण अफ्रीका के भ्रष्टाचार तथा अन्य अधिकारों से वंचित लोगों पर दमन और दासता को जकड़ और बढ़ा दी है। जैसा कि सदस्यों को ज्ञात है

[श्री नारायण दत्त तिवारी]

जातीय पृथक्वासन का उत्पीड़न दक्षिण अफ्रीका और नामीबिया तक ही सीमित नहीं है। दक्षिण अफ्रीका ने आतंकित करने, डराने, घमसाने, अस्थिरता पैदा करने, आर्थिक अस्त-व्यस्तता पैदा करने और यहां तक कि अपने पड़ोसी राज्यों के खिलाफ निर्लज्जता पूर्वक आक्रमण करने का अपना सिलसिला और तेज कर दिया है।

शिखर सम्मेलन में राज्याध्यक्षों अथवा शासनाध्यक्षों ने एक साबंभोम मानवता को जागृत करने की अपील जारी करते हुए यह अनुरोध किया था कि जातीय पृथक्वासन को पूरी तरह समाप्त करने के लिए तत्काल मिलकर और दृढ़ कार्रवाई की जानी चाहिए। उन्होंने संसार के सभी राष्ट्रों से, अन्तर्राष्ट्रीय वित्तीय तथा अन्य संगठनों से गैर-सरकारी संगठनों और अलग-अलग व्यक्तियों से भी यह अनुरोध किया कि वे जातीय पृथक्वासन के विरुद्ध संघर्ष में अपना अडिग एकजुटता अभिव्यक्त करने के लिए इस कोष में उदारतापूर्वक दान दें।

इस शिखर बैठक में कोष के लिए एक सक्रिय योजना भी स्वीकार की गई जिसमें अग्ररेखी राज्यों की आर्थिक सामर्थ्य भी मजबूत करने, दक्षिण अफ्रीका के विरुद्ध प्रतिबन्ध लगाने में उनकी स्थिति को सुदृढ़ करने में उनकी सहायता करने तथा दक्षिण अफ्रीका की जातिवादी सरकार की ओर से बदले की किसी कार्रवाई को वर्दाश करने की दृष्टि से उन्हें मजबूत बनाने के लिए विशेष उपायों की व्यवस्था है; इसमें दक्षिण अफ्रीका और नामीबिया के मुक्ति आन्दोलनों को समर्थन देने के उपाय भी निर्धारित किए गए हैं। इस सक्रिय योजना में प्राथमिकता के ऐसे क्षेत्र तय किए गए हैं जिनमें तात्कालिक सहायता की अपेक्षा है और जहां कहीं भी व्यवहार्य है वहां लागत अनुमान भी दिए गए हैं। यह सक्रिय योजना एक प्रकार से इस बात को परिलक्षित करती है कि यह कोष क्या करना चाहता है। जब पूरा विवरण और परियोजनाएं उपलब्ध हो जाएंगी तो इसे संशोधित किया जाएगा। इस कोष के मुख्य कार्य क्षेत्रों में निम्नलिखित बातें शामिल होंगी :—

- (i) दक्षिण अफ्रीका के विरुद्ध प्रतिबन्ध लगाने के फलस्वरूप अनिवार्य पण्यों के अभाव को दूर करने के उपाय जिनमें एक सामरिक सुरक्षित भण्डार की स्थापना भी शामिल है;
- (ii) जातिवाद के विरुद्ध संघर्ष से दुष्प्रभावित परिषहन एवं संचार को सुदृढ़ करना;
- (iii) दक्षिण अफ्रीकी शासन के विरुद्ध कार्रवाई की वजह से व्यापार पर पड़ने वाले दुष्प्रभाव के प्रतिकार के लिए कारगर कार्रवाई;
- (iv) तेज और ऊर्जा के अन्य रूपों की निरन्तर उपलब्धता का सुनिश्चय करना;
- (v) महत्वपूर्ण आर्थिक प्रतिष्ठानों और उसकी व्यवस्था सम्बन्धी ताना-बाना सुरक्षित रीति से कार्य करता रहे इसका सुनिश्चय करने में सहायता करना;

- (vi) राष्ट्रीय अर्थ व्यवस्थाओं की प्रभावकारी व्यवस्था के लिए मानवीय कौशल का विकास;
- (vii) दक्षिण अफ्रीका से निष्कासित प्रवासी श्रमिकों का पुनर्वास;
- (viii) दक्षिण अफ्रीका और नामीबिया के मुक्ति आंदोलनों का समर्थन;
- (ix) जनमत और वित्तीय संसाधनों को जुटाना।

इस शिखर बैठक में अफ्रीका कोष की प्रबन्ध व्यवस्था और उसके संचालन की कार्य-विधि भी स्वीकार की गई। सभी सदस्य देशों की एक उप-समिति भी बनाई गई जिसका अध्यक्ष जाम्बिया होगा। यह समिति परियोजनाओं की जांच करेगी तथा राष्ट्रीय कार्यकारी अभिकरणों की सिफारिशों का मूल्यांकन करेगी। भारतीय स्टेट बैंक इस कोष का लेखा-जोखा रखेगा। अपरिवर्तनीय मुद्रा के अंशदानों के अतिरिक्त भारतीय जनता से रुपयों में षंदा प्राप्त करने का प्रावधान भी किया गया है।

यह कोष प्रमुख रूप से अग्ररेखी राज्यों की ऐसी तात्कालिक आवश्यकताओं पर ध्यान केंद्रित करेगा जिनका ताल्लुक जातीय पृथक्वासन के विरुद्ध संघर्ष से हो। यह कोष एस० एच० सी० सी० जैसे क्षेत्रीय संगठनों से निकट से संपर्क करेगा जो पहले से ही दीर्घकालिक आर्थिक विकास के कार्यक्रमों में लगे हुए हैं।

भारत अपने द्विपक्षीय कार्यक्रमों के माध्यम से विभिन्न तरीकों से अफ्रीका के देशों के साथ सहयोग करने में अन्यथा भी पहले से ही लगा हुआ है।

जातीय पृथक्वासन को जड़ मूल से समाप्त करने का हम सब पर नैतिक दायित्व है। जब तक यह नहीं हो जाता, और इस लक्ष्य को सुविधाजनक बनाने के लिए इस शिखर बैठक ने यह अपील की है कि अग्ररेखी राज्यों को हर संभव सामग्री और समर्थन दिया जाए। इसी भावना से तथा भारत की सरकार और भारत की जनता की और से प्रधान मंत्री ने अफ्रीका कोष में तीन वर्ष की अवधि में 50 करोड़ रुपये (4 करोड़ अमरीकी डालर) का अंशदान देने की घोषणा की है। नाइजीरिया ने भी तीन वर्ष की अवधि में डेढ़ करोड़ अमरीकी डालर के अंशदान की घोषणा की है और पेरे तथा अल्जीरिया, ने भी एक-एक करोड़ अमरीकी डालर की। अन्य देशों ने इस बात के संकेत दिए हैं कि वे भी इस कोष में उदारतापूर्वक अंशदान देंगे। इस तरह हम देखेंगे कि इस कोष की एक अत्यन्त खुश बृद्धात् हुई है और प्रारम्भ में ही इसे 7 करोड़ अमरीकी डालर का अंशदान प्राप्त हो गया है।

अफ्रीका कोष में अपना सहयोग देने में अनेक सरकारों और संगठनों ने अपनी गहरी अभिरुचि व्यक्त की है। प्रधान मंत्री ने सभी राज्याध्यक्षों अथवा शासनाध्यक्षों को लिखा है और उसके साथ इस अपील और कार्ययोजना की प्रति भी भेजी है।

प्रो० मधु बण्डवते (राजापुर) : मैं इस वक्तव्य पर नियम 193 के अंतर्गत चर्चा का सुझाव देता हूँ।



उपाध्यक्ष महोदय : आप सूचना दीजिए; मैं विचार करूंगा।

12.09 म० प०

## नियम 377 के अधीन मामले

[अनुवाद]

(एक) जाजपुर ब्योंझर रोड रेलवे स्टेशन पर एक उपरि पुल के निर्माण के लिए उड़ीसा राज्य सरकार को वित्तीय सहायता प्रदान करने की आवश्यकता

\*\*श्री अनादि चरण दास (जाजपुर) : महोदय, जाजपुर ब्योंझर रोड उड़ीसा में एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। रेलवे लाइन पानी कोयली पर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या पांच को मिलाने वाली सम्पर्क सड़क को काटती है। ब्योंझर जिले के गंधमर्दन क्षेत्र से सहस्रों टुक रोज इस सड़क पर चलते हैं। इसके अतिरिक्त बहुत से वाहन प्रति दिन इस सड़क पर चलते हैं। दूसरी ओर प्रत्येक 10 मिनट में माल गाड़ियां यात्री गाड़ियां और एक्सप्रेस गाड़ियां इस रेलवे लाइन से गुजरती हैं। ऐसी स्थिति में, सड़क के दोनों ओर सहस्रों वाहन प्रतीक्षा में खड़े रहते हैं। जिसके कारण जाजपुर-ब्योंझर सड़क पर यातायात में भारी बाधा पड़ जाती है और वाहनों तथा जनता को भारी असुविधा होती है। अतः उस रेलवे स्टेशन के फाटक पर ऊपरी सेतु बनाना अत्यंत आवश्यक है। इससे सभी को आसानी होगी और बार-बार होने वाली दुर्घटनाएं नहीं होंगी।

यह खेदजनक है कि निरन्तर मांगों के बावजूद ऊपरी पुल का निर्माण नहीं किया गया है। उड़ीसा सरकार की वित्तीय स्थिति इतनी अच्छी भी नहीं है कि पलाई-ओवर की लागत का भार उठाए। अतः मैं यह मांग करता हूँ कि जाजपुर-ब्योंझर सड़क स्टेशन पर 1987-88 वित्तीय वर्ष में यह ऊपरि पुल बनाया जाए।

[हिन्दी]

(बो) राजस्थान सरकार को राज्य में, विशेष रूप से पाली जिले की रोहत तहसील में, सूखे की स्थिति से निपटने के लिए वित्तीय सहायता देने की आवश्यकता

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, राजस्थान प्रदेश में पिछले 4 सालों से

\*\*मूलतः उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर

निरन्तर अकाल पड़ रहा है और विशेष रूप से पश्चिमी राजस्थान की हालत प्रत्येक दृष्टिकोण से हयनीय और शोचनीय है। आज लोगों को रोजगार नहीं मिल पा रहा है। बहुत कम लोगों को अकाल राहत कार्यों में लगाया जाता है।

राजस्थान राज्य आर्थिक दृष्टि से बहुत ही टूटा हुआ है। अकाल राहत कार्य बहुत ही कम और विशेषकर पाली जिले में बहुत ही कम खूले हुए हैं। वहाँ हजारों लोग भूख की कगार पर खड़े हुए हैं, पशु पानी और चारा न होने के कारण रोजाना मौत के मुँह में जा रहे हैं। पीने के पानी की भयंकर समस्या है। कई गाँवों में तो पीने का पानी ही नहीं है। इस प्रकार न तो लोगों के पास पूरा रोजगार है और न पशुओं के लिए चारा है। किसान टूट गया है। खेतिहर मजदूर की हालत तो इससे भी बदतर है। गाँवों में चोरियाँ और बर्कतियाँ होनी आरम्भ हो गई हैं।

जो अफसर ऊँचे पदों पर बैठकर सरकार को बला रहे हैं, वे बहुत कम गाँवों में जाते हैं। खासकर पाली जिले में और उसमें भी रोहट तहसील में गाँवों की हालत लगानार गिरती जा रही है और अकाल राहत कार्य नहीं होने से और पशुओं को चारा नहीं होने से स्थिति चिन्तनीय हो गई है।

मैं केन्द्रीय सरकार का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि ग्रामीण रोजगार योजना और दूसरी इसी प्रकार की योजनायें गरीबी से उभारने के लिए और काम दिलाने के लिए वैसा वे और अकाल राहत कार्य खोलने के लिए राजस्थान सरकार और भी धनराशि दे। राजस्थान सरकार चारे की व्यवस्था भी कराये, अन्यथा पशु धन बर्बाद हो जायेगा।

[अनुबाव]

(तीन) उड़ीसा में पद्यानपत बन की रक्षा करने और उसे एक वन्य जीव के रूप में विकसित करने की आवश्यकता

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही (देवगढ़) : उड़ीसा में राष्ट्रीय राजमार्ग 6 पर वनों तथा पहाड़ियों में स्थित देवगढ़ जिसमें पद्यानपत झरना भी है राज्य का एक सुन्दर स्थान है। देश के विभिन्न भागों से बहुत से पर्यटक इस स्थान पर प्रकृति का आनन्द लेने आते हैं। किन्तु यह दुःख की बात है कि अभी भी वहाँ आवश्यक पर्यटक सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं। दूसरा, शायद ग्रहण क्षेत्र में वनों के कटाव से तथा आग की निरन्तर दुर्घटनाओं से, नदी का जल कम होता जा रहा है जिससे सभी क्षेत्रों में चिन्ता हो रही है। यदि इसे नहीं रोका गया, तो न केवल इसका सौन्दर्य गम्भीर रूप से प्रभावित होगा अपितु इस कस्बे में पेय जल की भी समस्या पैदा हो जायेगी।

अतः आवश्यकता इस बात की है कि इसे विशेषकर वन्य जीवन विहार में परिवर्तित करने के लिए पद्यानपत बन की सुरक्षा की जाए, ताकि इस क्षेत्र का सुन्दर माहौल बना रहे और देश के पर्यटन नक्शे में उचित स्थान प्राप्त हो।

इस परिवर्तन के महत्व को ध्यान में रखते हुए और राज्य सरकार के पास राशि के अभाव

[श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही]

के कारण, मैं माननीय वन तथा पर्यावरण मन्त्री से निवेदन करूंगा कि भारत सरकार इस मामले पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें।

[हिन्दी]

(भार) उत्तर प्रदेश के खलीलाबाद जिले में एक आयुर्वेदिक अनुसंधान संस्थान स्थापित करने की मांग

डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी (खलीलाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, चिकित्सा के क्षेत्र में देश ने काफी प्रगति की है लेकिन यदि यह कहा जाये कि एलोपैथी चिकित्सा का ही अधिक विस्तार हुआ है और देश की प्राचीनतम चिकित्सा पद्धति का ह्रास हुआ है तो इससे इनकार नहीं किया जा सकता है। हमारे देश की जड़ी-बूटियों से निर्मित औषधियों का विदेशों में जो प्रचार हुआ है उससे कहीं बहुत कम आयुर्वेदिक दवाओं का उपयोग जड़ी-बूटियों के रहते हुए भी हमारे देश में हो पाया है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के बस्ती, गण्डा, गोरखपुर, बहराइच नेपाल की सीमा से सटे हुए जिलों के जंगलों और पहाड़ी क्षेत्रों में काफी जड़ी-बूटियाँ पाई जाती हैं। मेरे विचार से यदि इन जड़ी-बूटियों का उपयोग और अनुसंधान किया जाये तो एलोपैथी चिकित्सा की दृष्टि से पिछड़े इस इलाके में लोगों को सस्ती, निरापद औषधियाँ उपलब्ध हो सकेंगी और गरीब लोग भी चिकित्सा कराने में समर्थ हो सकेंगे। ऊपर जिन जिलों का उल्लेख किया गया है उन जिलों में एलोपैथी के भी इतने अस्पताल और डिस्पेंसरियाँ नहीं हैं जहाँ लोग अपनी दवा कर सकें और यदि कोई व्यक्ति गम्भीर रूप से बीमार पड़ जाता है तो उसे वहाँ से दूर बाराणसी ले जाना ही एकमात्र रास्ता दिखाई देता है, जो सामान्य व्यक्ति के पहुँच के बाहर है।

उक्त परिस्थितियों में मेरा स्वास्थ्य मन्त्री जी से यह अनुरोध है कि पूर्वी उत्तर प्रदेश के इन पिछड़े जिलों में चिकित्सा सुविधा प्रदान करने के लिए खलीलाबाद जनपद बस्ती में एक आयुर्वेदिक शोध संस्थान की स्थापना की जाये जिससे आयुर्वेदिक दवाओं के लिए उपलब्ध जड़ी-बूटियों का उपयोग हो सके और वहाँ की गरीब जनता को चिकित्सीय सुविधा उपलब्ध हो सके।

(पांच) श्री सुनील दत्त संसद सबस्य को, जो भ्रमृतसर के स्वर्ण मंदिर की शान्ति-यात्रा पर हैं, सुरक्षा प्रदान करने की आवश्यकता

श्रीमती विद्यावती खतुबंदी (खजुराहो): उपाध्यक्ष महोदय, श्री सुनील दत्त, सांसद जो शान्ति एवं राष्ट्रीय एकता हेतु पद-यात्रा पर हैं, जिनका अन्तिम पड़ाव स्वर्ण मंदिर है, आतंकवादियों द्वारा उन्हें मंदिर प्रवेश से रोकने तथा उन्हें जान से मारने की धमकी समाचारपत्रों में प्रकाशित है। मैं शासन से उनकी सुरक्षा हेतु व्यवस्था की मांग करना चाहती हूँ।

## [अनुवाद]

(छह) दूरदर्शन पर प्रातःकालीन कार्यक्रम में हिन्दी के स्थान पर क्षेत्रीय भाषाओं में समाचार प्रसारित करने की मांग

श्री पी० कुलनबईवेलु (गोबिन्दट्टिपालयम) : 23-2-87 से दूरदर्शन ने प्रातःकालीन 'ब्रेक-फास्ट टी०वी०' सेवा आरम्भ की है। इसमें 10 मिनट का हिन्दी समाचार बुलटिन दिया जाता है। यह सुझाव दिया जाता है कि हिन्दी समाचारों की बजाय तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल और पश्चिम बंगाल आदि राज्यों में रह रहे गैर-हिन्दी भाषी लोगों के लिए क्षेत्रीय भाषाओं में समाचार प्रसारित किए जाएं।

(सात) स्वतंत्रता आन्दोलन, राष्ट्रीय नेताओं के जीवन आदि पर नेपाली तथा अन्य भारतीय भाषाओं में भी, जो संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल नहीं हैं, पुस्तकें प्रकाशित करने की मांग

श्रीमती डी० के० भंडारी (सिक्किम) : केन्द्रीय सरकार संविधान की आठवीं अनुसूची में सम्मिलित भाषाओं में विभिन्न विषयों पर पुस्तकें प्रकाशित करती है। यह कार्य ज्यादातर सूचना और प्रसारण मंत्रालय का प्रकाशन प्रभाग करता है। स्वतंत्रता-आंदोलन पर राष्ट्रीय नेताओं की जीवितियों पर वनस्पति-जीवजन्तु आदि पर और देश की कला और संस्कृति पर विभिन्न पुस्तकें प्रकाशित की जाती हैं। इन पुस्तकों से लोगों के मन में राष्ट्रीयता और भारतीयता की भावना पैदा होती है। इन पुस्तकों की सहायता से हमें देश की सांस्कृतिक विरासत का पता चलता है। दुर्भाग्यवश, उन भाषाओं में जो संविधान की आठवीं अनुसूची में सम्मिलित नहीं हैं, कोई भी पुस्तक प्रकाशित नहीं हुई है। ऐसी ही एक दुर्भाग्यपूर्ण भाषा है—नेपाली। प्रकाशन प्रभाग द्वारा नेपाली और ऐसी ही अन्य भाषाओं में स्वतंत्रता आंदोलन तथा महात्मा गांधी, जवाहर लाल नेहरू, राजेन्द्र प्रसाद तथा इन्दिरा गांधी जैसी महान राष्ट्रीय विभूतियों के जीवन पर कोई भी पुस्तक प्रकाशित नहीं की गई है। इस प्रकार बहुत सारे लोग हमारे महान राष्ट्रीय इतिहास को जानने से वंचित रह जाते हैं। अतः मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि सरकार उन भाषाओं में भी पुस्तकें प्रकाशित करे, जो संविधान की आठवीं अनुसूची में सम्मिलित नहीं हैं।

(आठ) बम्बई की उपनगरीय रेलगाड़ियों के लिए और अधिक ई०एम०यू० रेलों को उपलब्ध कराने की आवश्यकता

श्री एस० जी० धोलप (ठाणे) : यह सत्य है कि पश्चिम रेलवे से औसतन 25 लाख तथा मध्य रेलवे से औसतन 27 लाख दैनिक यात्री रोज सफर करते हैं। पिछले दशक में दैनिक यात्रियों में 10 प्रतिशत प्रति वर्ष के वृद्धि का अनुपात न होने के कारण रेलों में भारी भीड़-भाड़ हो गई है। इसलिए उपनगरीय रेलों में, विशेषकर सुबह-नाम भारी भीड़ होती

[श्री एस० जी० घोलप]

है। ई०एम०यू० रैक की क्षमता मात्र 900 है, जबकि भारी भीड़ के समय 3,500 से अधिक यात्री सफर करते हैं।

अतः माननीय मन्त्री से अनुरोध है कि वह इस समस्या पर विचार करके बम्बई उपनगरीय रेलवे गाड़ियों के लिए अधिक रैक प्रदान करें।

यह भी निवेदन किया जाता है कि इस समस्या का एकमात्र समाधान 9-कार रैक चलाने की बजाय 12-कार रैक चलाना है। इसे प्रायोगिक स्तर पर चलाया भी जा रहा है। जहां यह चल रहे हैं, वहां से लोग इनकी क्षमता से संतुष्ट हैं। अतः स्थायी रूप से ही इसे प्रयोग किया जाना चाहिए। इस हेतु अधिक ई०एम०यू० रैक शीघ्र उपलब्ध कराये जाने चाहिए।

12.21 ब०प०

## रेल बजट, 1987-88—सामान्य चर्चा

[—जारी]

[धनूबाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम 1987-88 के रेल बजट पर आगे सामान्य चर्चा करेंगे।

जो समय निर्धारित किया गया है, उसमें मन्त्री महोदय के उत्तर समेत दो घंटे का समय बाकी है। अगर जिन सदस्यों ने अपने नाम दिये हैं, और वे सभी बोलना चाहते हैं तो मुझे आप सब का सहयोग चाहिए। कृपया अपने भाषण में संक्षिप्त बात ही कहें। अन्यथा मैं सबको मौका नहीं दे पाऊंगा ? (व्यवधान) अगर समय में एक घंटा और वृद्धि कर दी जाए, तब भी यह सम्भव नहीं है। सूची में 50 सदस्यों के नाम हैं। अतः, कृपया संक्षेप में बात कहें। अगर आप कुछ और बात कहना चाहते हैं, तो आप आम बजट की चर्चा में यह कह सकते हैं कि रेलवे के लिए अधिक धन की व्यवस्था की जाए।

श्री अनूप चन्द शाह।

[हिन्दी]

श्री धनूष चन्द शाह (बम्बई-उत्तर) : उपाध्यक्ष महोदय, सदन के सामने हमारे सम्माननीय रेल राज्य मंत्री श्री माधव राव जी के द्वारा जो प्रगतिशील बजट रखा गया है उसके लिए रेल राज्य मंत्री को मैं धन्यवाद देता हूँ। साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे बम्बई की और बम्बई के सबवेन्स की कुछ समस्याएँ हैं जिनको मैं मन्त्री महोदय के साभने रखना चाहता हूँ। मन्त्री महोदय ने अपने भाषण में एक बात कही उससे हमारे यहाँ बम्बई से बम्बई से जोनों के टैलीकाम और पत्र-हमारे

पास आये कि हमारे रेल राज्य मन्त्री मै, अबॉन ट्रांसपोर्ट की रेस्पॉसिबिलिटी स्टेट गवर्नमेंट और लोकल कांफॉरिशन की है—ऐसी बात कहकर अपनी जिम्मेदारी उससे निकाल ली है। ऐसी लोगों के मन में एक भावना पैदा हुई है खासकर के बम्बई सबबॉन के लोगों ने उसके लिए बहुत तीव्र प्रतिक्रिया व्यक्त की है कि रेल राज्य मन्त्री और सेंट्रल गवर्नमेंट अपनी जिम्मेदारी से बाहर निकल जाना चाहते हैं और सबबॉन रेलवे की जो जिम्मेदारी है, सबबॉन कम्प्यूटर्स को जो कुछ देना चाहिए उसकी जो जिम्मेदारी है वह स्टेट गवर्नमेंट और लोकल बाडीज के ऊपर ढालना चाहते हैं। ठीक है, आप स्टेट गवर्नमेंट और लोकल बाडीज का सहकार लेकर कास्ट शोयॉरिंग बेस पर कुछ जिम्मेदारी देना चाहते हैं, लेकिन फिर भी वह जिम्मेदारी कैसे देनी चाहिए, क्या करना चाहिए उसकी रेस्पॉसिबिलिटी सेंट्रल गवर्नमेंट की ही हो सकती है। स्टेट गवर्नमेंट और कांफॉरिशन उसके बारे में कोई कार्यवाही नहीं कर सकते हैं, लीड नहीं ले सकते हैं। इसीलिए अगर अबॉन ट्रांसपोर्ट की कुछ प्रॉब्लम आपको साल्व करनी हो तो स्टेट गवर्नमेंट, लोकल बाडीज और बम्बई के जितने प्रतिनिधि लोक सभा और राज्य सभा में विराजमान हैं सभी को साथ में लेकर उसका साल्यूशन निकालने का प्रयत्न करना चाहिए और उसके लिए रेलवे बोर्ड और जनरल मैनेजर सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे की कान्फॉस बुलाकर जल्दी से जल्दी कास्ट शोयॉरिंग बेस के ऊपर कोई उसका हल आपको निकालना चाहिए। यह मेरा एक सुझाव है।

12.24 म०प०

### [श्रीमती बसवराजेश्वरी पोठासीन हुईं]

पिछले साल 1986 में हमने ई०एम०यू०एस० कोचेज बाहर के देशों को एक्सपोर्ट किया है। अगर यह बात सही है तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्यों एक्सपोर्ट किया है जबकि हमारे यहां बम्बई सबबॉन्स की इतनी डिमांड है, हमारी यह नीड है कि हमें ज्यादा से ज्यादा ई०एम०यू०एस० कोचेज दिए जाएं? सभी कम्प्यूटर्स को आप अच्छी सेवाएं दे सकते हैं। लेकिन बम्बई में सबबॉन सेक्शन को ई०एम०यू० कोचेज न देकर कुछ कोचेज को यहां से एक्सपोर्ट किया गया है—ऐसी हमारी जानकारी है। मैं समझता हूँ कि आप इस बारे में सबन के सामने क्लियर करेंगे ताकि हम भी बम्बई में जाकर अपने लोगों के सामने सही बात को रख सकें।

एक तीसरी बात जिसको श्री बांताराम धोलप जो ने आपके सामने रखा और दिघे जी ने भी रखा है तथा बाम्बे के सभी मेम्बर आफ पार्लियामेंट की यह अपेक्षा और आशा है कि जो आपने अपने अभिभाषण में कहा है कि सबबॉन की जो सेवाएं चल रही हैं वह सभी सेवाएं सास में चल रही हैं और उन्हें आपको ज्यादा से ज्यादा सन्सिडाइज करना पड़ता है परन्तु आज हम इस बात को साबित नहीं कर सकते हैं कि बम्बई की जो सबबॉन सेवायें, सबबॉन ट्रेन्स चल रही हैं वह सास में चल रही हैं या प्राफिट में चल रही हैं। इस बात को आप इसलिए नहीं बता सकते हैं क्योंकि आपके पास इसका कोई सेप्रेट एकाउन्ट ही नहीं है। मैं आपसे दावे के साथ कह सकता हूँ कि अगर आप सही ढंग से इस बात को दिखाना चाहते हैं कि वह सेवायें प्राफिट में चल रही हैं या सास में चल रही हैं तो आप एक अलग से सबबॉन जोन बना दीजिए जिसमें वेस्टर्न रेलवे और सेंट्रल रेलवे की सभी सबबॉन सेवाओं को रख दीजिए। ऐसा कर देने पर एक साल में ही आपको मासूम हो जायेगा कि वहां की सेवायें सास में

[श्री धनूप चंद शाह]

चलती हैं या प्राफिट में चलती हैं। मेरा खयाल है आपने भी अपने भाषण में यह शब्द इस्तेमाल किया है मोस्ट आफ सबबंन सर्विसेस और आपने यह नहीं कहा है कि “आल सबबंन सर्विसेस” इसलिए मैं कह सकता हूँ आप भी इस बात को मानते हैं कि बाम्बे सबबंन सेवार्थे लास में नहीं चलती हैं बल्कि मुनाफे में चलती हैं। इसलिए मेरा सुझाव है कि बाम्बे की जो सबबंन सेवा है उसके लिए आप एक सबबंन डिवीजन बना दीजिये या अलग एक जोन बना दीजिये उससे आपको सारी बात साफ हो जायेगी।

साथ ही साथ हमारी यह भी डिमांड है कि ई०एम०यू० कोचेज ज्यादा से ज्यादा संख्या में बी जायें क्योंकि आज आपने जो रेल लाइनें बिछा रखी हैं या जितने स्टेशंस बने हैं उनकी इतनी कैपेसिटी नहीं है कि आज जितने कम्प्यूटर्स वहाँ ट्रेवल कर रहे हैं उससे ज्यादा कम्प्यूटर्स ट्रेवल कर सकें। इसलिए इसका सोल्यूशन एक ही है कि हम 12 कोचेज की ट्रेंस अधिक से अधिक संख्या में चलायें। आज हमारे पास सिर्फ एक ट्रेन-पेयर सेंट्रल रेलवेज में और एक पेयर वेस्टर्न रेलवेज में चल रहा है जो 6-6 अप और डाउन ट्रिप्स कर रही हैं। अगर आप कुछ ज्यादा कोचेज देंगे तो हम 12 डिब्बे की ट्रेन के बदले में ज्यादा चला सकेंगे।

साथ ही साथ मेरी आपसे यह रिक्वेस्ट है कि आप रेलवे बोर्ड को यह इन्स्ट्रक्शन दीजिए कि सबबंन क जितने स्टेशंस हैं, जहाँ-जहाँ पासिबिलिटी है 12 डिब्बों की ट्रेन के लिए प्लेटफार्म बनाने की वहाँ पर उसका सर्वे किया जाये और बाम्बे के सबबंन सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे में सर्वे के बाद प्लेटफार्म बनाने का प्राविजन किया जाये।

इसके अलावा ओवररिजिजेज के बारे में जो काम आपने हाथ में लिया है कि वह काम आपकी ओर से कम्प्लीट होना जा रहे हैं। मैं नहीं समझता आपके आफिसर्स और लोकल बाडीज के आफिसर्स साथ में बैठकर इसके बारे में कुछ सोचते हैं या नहीं। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि आपकी ओर से सबबंन रेलवे यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटी, डी०आर०यू०सी०, जेड०आर०यू०सी० और नेशनल लेबिल की जितनी भी कमेटीज बनी हैं, उन कमेटीज में मैं नहीं समझता हमारे मेम्बर पार्लियामेंट को सही ढंग से प्रतिनिधित्व मिला है। आज सबबंन रेलवे यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटी में जो भी मेम्बर जिस तरफ से बैठता है वह चाहता है कि उसकी सबबंन ट्रेन कैसिल नहीं हानी चाहिए। आज अंधेरी से बोरीवली तक अगर हम एक्सटेंड करना चाहते हैं तो अंधेरी का आदमी उसको नहीं करने देता। इसलिए इस बारे में आपको फिर से सोचना चाहिए कि जितनी रेलवे यूजर्स कंसल्टेटिव कमेटीज चल रही हैं उसमें बैठे हुए मेम्बर्स पूरे डिवीजन, पूरे सबबंन को ध्यान में रखकर काम करें। अभी वहाँ पर सही ढंग से प्रतिनिधित्व नहीं है इसलिए मैं चाहता हूँ कि सेंट्रल रेलवे और वेस्टर्न रेलवे के जनरल मैनेजर्स को इन्स्ट्रक्शंस दिये जाएं कि खास तौर से बम्बई के सबबंन के प्रश्नों को सल्व करने के लिए बम्बई के लोकल एम०पीज० के साथ बैठकर करें। हम ये छोटी-छोटी बातें आपके सामने इसलिये ला रहे हैं क्योंकि हमारी बात वहाँ पर कोई सुनता नहीं है। आपके रेलवे के आफिसर्स कोई परवाह नहीं करते हैं। मैं आपसे पुनः एक बार कहना चाहता हूँ कि आप कृपा करके वेस्टर्न और सेंट्रल रेलवे के जी०एम० को इन्स्ट्रक्शन दें कि पीरियाडिकली वे मेम्बर्स आफ पार्लियामेंट की मीटिंग बुलाकर उनके साथ

डिस्कशन करें ताकि सबबंन के जो प्रश्न हैं वह हल हो सकें।

मैं आशा करता हूँ कि दो-चार सुझाव आपके समक्ष मैंने जो रखे हैं उन पर आप उचित ध्यान देकर उनको हल करने का प्रयत्न करेंगे। अन्त में मैं आपको पुनः धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुनाफा वाला बजट हमारे सामने प्रस्तुत किया। इस मुनाफे का कुछ भाग आप सबबंन के ऊपर भी लगायें ऐसी अपेक्षा हम आपसे करते हैं।

[धनुषाब]

श्री धनजय मुशरान (जवलपुर) : महोदया, मुझे बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मेरे से पूर्व वक्ता ने काफी लम्बा भाषण दिया है। मैं आशा करता हूँ आप मेरे भाषण में भी बाधा नहीं डालेंगी।

समापति महोदय : आप केवल पांच मिनट ही अपना भाषण दे सकते हैं। हममें यह सहमति हुई है कि प्रत्येक सदस्य केवल पांच मिनट ही बोलेंगा।

श्री धनजय मुशरान : रेल मन्त्री द्वारा पेश किए गए रेल बजट का मैं समर्थन करता हूँ। बजट पेश करते समय उन्होंने दूरदृष्टि का परिचय दिया है और रेलवे को आधुनिक युग में ले जाने की दृढ़ इच्छा प्रकट की है। मैं प्रधान मन्त्री को ऐसा रेल मन्त्री चुनने पर बधाई देता हूँ, जिससे रेल कर्मचारी यह महसूस करने लगे हैं कि वे एक परिवार की तरह हैं, न कि भाड़े के सैनिकों की तरह। जहां कहीं भी रेलवे के विभिन्न विभाग जनता के सीधे सम्पर्क में आते हैं, वहां पहली दफा यह भावना देखने में आई है। इसमें कोई संदेह नहीं है कि रेल बजट में आधुनिकीकरण, विद्युतीकरण, रेल पटरियों अथवा बोगियों अथवा माल डिब्बों का नवीकरण आदि सभी बातें शामिल हैं। इसके अलावा पैसे की कमी के बम्बजुद नई रेलगाड़ियों को आरम्भ करने का प्रस्ताव है।

माननीय रेल मन्त्री इस बात के लिए विशेष रूप से बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने युद्ध में हताहत हुए सैनिकों की विधवाओं को 75 प्रतिशत रियायत देने की घोषणा की है। मुझे विश्वास है कि यह सुविधा उन विधवाओं को भी मिलेगी, जिनके पति, जल, थल, वायु सेनाओं में वास्तविक युद्ध की बजाय, ऐसे केन्द्रों पर, जहां वे बिना परिवार के रह रहे थे। वास्तविक सेवा करते हुए शहीद हुए हैं।

उन्होंने खेल-कूद को भी प्रोत्साहन दिया है। इसके लिए भी बधाई के पात्र हैं। हमारा यह अनुभव है कि एक दफा एक खिलाड़ी अगर अच्छा प्रदर्शन करता है तो वह इतिहास में उसका नाम नहीं होता बल्कि वह विस्मृति के गर्त में चला जाता है। मेरा सुझाव है कि आपने अपने भाषण के पृष्ठ 5 के पैरा 6.21 में जिन नई रेलों के चलाये जाने का प्रस्ताव किया है, इनमें से एक रेल जो पी० टी० ऊषा के इलाके से आरम्भ होगी, उसका नाम पी० टी० ऊषा के नाम पर रखा जाए। इससे उन खिलाड़ियों को, जो सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करते हैं, इतिहास में नाम होने का प्रोत्साहन मिलेगा।

मुझे इस बात की खुशी है कि उन्होंने उन क्षेत्रों की अनवेष्टा नहीं की है जिनकी बाब तक



[ श्री अजय मुशरान ]

अनदेखी की जाती रही है। यहां जो सदस्य बैठे हैं, उन्होंने रेल मंत्री पर आरोप लगाया है कि उन्होंने मध्य प्रदेश को उससे अधिक दिया है जितना उसका हक था। हममें से बहुत कम लोग हैं कि जहां तक रेलवे के विकास का समय है, मध्य प्रदेश राज्य हमेशा पिछड़ा ही रहा है।

श्री मुरली देवरा (बम्बई दक्षिण) : इसलिए मंत्री जी मध्य प्रदेश से हैं।

समापति महोदया : कृपया उनके भाषण में व्यवधान न डालिए। उन्हें बोलने दीजिए। उनके बोलने के समय बीच में बाधा न डालिए।

श्री अजय मुशरान : मेरे भाषण में अड़चन न डालिए।

समापति महोदया : श्री अजय मुशरान आप जारी रखिए। आप अपना समय नष्ट कर रहे हैं।

श्री अजय मुशरान : महोदया, अभी आंकड़ों में से जिनका मैं उल्लेख नहीं करना चाहता हूँ क्योंकि आपने मुझे केवल पांच से 10 मिनट दिये हैं... (व्यवधान)

समापति महोदया : 10 मिनट नहीं कृपया पांच मिनट।

श्री अजय मुशरान : लेकिन मैं आपको विश्वास दिला सकता हूँ कि राज्यभार मध्य प्रदेश बहुत उपेक्षित राज्य है। वह मध्य प्रदेश राज्य के हैं और मध्य प्रदेश वासी होने के नाते और विशेषतया वे दूर से सम्बन्धित होने के कारण और न केवल केन्द्र से बल्कि सारे देश से सम्बन्धित होने के कारण मैं विश्वास दिला सकता हूँ कि वह नई गाड़ियाँ देने के लिए सभी बघाई के पात्र हैं।

मेरे दूसरे सहयोगी हमेशा उन पर आरोप लगाते रहे हैं कि वह मध्य प्रदेश के पक्षपाती रहे हैं। अक्सर एक गाड़ी को पूर्व से पश्चिम या उत्तर से दक्षिण जाते हुए केन्द्र से होकर जाना पड़ता है तो हम इसमें कुछ नहीं कर सकते हैं, जब तक कि 21वीं सदी में कोई ऐसा अविष्कार न कर सके कि जहाँ गाड़ियाँ मध्य प्रदेश से कूदकर देश के दूसरे हिस्सों में चली जायें। ऐसा सम्भव नहीं है। उनको मध्य प्रदेश से होकर ही जाना पड़ना है और इसलिए पूर्व से पश्चिम और उत्तर से दक्षिण जो भी गाड़ियाँ दी जा रही हैं अगर वह मध्य प्रदेश से होकर जाती हैं तो मुझे विश्वास है कि मेरे मित्र ईर्ष्या नहीं करेंगे।

मेरे कुछ मुद्दात्र हैं जिन्हें मैं रखना चाहूँगा। हमने 1985-86 के लिए सुरक्षा कार्यों की समीक्षा की है। इसमें कई आंकड़े मिलते हैं, जो पृष्ठ 8 पर दिए गए हैं—गाड़ी दुर्घटनाएं और उनके कारणों का बोरा। इससे पता चलता है कि अधिकांश दुर्घटनाओं के लिए कर्मचारी जिम्मेदार हैं। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि उन पर आरोप लगाया जाए और उनको सजा दी जानी चाहिए। क्योंकि मुझे विश्वास है कि जांच-पड़ताल की जा रही है और उनको सजा दी जा रही है। जिस मुद्दे को मैं यहाँ कहना चाहता हूँ, वह यह कि उनके कार्य सम्बन्धी प्रशिक्षण की समीक्षा करने की आवश्यकता है। मुझे

विश्वास है रेल मन्त्री अपने भाषण में कुछ प्रकाश डालेंगे कि उनके प्रशिक्षण की दिशा में क्या कुछ किया जा रहा है जिससे वे अपने कार्य में खूब प्रशिक्षित हों क्योंकि वे अपने रेलवे कर्मियों के कुछ वर्ग ऐसे हैं जो आरक्षण के कारण जल्दी ड्राइवर, यार्डमैन, या गाड़ों के उच्च ग्रेड में अन्य लोगों की अपेक्षा जल्दी आ जाते हैं।

यात्रियों की सुख-सुविधाओं के बारे में बात पर आता हूँ। हमें वर्ष 1985-86 से सम्बन्धित वार्षिकी मिली है, जिसमें यात्रियों के लिए सुख-सुविधाओं का उल्लेख है। मैं उनके द्वारा दिये गये आंकड़ों से प्रभावित हुआ हूँ मैंने से प्रत्येक ने कहा कि पीने के पानी की सुविधाएँ, स्वास्थ्य वातावरण, खान-पान की सुविधाएँ, गाड़ियों में और प्लेटफार्मों दोनों की स्थिति में सुधार हुआ है। मैं केवल एक मुद्दा देना चाहता हूँ क्योंकि प्राक्कन समिति का सदस्य होते हुए मुझे सभी रेलवे स्टेशन देखने का मौका मिला था जब एक गाड़ी से ऐसे स्टेशन के प्लेटफार्मों पर पहुंचनी है जो विशेष रूप से बड़ा जंक्शन नहीं है, रेल में बैठे लोगों के साथ अर्थात् गाड़ी के यात्रियों के साथ बरातियों जैसा व्यवहार होना चाहिए। सभ्य रेल कर्मचारियों जिनकी रेलों की देखभाल के लिए जरूरत होती है अर्थात् स्टेशन मॉर्निंगटेंडेंट, इलेक्ट्रिशियन आदि द्वारा रेल को देखना चाहिए ताकि पिछले स्टेशन पर गाड़ी में कुछ खराबी आ गई हो तो उसे ठीक किया जा सके—ऐसे कई उदाहरण हैं जहां यात्रियों को गाड़ी में कुछ खराबी आने पर इधर-उधर भागते देखा गया है लेकिन उनकी उपलब्धि की यह प्रक्रिया निश्चित रूप से रेलवे की छवि में सुधार करेगी।

सुख-सुविधाओं के बारे में बात करते हुए मैं महिला यात्रियों की रक्षा और उनकी सुरक्षा की भी बात करना चाहूंगा। निरपवाद रूप से यह देखा गया है कि स्टेशन पर पुलिसकर्मी इ्यूटी पर होता है पर जब गाड़ी वहां आती है तो वह पुलिस वाला नहीं मिलता। यह सुझाव दिया गया है कि उसे भी इस बारात स्वागत समिति का सदस्य होना चाहिए अगर वह इस जनाना डिब्बे के आगे तैनात रहता है तो स्थानीय मनचलों को जनाना डिब्बों के आगे धीड़ लगाने और उन्हें तंग करने का मौका नहीं मिलेगा।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की घोड़ी सी मांगों पर आता हूँ। जबलपुर क्षेत्रीय मुख्यालयों की स्थापना की सम्बन्धों से माँग की जा रही है। प्रौद्योगिकी और प्रशासनिक दृष्टि से रेलवे बोर्ड ने जबलपुर में क्षेत्रीय मुख्यालय रखे जाने की सिफारिश की थी। लेकिन दूसरे कारणों की अपेक्षा प्रशासनिक कारणों से कुछ बेरी हो गई है। मैं आशा करता हूँ इसे जल्दी पूरा किया जा सकेगा।

माननीय मन्त्री ने घोषणा की है कि वर्ष 1986-87 में 7000 क्वाटर् तैयार हो जायेंगे और वर्ष 1987-88 में दूसरे 7000 क्वाटर् तैयार होंगे। इन क्वाटर्ओं की दूसरे क्षेत्रों में भी आवश्यकता है जैसे कि जबलपुर में। क्योंकि वहां जो क्वाटर् बने हैं वह बहुत पुराने हो चुके हैं। कटनी जंक्शन पर 5 हजार से 7 हजार रेलवे कर्मचारी रहते हैं पर वहां 15 प्रतिशत से अधिक लोगों के लिए रेलवे क्वाटर् उपलब्ध नहीं जबकि लगभग सभी अन्य स्टेशनों पर यह अनुपात 25 प्रतिशत है। इसलिए हमें कुछ कोटा मिलना चाहिए।

कटनी में 30 बिस्तरों का अस्पताल है जिसमें डाक्टरों की संख्या कम है, इस पर विचार किया जाना चाहिए हमने देखा है कि देश में रेलवे के कुछ सबसे बढ़िया अस्पताल हैं। रेलवे के जबलपुर,

[श्री प्रणय मुशरान]

मद्रास और कलकत्ता ऐसे बढ़िया अस्पताल हैं और स्वास्थ्य विभाग के दूसरे अस्पतालों को देखकर तो शर्म आती है इसलिए मुझे मन्त्री जी को इस पर बधाई देने में हिचकिचाहट नहीं हो रही है अगर 30 विस्तरों के अस्पताल का यही स्तर रखा जाए तो मुझे प्रसन्नता होगी।

एक छोटी सी मांग है। एक शटल गाड़ी इटारसी से जबलपुर जाती है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इसे भोपाल तक बढ़ाया जाये।

एक अन्य गाड़ी बीना से इटारसी तक जाती है, इसे भोपाल तक चलाया जाना चाहिए जिससे महाकौशल क्षेत्र के लोग जो राज्य की राजधानी को जाते हैं, इस गाड़ी द्वारा जा सकें। सुबह पहुंच सकते हैं और शाम को नौकरी से घर वापस आ सकते हैं।

मेरा अगला मुद्दा यह है कि स्टेशनों से विशेष रूप से कटनी से सीटों के आरक्षण का कोटा निश्चित है। कटनी भारत का केन्द्र है। सभी गाड़ियां जो उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम को जाती हैं वे कटनी से होकर जाती हैं और लोगों की भारी संख्या... (घबघबाहान)

एक माननीय सदस्य : वह स्थानीय मार्गें उठा रहे हैं।

श्री अजय मुशरान : नहीं, सारे भारत के यात्री निःसहाय हैं। अगर कोई उत्तर से दक्षिण जा रहा है तो उसे कटनी से होकर जाना पड़ता है। अतः अगर कोटा बढ़ाया जाए। अतः अगर कोटा बढ़ाया जाए तो वह हम सब भारतीयों के लिए बहुत उपयोगी है। यह राष्ट्रीय दृष्टि से भी उपयोगी है।

जबलपुर को माडल स्टेशन के रूप में चुनने के लिए मैं उनका आभारी हूँ। लेकिन मुझे विश्वास है कि वह कटनी को भी माल स्टेशन की सूची में सम्मिलित करेंगे।

समापति महोदय : कृपया अब समाप्त कीजिए, आपने पहले ही 5 मिनट से अधिक समय ले लिया है।

श्री प्रणय मुशरान : उन्होंने विदर्भ क्षेत्र के यात्रियों के लिए बहुत अच्छी गाड़ी शुरू की है जो नागपुर होर बिलासपुर से भोपाल जाती है यदि इसे सप्ताह में दो बार जबलपुर से ले जाया जाए तो यहां के लोगों को भी इस गाड़ी की सुविधा मिल जाएगी।

मुझे बहुत प्रसन्नता है कि आपने मुझे पांच मिनट अधिक दिये हैं। अन्त में, मैं उनको एक बार फिर बधाई देना चाहूंगा। वास्तव में जो भाषण मैंने तैयार किया था वह उनके बजट प्रस्तुत करने से पहले तैयार किया गया था। अतः मुझे सारी बात दुबारा करनी पड़ी। उनके बजट में किसी भी बात ने मुझे असंतुष्ट नहीं किया मैं उन्हें बधाई देता हूँ मुझे विश्वास है कि वह हमारी स्थानीय मांग पर विचार करेंगे। बहुत धन्यवाद, मैं एक बार फिर रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

रेल मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : क्या वह मुझे अपने भाषण का प्रारूप दे सकते हैं।

समापति महीदया : वह प्रारूप चाहते हैं, आप उन्हें दे दीजिए।

[हिन्दी]

श्री शशिन्द्र सिंह (फरीदकोट) : मैडम चेयरमैन जी, हम वर्ष का रेलवे बजट, पिछले सालों की तुलना में, रेलवे में सुधारात्मक दृष्टिकोण से प्रस्तुत किया गया है, जिसकी हर तरफ के माननीय सदस्यों ने सराहना और प्रशंसा की है। जहाँ उसकी फ्रैडिट मन्त्री जी को जाता है, फिर भी रेलवे विभाग, अन्य विभागों और मन्त्रालयों की तुलना में सबसे बड़ा मन्त्रालय है और उसमें अभी भी कुछ कमियाँ हैं, जिनकी ओर मैं माननीय मन्त्री का ध्यान आकषित करते हुए, दो तीन बातें कहना चाहता हूँ।

सबसे पहले मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान पंजाब में बनाए जा रहे मॉडल स्टेशन जालंधर की ओर आकृष्ट करते हुए, उनसे निवेदन करना चाहता हूँ कि यदि आप पंजाब में किसी स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाना चाहते हैं तो सबसे पहले श्री अमृतसर साहब को बनाना चाहिए। यदि वहाँ आप दो मॉडल स्टेशन बनाते हैं तो उनमें से दूसरा जालंधर हो जाए, परन्तु एक ही बनाना ही श्री अमृतसर साहब को ही बनाना चाहिए।

दूसरी बात, मन्त्री जी ने बजट में यह कही है कि पिछले सालों की तुलना में हम वर्ष 21% ज्यादा माल की टुलाई की गई है और इसे और भी ज्यादा बढ़ाया जाएगा। परन्तु मैं समझता हूँ कि जब रेलवे कर्मचारियों ने अच्छा काम किया तभी आप इस टारगेट को एचीव कर सके। यदि रेल कर्मचारियों ने प्रशंसनीय कार्य किया है जिसकी वजह से आप 21 प्रतिशत माल ज्यादा ढो सके, तो इसके लिए उनकी बेतस दिया जाए, कुछ दूसरे इंसिस्टिब्ज दिए जाएं, उनकी प्रशंसा की जानी चाहिए। अगर इससे पिछले वर्षों में उनकी अकर्मण्यता की वजह से ठीक काम नहीं होता था, जिन्होंने पिछले सालों में गलत काम किया, उनको उपयुक्त सजा भी मिलनी चाहिए। मन्त्री जी ने एक अन्य बात यह भी कही कि स्टेशन से यदि एक गाड़ी निकलती है तो दूसरी के लिए समय नहीं मिलता तो मेरा सुझाव है कि आप प्रत्येक गाड़ी के साथ एक की बजाए दो-दो इंजिन लगा दें, कुछ में करके ही देख लीजिए। ताकि जहाँ 30-40 लेकर चलते हैं वे 80 लेकर चलें और 2 मिनट में लेकर वह निकल जाए। इससे हमारे ट्रैफिक में सुविधा होगी।

एक पाइंट और है। हमारे थर्मल प्लांट जो कि हिन्दुस्तान की प्रगति के लिए बहुत जरूरी हैं उनके बारे में कहीं-कहीं हर रोज यह सुनने में आता है कि आज फलां थर्मल प्लांट में कोयला न होने से नुकसान हुआ और कोयला उठाने के लिए रैक नहीं है। यह संकट रोज होता है। आप भी वेपर्स में पढ़ते होंगे। तो इस सिस्टम को ऑनलाइन करने के लिए थर्मल प्लांट के मुताबिक रैक का इन्तजाम होना चाहिए।

[ श्री शमिन्धर सिंह ]

बिहार और यू० पी० से सीजन में लेबर हर साल पंजाब को जाते हैं। रेलों में स्थान की कमी के कारण वे लोग छतों पर बैठते हैं। इसके लिए मेरा निवेदन है कि हमारे देश में रेलों के ऊपर लोग बैठकर यात्रा न करें, इसके लिए कोई ऐसी व्यवस्था करें जिससे वे आसानी से ३ म्पाटमेंट में बैठकर अपने स्थान पर पहुंच सकें। इस बारे में मेरा कहना है कि इसका एक सर्वे कराना चाहिए कि हर साल सीजन में कितने लेबर पंजाब को जाते हैं। उसी के मुताबिक स्पेशल रेलें सीजन में चलानी चाहिए। उनके लिए रेलवे स्टेशनों पर सीजन में ठहरने के लिए परमानेंट नहीं, तो टैम्पेरी रिलीफ कैंम्प जरूर हों। ताकि जब तक उन्हें गाड़ियां नहीं मिलें वे उन कैंम्पों में ठहर सकें।

पंजाब में डिफेंस की वजह से जो इतनी सारी गाड़ियां बन्द हैं उनकी वजह से बहुत तकलीफ लोगों को हो रही है। अब तो मुहायदे भी हो चुके हैं, अब तो आप उन्हें चालू कर दीजिए। पंजाब में बसों 24 घंटे में से 20 घंटे पहले चलती थीं, लेकिन 12 घंटे ही चलती हैं। बसों के चलने में 8 घंटे की कमी होने से लोगों को पहले ही काफी दिक्कत और परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। अब रेलों के बन्द होने से तो लोगों को बहुत ज्यादा दिक्कत हो रही है। पहले जहां चार-चार गाड़ियां आती थीं वहां आज एक गाड़ी आती है जिसके कारण वहां के पैसंजस का बुरा हाल हो रहा है। जिनके पास रिजर्वेशन के पैसे नहीं हैं, उनको तो और भी ज्यादा दिक्कत हो रही है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि जो बन्द गाड़ियां हैं, उनको जल्दी-से-जल्दी चालू करें।

एक गाड़ी जनता एक्सप्रेस है जो फिरोजपुर से चलती है। उसमें एक चेयरकार की सुविधा भी दी जाए और जो दूसरी रात की गाड़ियां हैं उनमें आम लोगों के लिए जो रिजर्वेशन के पैसे नहीं भर सकते हैं, उनकी सुविधा के लिए और डिब्बे जोड़े जाएं ताकि गरीब लोग आराम से सफर कर सकें।

मान्यवर, एक जो बहुत जरूरी बात है वह यह है कि दिल्ली को आने के लिए मोगा से कोई सीधी गाड़ी नहीं है। मोगा हमारे पंजाब का बहुत बड़ा सिटी है। करीब डेढ़ लाख लोग वहां रहते हैं, लेकिन मोगा से दिल्ली के लिए कोई डायरेक्ट ट्रेन नहीं है। मोगा से दिल्ली आने के लिए लोगों को या तो लुधियाना जाना पड़ता है या कोटकपूरा आना पड़ता है। इसलिए मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि मोगा से दिल्ली को कनेक्ट करती हुए एक ट्रेन जरूर दें ताकि मोगा से दिल्ली तक पैसंजर डायरेक्ट बा सकें।

महोदय, चण्डीगढ़ एशिया का सबसे खूबसूरत शहर है। लुधियाना नादंन इण्डिया का सबसे बड़ा इन्स्ट्रियल टाउन है। वहां से चण्डीगढ़ सिर्फ 100 किलोमीटर का रेल लिंक है। 25-30 साल से बराबर पालियामेंट में मांग की जाती रही है, लेकिन न जाने क्यों रेल मंत्री जी इसके ऊपर ध्यान नहीं दे रहे हैं। इसके ऊपर ध्यान देना चाहिए। एक सर्वे कराना चाहिए और यहां पर एक ओवर ब्रिज होना चाहिए। एक रोड श्रीगंगानगर से चण्डीगढ़ को बहुत बड़ी आती है। उस पर से 300 बसें बाएह घंटे में गुजरती हैं और शहर के अन्दर वह फाटक है, जो शॉटिंग याइं में आता है। शॉटिंग के कारण दिन भर में वह न जाने कितने घंटे बन्द रहता है उसके ऊपर ओवर-ब्रिज या सब-वे का इन्तजाम जल्दी-से-जल्दी करना चाहिए। क्योंकि उसकी दिक्कत बंगानगर से लेकर चण्डीगढ़ तक 3 स्टेटों के लोगों को

होती है। इसको जल्द-से-जल्द दूर किया जाये।

एक बात और रह गई है, अगर हम रेलवे स्टेशनों पर जाएं तो देखते हैं कि हमारे फौजी भाई अपना विस्तर नीचे लगाए बैठे रहते हैं। कई बार देखा जाता है कि डिब्बों पर रिजम्ब फार मिलेट्री लिखा रहता है फिर भी इनको जगह कम पड़ती है। वे बेचारे अक्सर ही भीड़ में बैठकर आते-जाते रहते हैं, सफर करते हैं। मेरा कहना यह है कि फौजियों के लिए कुछ न कुछ इसमें जरूर बेहतरी होनी चाहिए।

**श्री अजय मुशराम :** यह पहली अच्छी बात आपने कही है।

**श्री शमिन्दर सिंह :** मैं मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि यह रेलवे में बहुत अच्छा परिवर्तन लाये हैं और मंत्री जी के ऊपर ऊपरवाले की कृपा रहे तो यह रेलवे के पिछले सालों से ज्यादा अच्छा इस साल बनाएंगे। इसमें हमारी सब की शुभकामनाएं उनके साथ हैं। धन्यवाद।

**श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी (खजुराहो) :** सभापति महोदया, समय को देखते हुए मैं आपसे निवेदन करती हूँ कि मेरे ऊपर कोई उपादती न हो क्योंकि सभी मेम्बर्स 15, 15 मिनट बोल रहे हैं।

मंत्री जी ने जो रेल बजट यहाँ पेश किया है, उसका मैं समर्थन कर रही हूँ और यह मानती हूँ कि यह विकासोन्मुखी बजट है। वास्तव में रेल विभाग ने बिना माल भाड़ा बढ़ाये और बिना किराया बढ़ाये चुनौतियों का मुकाबला करते हुए अपने लक्ष्य की प्राप्ति के लिए जो कीर्तिमान प्राप्त किया है, वह अपने आप में सराहनीय है।

इसी तरह बड़े को भी आपने नहीं बढ़ाया और माल टुलाई में पिछले वर्ष के मुकाबले इस साल वर्ष में 21.6 मिलियन टन की अधिक टुलाई की गई है जो कि अपने लक्ष्य से 9.4 मिलियन टन अधिक है। यह परिचालन की कुशलता है और इसके साथ ही हमारी रेलवे ने विश्व का रिकार्ड तोड़ा है। बल्कि मैं यह कहूँ कि जो विकसित देश हैं उनको भी हमने पीछे छोड़ा है। इसके लिए मैं अपने रेलवे के सभी कर्मचारियों को, जो छोटे से छोटा कर्मचारी है और बड़े से बड़ा अधिकारी है, उसको बधाई देती हूँ और सबसे ज्यादा बधाई अपने राज्य मंत्री जी को देती हूँ, जिनके मार्गदर्शन में और नेतृत्व में यह काम निष्पादित हो सका है। वह इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

आजादी के कुछ साल पहले तक हम रेल विभाग को एक कमाऊ यूनिट के रूप में जानते थे, पर अब दशकों से यह घाटे में चल रहा था। अब फिर से इस विभाग ने अपना वही रूप धारण करने की कोशिश की है। मुझे उम्मीद है कि यह लाभ बढ़कर और आगे जायेगा, जिससे रेलों की पुरानी प्रतिष्ठा कायम होगी।

जैसा बजट में बताया गया कि मूल ड्राफ्ट आरक्षित निधि में अगले वर्ष में 350 करोड़ रुपये बँचे जो चालू वर्ष से 100 करोड़ रुपये ज्यादा होगा। यह सारा आंतरिक संसाधनों की वृद्धि से हो सकेगा। पेशान के लिए भी 350 करोड़ रुपये की निधि रखी है यह अपने आपमें बहुत महत्वपूर्ण है।

[श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी]

कुल खर्चा 7,550 करोड़ रुपये होगा जिसमें से राजस्व को 652 करोड़ लाभाना देने के बाद 69 करोड़ का लाभ रेलवे को मिलेगा। यह भी बहुत सराहनीय है।

इसके साथ ही रेल मंत्री जी ने कई तरह की सुविधाएं देने का भी उल्लेख किया है। जहां पर सुखा पड़ा है, बाढ़ आई है, वहां जानवरों के लिए घास की दुलाई के लिए भुविधा दी गई है। इसके साथ ही किसानों, नौजवानों के लिए जो सुविधा दी गई है, यह भी अपने आप में बहुत महत्वपूर्ण है। हमारे देश के किसान इस सुख-सुविधा का लाभ उठाकर एक प्रदेश से दूसरे प्रदेश में जाकर देश को देख सकेंगे।

जैसे हमारे जवाहर लाल नेहरू जी ने कहा था कि हम नये तीर्थ बनायें और हमारे गांवों के आदमी उन तीर्थों को देखें चाहे वह कोरबा हो, चाहे भिलाई हो या चाहे चित्तूरजन का कारखाना हो। वह इन सारी चीजों को देख कर समझ सकेंगे कि हमारे देश में कितनी प्रगति हुई है और नौजवान भी इसका लाभ उठाएंगे।

हमारे मंत्री महोदय जी ने जो सुविधाएं दी हैं, वह बहुत ही सराहनीय हैं। मैं उन्हें इस बात के लिए भी बधाई देती हूँ कि जो दूसरे बजट के शयनयान हैं और जो सीटें हैं उनको भी गद्देदार बनाने की घोषणा की है। कई रेलवे लाइनों के नवीनीकरण और विद्युतीकरण की भी उन्होंने योजना रखी है। यह वास्तव में उचित है क्योंकि काफी मुद्दा से हमारी रेल लाइनें पुरानी चली आ रही थी और उनका नवीनीकरण करना बहुत जरूरी था। आज के समय में जब हम विकास की ओर बढ़ रहे हैं, उस कारण से भी उसका विद्युतीकरण करना बहुत जरूरी है।

इसके साथ-साथ हमारे संवेदनशील मंत्री जी ने... (व्यवधान)... आप समझने की कांशिश करें। आप समझते ही नहीं हैं कि संवेदनशील किसे कहते हैं? हमारे मंत्री जी ने शहीदों की विधवाओं, अपंगों, बहरों, गूंगों और अंधों के लिए जो सुविधा प्रदान की है उनकी आत्मीयता, नम्र और मुदु स्वभाव ही उसका परिचायक है। आपने जिस तरह से शहीदों की विधवाओं को यह सुविधा दी है, वैसी सुविधा स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों की विधवाओं को भी दें। हमारी आजादी की लड़ाई में स्वतंत्रता संग्राम सेनानियों ने कम काम नहीं किया है, आज उन्हीं की बदौलत लोकतन्त्र है और हम यहां बैठे हुए हैं। अगर आप उनकी विधवाओं को यह सुविधा दे देंगे तो हम आपके बहुत आभारी होंगे।

अब मुझे थोड़ी शिकायत राज्य मंत्री जी से करनी है। वह शिकायत यह है कि संसद में और विधान सभाओं में जो पास होता है, उसको हम बहुत इच्छत के साथ मानते हैं तथा मंत्री जी इस पर बहुत सम्मान करते हैं, फिर भी मैं कई बार आपका ध्यान आकषित कर चुकी हूँ कि ललितपुर से बांधा बाया खजुराहो जो महत्वपूर्ण लाइन है, उसको बनाया जाए। 1980-84 की विधानसभा में इस सम्बन्ध में सब-सम्मति से एक प्रस्ताव भी पास किया था। लेकिन इस रेल लाइन के लिए अभी तक कोई प्रायोजन नहीं किया गया है। मैं एक बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि मैं

1984 में जब इन्दिरा जी चन्द्रशेखर जी आजाद साहब की मूर्ति का अनावरण करने गई थीं तब उन्होंने जन प्रतिनिधियों को यह आश्वासन दिया था कि वह इसको व्यक्तिगत रूप से देखेंगी। दुर्भाग्य से वह आज हमारे बीच नहीं हैं। इस कारण हमारा कर्तव्य हो जाता है कि उनकी भावनाओं को समझते हुए हम उसकी पूति करने की कोशिश करें। यह एक दस्युग्रस्त क्षेत्र है। आपने गुना से लेकर इटावा तक दस्युग्रस्त क्षेत्र के लिए रेलवे लाइन मूहैया की है। इसी आधार पर यह लाइन भी बनाई जाये। आप भी उसी बुन्देलखंड के हैं जिस बुन्देलखंड की मैं बात कर रही हूँ। ग्वालियर भी उसी बुन्देलखंड में आता है। उसकी परिधि अगर मैं कहूँ—

“इत जमना, उत नमंदा,  
इत चम्बल, उस टोंड।”

इसकी सीमा है। आज उसी बुन्देलखंड की उपेक्षा आपके रहते हुए हो यह वहाँ के लोग सोच नहीं सकते। वद् यह सोचते हैं कि उनका प्रतिनिधि कमजोर है इसलिए उनकी आकांक्षाओं की पूति नहीं होती। आशा है आप इस जन भावना को देखते हुए जल्द ही कार्य की स्वीकृति दें।

आज आप बहुत सी नई रेल लाइनें बिछा रहे हैं। आप एक तरफ समाजवाद की बात करते हैं और दूसरी तरफ जिसका पेट भरा हुआ है उसको और खिलाते जा रहे हैं। आप उसको खिलाइए हम इंकार नहीं करते लेकिन भूखों को नहीं मारें।

आज झांसी से मानिकपुर लाइन पर सुबह 7 बजे से रात के 7 बजे तक कोई रेल नहीं चलती है। मैंने इस बारे में कई बार अनुरोध किया कि दिल्ली से कलकत्ता बायां झांसी मानिकपुर एक फास्ट ट्रेन चलायें। आपको ग्वालियर के दो टिकटें जाकर आगरा में जोड़ने पड़ते हैं।

अगर यह फास्ट ट्रेन चला देंगे तो यह सुविधा इस लाइन वाले सभी लोगों को हो जायगी। इसके लिए मैं जोरदार मांग करती हूँ और आशा करती हूँ कि आप इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

1.00 म० प०

जैसाकि एक माननीय सदस्य ने और कहा था रेलवे लेवल क्रॉसिंग की बात प्रदेश सरकार के हाथ में रखेंगे तो न तो मन तेल होगा न राधा नाचेंगी—वाली बात होगी। आप इसकी स्वयं विभाग द्वारा पूरा कीजिए। इसमें कई दुषंटनाएं होती हैं। कई बार जानवरों को और आर्दामयो तक को दुषंटनाएं हुई हैं। इसको आप गंभीरता से लें और जहाँ इतने खर्च होते हैं वहाँ इन खर्चों को भी आप अपनी तरफ से करके इस काम को करें।

मैंने अभी जिस रेलवे लाइन की बात आप से की है ललितपुर-वांदा इसको जरूर बनाइए। आप जानते हैं खजुराहों जैसे महत्वपूर्ण स्थान पर सब लोग प्लेन से नहीं जा सकते हैं। आप इसके लिए बजट में चाहे टोकन के रूप में ही रखा रखिए लेकिन अवश्य रखिए। मैं आपकी दिक्कतें भी समझती हूँ। अगर किसी कारण से टोकन के रूप में इस बजट में नहीं रख सकते हैं तो यह आश्वासन जरूर दीजिए कि अगले साल के बजट में जरूर इसका प्रावधान किया जाएगा।



[ श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी ]

अन्त में झांसी के बारे में थोड़ी सी बात कह देती हूँ। झांसी रेलवे स्टेशन पर एक तो कोटा बहुत कम है। इसको बढ़ाइए।... (व्यवधान)...

[ अनुवाद ]

सभापति महोदय : आपको अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करना चाहिए।

[ हिन्दी ]

श्रीमती विद्यावती चतुर्वेदी : मैडम, मैं आपको ही ऐड्रेस कर रही हूँ। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहती हूँ कि झांसी में आफिस के लिए जगह की बहुत कमी है। वहाँ एक-एक कमरे में पार्टीशन करके कैबिन बना कर लोग बैठे रहते हैं। उसमें काम करने में मुश्किल होती है। मैं कई बार गई, उनकी दिक्कतों को मैंने देखा है। कई जगह आप निर्माण कार्य करवा रहे हैं। तो वहाँ के लिए भी कुछ करना बहुत जरूरी है।

अभी 26 तारीख को जब मैं दिल्ली आ रही थी तो मुझे यह जान कर बड़ा आश्चर्य हुआ कि जो एलान हुआ करता था वह दस बजे के बाद बन्द कर दिया है। झांसी रेलवे स्टेशन पर गाड़ियाँ दस बजे के बाद ही आती हैं और एकदम आने जाने वाली होती हैं। एलान नहीं होता है तो उसमें कुली भी भ्रम में पड़ जाते हैं और पैसेंजर्स जो पढ़े लिखे नहीं हैं वह क्या, पढ़े लिखे भी भ्रम में पड़ जाते हैं।

26 तारीख को एक और दुर्घटना होते-होते बची। जो आपके एयरकंडीशन्ड डिब्बे हैं, दू टायर के या फास्ट क्लास के उनमें जो अटेंडेंट्स होते हैं वे किवाड़ बन्द करके सो जाते हैं। पैसेंजर्स छटछटाते-छटछटाते परेशान हो जाते हैं। नतीजा यह हुआ कि एक पैसेंजर्स गाड़ के पास गया। वहाँ रेलवे का कोई कर्मचारी सहायता करने वाला नहीं था। एक नौजवान हमारी बाँखों के सामने मरते-मरते बचा। हम सबकी साँसें ऊपर की ऊपर और नीचे की नीचे रह गई कि क्या होने वाला है। तो इस तरह की चीज नहीं होनी चाहिए। शायद एक बार हमारे कैबूर भूषण जी और हम भी, तीन एम०पी० भोपाल किसी मीटिंग में जा रहे थे। हमने उनसे कहा कि भोगल में उठा देना। लेकिन हम तीनों एम० पी० होसंगाबाद और इटारसी पहुँच गए। आपने उन्हें जो कैबिन दिया हुआ है उसमें वे ताला बन्द करके सो जाते हैं। तो जरा थोड़ा इनको छटछटाना पड़ेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपने जो डिमांड्स रखी है उनका समर्थन करती हूँ और आपको और आपके रेलवे परिवार को बधाई देती हूँ। धन्यवाद।

[ अनुवाद ]

सभापति महोदय : अब सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2.05 म० प० तक के लिए स्थगित होगी है।

1.03 म० प०

तरपश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2.05 म० प० तक के लिए स्थगित हुई

2.10 म० प०

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा दो बजकर इस मिनट म० प० पर पुनः सम्वेत हुई

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

रेल बजट, 1987-88—सामान्य चर्चा

(—जारी)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री दिलीप सिंह भूरिया भाषण दे सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री दिलीप सिंह भूरिया (झाबुआ) : उपाध्यक्ष महोदय, पहली बार माननीय रेल मंत्री जी ने एक बहुत अच्छा बजट पेश किया है। इसलिए मैं उनको बधाई देती हूँ।... (व्यवधान)... मध्य प्रदेश हिन्दुस्तान में ही है और हिन्दुस्तान का हृदय है। यदि यह प्रदेश मजबूत होगा, तो भारत मजबूत होगा... (व्यवधान)... मुझे बहुत खुशी है कि रेलवे ने बहुत प्रगति की है और यह प्रगति आगे भी चलती रहेगी। जब हम इक्कीसवीं शताब्दी में प्रवेश करेंगे तो दुनिया में जितनी रेलवेज है, उनमें भारत का नाम रहेगा। ऐसा मेरा विश्वास है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन का ज्यादा वक्त न लेते हुए दो-तीन बातें अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ। विद्युतीकरण की बात कही गई है। गंगापुर से रतलाम तक विद्युतीकरण इस साल के अन्दर पूरा होने वाला है। इसको जल्दी से जल्दी करवाने की कृपा करें। एक निवेदन यह भी है कि जापान के अन्दर बुलेट ट्रेन चलती है, इसी प्रकार की ट्रेन दिल्ली बम्बई के बीच चलाई जानी चाहिए और इसको रतलाम से जोड़ा जाना चाहिए। तो वहाँ की जनता को इससे लाभ होगा।

एक निवेदन मेरा यह भी है कि अहमदाबाद से कलकत्ता जाने के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है। यदि यहाँ के लिए कोई ट्रेन चलाई जाए, तो काफी मजदूर जो वहाँ काम करने के लिए जाते हैं, उनको इसका लाभ मिल सकेगा। यह ट्रेन वाया रतलाम, उज्जैन, भोपाल होते हुए कलकत्ता के लिए चलाई जानी चाहिए। एक बात आपने हैदराबाद अहमदाबाद की कही है, उसको भी वाया भोपाल और

[श्री विलीप सिंह भूरिया]

उज्जैन-इन्दौर होकर चलाना चाहिए।

मध्य प्रदेश में काफी खनिज के भंडार हैं। बिजली पैदा करने के लिए यह सारा कोयला यहाँ से बाहर चला जाता है। इसकी वजह से वहाँ की सड़कों की भी हालत बहुत खराब है। मध्य प्रदेश रेल के विकास के मामले में बहुत पीछे हैं। ट्राइबल क्षेत्र जो कि बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, वहाँ के लोगों ने आज तक भी रेल नहीं देखी है। कम से कम आप इस डिसपैरिटी को खत्म कीजिए। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि खास कर जो हमारा आदिवासी क्षेत्र है, उन क्षेत्रों के विकास के लिए रेल लाइन बिछाने की कोई योजना बनानी चाहिए। एक निवेदन मेरा यह भी है कि यदि वहाँ पर थर्मल पावर स्टेशन बना दें, तो इससे रेलवे लाइन का बर्द्धन भी खत्म हो जाएगा। एक निवेदन मैं यह भी करना चाहता हूँ कि इन्दौर से बाह्य लाइन का सर्वे भी हो चुका है, इस ओर भी आपको कदम उठाना चाहिए। बस्तर से राजहरा, जो आदिवासी एरिया है, तक ट्रेन चलाई जाए। मध्य प्रदेश में जो आदिवासी एरिया है, वह बहुत पिछड़ा हुआ है और उसमें ट्रेनों को लिया जाना चाहिए।

एक बात यह कहना चाहता हूँ कि जो डिब्बों की इंडस्ट्री है और मध्य प्रदेश में भोपाल के पास जो हैवी इंडस्ट्री है, वह बड़ी घीमी गति से चल रही है। इसमें गति आनी चाहिए और ज्यादा से ज्यादा इंडस्ट्री मध्य प्रदेश में खोलनी चाहिए क्योंकि सारा का सारा रा मेटोरियल वहाँ पर है। वहाँ पर जमीन देने को तैयार हैं और स्लीपर देने को तैयार हैं और जो मिट्टी लगने वाली है, वह देने को तैयार हैं। ऐसी स्थिति में ये तमाम काम आप करें।

एक बात यह कहना चाहता हूँ कि जो ट्रेनें कंसिल की गई हैं उनको रेस्टोर किया जाना चाहिए। देहरादून एक्सप्रेस और जनता एक्सप्रेस को फिर से चलाया जाना चाहिए क्योंकि अब वह स्थिति नहीं रह गई है जिसकी वजह से उनको कंसिल किया गया था। इन ट्रेनों को आप रिलीज कीजिए ताकि वहाँ के लोगों को ट्रेनों की सुविधा मिल सके।

मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और मंत्री जी को फिर से धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एक अच्छा बजट पेश किया है।

श्री राम प्यारे सुमन (अकबरपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, वह बहुत ही प्रशंसनीय है और वास्तव में यह पूरी तरह से जनता का बजट है। इसमें काफी संहलियतें दी गई हैं। इन्होंने कोई भाड़ा नहीं बढ़ाया है। इस प्रकार से भी इन्होंने काफी जनता को सुविधा प्रदान की है। इसलिए इनका कदम बहुत स्वागत योग्य है।

इन सड़कों के साथ मैं कुछ खास बिन्दुओं पर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकषित करना चाहूँगा। पहली बात तो मैं यह कहना चाहूँगा कि जितने भी रेलवे स्टेशन हैं, उन सभी पर पेय जल की व्यवस्था होनी चाहिए। मैंने इसके बारे में लिखा था और इसका यह जवाब आया कि व्यवस्था कर दी गई है लेकिन अभी भी बहुत से स्टेशन ऐसे हैं जहाँ पीने के पानी की व्यवस्था नहीं है।

दूसरी बात यह कहना चाहूंगा कि हर स्टेशन पर कम से कम एक प्लेटफार्म ऊंचा जरूर होना चाहिए। छोटे छोटे स्टेशन हैं लेकिन वहां पर औरतों, बूढ़ों और बच्चों को गाड़ी में चढ़ने में बड़ी दिक्कत होती है। इसलिए एक प्लेटफार्म हर स्टेशन पर जरूर ऊंचा होना चाहिए।

एक बात खास तौर से कहना चाहूंगा। ऐसा लगता है कि कुछ बातें माननीय मंत्री जी से विभाग ने छिपाकर रखी हैं। मैंने रिपोर्टें देखी हैं। उस में कहा गया है कि 1985 में 68 हजार एकड़ से बढ़कर 98 हजार एकड़ रेल भूमि को सम्पत्ति पर एन्क्रोचमेंट कर लिया गया है और यह एन्क्रोचमेंट की कार्यवाही बढ़ती ही जा रही है। इसलिए रेलवे सम्पत्ति को बचाने के लिए कारगर कदम उठाने की जरूरत है।

मैं दो-तीन बातें और कहूंगा। अयोध्या में रेल पुल की मांग बराबर चल रही है। शायद मंत्री जी को कोई असुविधा हो रही है। अयोध्या से घोड़ी दूर पूरब में टांडा में 440 मेगावाट का थर्मल पावर प्रोजेक्ट निर्माणाधीन है। इसी की बगल में उत्तर प्रदेश सरकार ने 20 करोड़ रुपये का पुल स्वीकृत किया है, जिससे गोरखपुर, बस्ती, टांडा, अकबरपुर, सुल्तानपुर, प्रतापगढ़ और इलाहाबाद होकर सीधे बम्बई जाया जा सकता है। अगर उसके साथ इस पुल का निर्माण भी कर दिया जाए, तो कम से कम आधी लागत में वह पुल तैयार हो जाएगा। जहां 65 करोड़ रुपये लगना है, वह, 35, 40 करोड़ रुपये में ही वह पुल तैयार हो जाएगा। टांडा-अकबरपुर एक छोटी ट्रेन चलती है। पिछले दिनों यह मांग की थी कि टांडा से अकबरपुर होकर फैजाबाद तक इसको बढ़ा दिया जाए। इससे वहां के लोगों को बहुत राहत मिलेगी। लखनऊ-बम्बई सुपर फास्ट ट्रेन चलाई गई है। इसका स्वागत है। फैजाबाद, आजमगढ़, बाराबंकी, बस्ती, जौनपुर, यहाँ के बहुत सारे आदमी बम्बई में रहते हैं, जिनको आने-जाने में बड़ी असुविधा होती है। अगर इस ट्रेन को फैजाबाद से लखनऊ होकर बम्बई तक चलाया जाए, तो वहाँ के यात्रियों को काफी सुविधा हो जाएगी। 5-7 जिलों के जो लोग वहाँ पर रहते हैं, उनको बड़ी परेशानी होती है। इसलिए फैजाबाद से लखनऊ होकर बम्बई तक गाड़ी को चलाया जाए।

इसके अलावा गंगा जमुना एक्सप्रेस जो 83 अप, 84 डाउन को चलाने की बात बराबर की जा रही है। मैं चाहूंगा कि यह वाया जौनपुर, फैजाबाद, बाराबंकी प्रतिदिन चलायी जाए। बनारस से आधी ट्रेन वाया सुल्तानपुर और आधी ट्रेन वाया फैजाबाद चलायी जाए जिसको लखनऊ में एक कर दिया जाए। मुझे आशा है कि मंत्री जी इसको स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करेंगे और वहाँ के लोगों को सुविधा प्रदान करेंगे।

इसके अलावा मैं एक खास बात और कहना चाहता हूँ जिसके लिए बराबर टाण्डा में सरयू के किनारे तक रेलवे लाइन बिछी हुई है। अयोध्या वालों की मांग है कि सरयू एक्सप्रेस ट्रेन को अयोध्या से जोड़ा जाए। अगर सरयू ट्रेन को टाण्डा से चलाकर अकबरपुर, गोसाइगंज, अयोध्या, फैजाबाद होकर सुल्तानपुर, प्रतापगढ़, इलाहाबाद तक ट्रेन चलायी जाए तो यह ज्यादा सार्थक होगा और ज्यादा उपयोगी होगी। इससे ज्यादा लोग लाभान्वित होंगे।

इसके अलावा फैजाबाद मुख्यालय है, कस्बिनरी का भी मुख्यालय है। लेकिन फैजाबाद में

[श्री राम प्यारे सुमन]

ओवरब्रिज नहीं है। यह मैं कहना चाहूंगा कि वहां ओवरब्रिज की व्यवस्था की जाए। और अकबरपुर में भी ओवरब्रिज की व्यवस्था की जाए। इन स्टेशनों पर आरक्षण का कोटा भी बढ़ाया जाए। वहां काफी संख्या में यात्री सफर करते हैं। उनको इससे बड़ी सुविधा होगी।

इसके साथ मैं एक बात और कहना चाहूंगा। रेल मार्ग पर जितनी सड़कें मिलती हैं या तैयार हो गयी हैं वहां पर रेलवे क्रॉसिंग की बड़ी प्रॉब्लम है। इसलिए जनहित में यह जरूरी है कि जितनी सड़कें नहीं बनें। कम से कम वहां पर रेलवे क्रॉसिंग की व्यवस्था जरूर की जाए ताकि वहां पर यात्रियों, किसानों और आने-जाने वालों को सुविधा हो।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

डा० ए० के० पटेल (मेड़साना) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा इस सभा में प्रस्तुत रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सबसे पहले मैं माननीय मंत्री को उत्कृष्ट बजट के लिए तो नहीं अपितु उत्कृष्ट भाषण के लिए बधाई देना चाहूंगा। किराए और माल-भाड़े में वृद्धि न करने के लिए प्रधान मंत्री महोदय व अन्य सहयोगियों द्वारा सिधिया जी को बधाई देते हुए मैंने देखा है। परन्तु वास्तविकता यह है कि वर्ष 1986 के दिसम्बर के महीने में ही यात्री किराए और माल-भाड़े में वृद्धि कर दी गई थी।

एक माननीय सदस्य : किराये में नहीं, अपितु केवल माल भाड़े में ही वृद्धि की गई थी।

डा० ए० के० पटेल : दिसम्बर 1986 में माल-भाड़े में वृद्धि से वर्ष 1987-88 के दौरान रेल मंत्री लगभग 1000 करोड़ रुपये एकत्रित करेंगे। प्रथम दिसम्बर, 1986 से माल-भाड़े की दरों को इस प्रकार संशोधित किया गया था कि उससे रेलवे को लगभग 80 करोड़ रुपये प्रतिमाह की आय हो सके। वर्ष 1980-81 में प्रति यात्री, प्रति किलोमीटर किराये की राशि 3.97 पैसे थे जिसे वर्ष 1985-86 में बढ़ाकर 7.15 पैसे कर दिया गया। वर्ष 1980-81 में माल-भाड़ा 10.50 पैसे प्रति टन प्रति किलोमीटर था जिसे वर्ष 1985-86 में बढ़ाकर 21.50 पैसे कर दिया गया। पिछले वर्ष इसमें पुनः 15 प्रतिशत वृद्धि की गई। बजट के सारांश को एक नजर देखने से बेरी बातों की पुष्टि हो जाएगी।

वर्ष 1986-87 में यातायात से कुल 6819 करोड़ रुपये की आमदनी होने का आंकलन किया गया था। दूसरी ओर वर्ष 1987-88 में यातायात से कुल 8179 करोड़ रुपये की आय होने का अनुमान लगाया गया है। काफी लम्बे समय से लगातार दो वर्षों में यातायात से होने वाली आय में इतनी अधिक वृद्धि नहीं हुई है। यद्यपि मैं मानता हूँ कि माल यातायात के प्रबन्धन में कुछ सुधार हुआ है जिससे कुल यातायात आय में वृद्धि हुई होगी परन्तु वास्तविकता यह है कि सिन्धिया जी ने वर्ष 1987-88 के लिए पहले ही 1300 करोड़ रुपये की आय की व्यवस्था कर ली है। इसलिए वास्तव

में किराये और माल-भाड़े में वृद्धि करने के अलावा उनके पास कोई चारा नहीं है।

माल यातायात में कुछ सुधार लाने के लिए भी मैंने मंत्री महोदय को बधाई दी है। फिर भी इस वास्तविकता के साथ इस पर विचार किया जाना चाहिए कि सदन के बहुत से सदस्य इस बात को नहीं जानते हैं क्योंकि हम टू टायर ऐ०सी० में यात्रा करते हैं, द्वितीय श्रेणी के जयनयान में नहीं। पिछले अनेक महीनों में बहुत सारी रेलगाड़ियों को रद्द कर दिया गया है जिसके कारण यात्रियों को बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मैं समझता हूँ कि ऐसा करने के लिए किन्हीं सुरक्षा कारणों का आश्रय लिया गया था। परन्तु अब ऐसी बात नहीं है। इसलिए इन रेलगाड़ियों को पुनः चालू करने के लिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ ताकि यात्रियों को कठिनाइयों का सामना न करना पड़े।

अब मैं अपने राज्य की और विशेष रूप से अपने चुनाव क्षेत्र की समस्याओं का उल्लेख करना चाहूँगा। मैं यह कहना चाहूँगा कि इस वर्ष गुजरात की पूर्णतया उपेक्षा की गई है और वहाँ रेलवे सुविधाओं के विकास के लिए कोई योजना नहीं है। विशेष रूप से मेरे चुनाव क्षेत्र मेहसाना में रेलवे स्टेशन लगभग 16 या 17 वर्ष पुराना है। उस समय सारा कस्बा रेलवे स्टेशन के पूर्वी क्षेत्र में था। अब पश्चिम क्षेत्र में भी नगर का विकास हो चुका है और 50 प्रतिशत से अधिक जनसंख्या पश्चिमी क्षेत्र में रहती है। परन्तु आरम्भ में वहाँ जाने के लिए कोई रास्ता नहीं था और आजकल भी लोगों को रेलवे स्टेशन के नीचे से एक बहुत ही संकरे रास्ते से गुजरना पड़ता है जोकि बहुत छोटा और अपर्याप्त है और इसी कारण बहुत सी दुर्घटनाएँ हो रही हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे मेहसाना में एक उपरिपुल बनाने के लिए विशेष बजट हेतु अनुमति दें।

मेरे चुनाव क्षेत्र में ऐसे बहुत से लघु उद्योग हैं, जो कोयले पर आधारित हैं। वेगनों के अभाव में उन्हें कोयले का पर्याप्त कोटा नहीं मिलता और इससे भी बड़ी बात यह है कि चोरी की बहुत अधिक घटनाएँ होती हैं और उद्योगपतियों को पूरी मात्रा में कोयला नहीं मिलता। परन्तु उन्हें पूरे माल भाड़े की अदायगी करनी पड़ती है। हम यह नहीं जानते कि कोयले की चोरी की जाती है अथवा उसे कम तोला जाता है। केवल भगवान ही जानता है कि वास्तव में क्या होता है परन्तु उन्हें जिस मात्रा में कोयला मिलना चाहिए वह उन्हें नहीं मिलता।

अहमदाबाद-दिल्ली लाइन एक छोटी लाइन है और इसे बड़ी लाइन में बदलने के लिए काफी समय से मांग की जा रही है। मैं माननीय मंत्री से इस पहलू पर भी विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

रेलवे में सुरक्षा प्रावधान भी पर्याप्त नहीं है। गुजरात में गोधरा रेलवे स्टेशन पर पुलिस कर्मचारियों ने एक व्यक्ति को लूट लिया जो यहाँ दिल्ली में काफी बोर्ड में काम कर रहा है। यह वास्तव में बड़े दुःख की बात है कि जिन लोगों को यात्रियों की सुरक्षा करने वाले समझा जाता है वे ही ऐसा व्यवहार कर रहे हैं। इस प्रकार की गनती करने वाले कर्मचारियों के विरुद्ध कठोर कार्यवाही की जानी चाहिए।

[डा० ए० पटेल]

अन्त में मैं यह बात कहना चाहता हूँ कि हम कभी-कभी देखते हैं कि अधिक लम्बे और अधिक मोटे व्यक्ति को बैठने के लिए पर्याप्त जगह नहीं मिलती। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे ऐसे व्यक्तियों के लिए भी विशेष व्यवस्था करें।

\*श्री जी० एस० बसवराजू (टुमकुर) : उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 1987-88 के रेलवे बजट का स्वागत करना मैं अपना सौभाग्य समझता हूँ। हमारे नौजवान मंत्री ने लगभग 69 करोड़ रुपये का अधिशेष बजट प्रस्तुत किया है। यह एक ऐसा बजट है जोकि मध्यम वर्ग और निम्न वर्ग के लिए अधिक लाभदायक है। इसलिए ऐसा अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय मंत्री के प्रयासों की सराहना करता हूँ और मैं इसका समर्थन करता हूँ।

माननीय मंत्री ने नवयुवकों, किसानों, युद्ध विधवाओं, छाछान आदि के परिवहन के लिए उदारतापूर्वक छूट दी है। बाढ़ ग्रस्त क्षेत्रों को भी पर्याप्त छूट दी गई है।

यात्रियों को भी बहुत सी सुविधाएं दी गई हैं परन्तु साथ ही उन्हें बहुत सी समस्याओं का भी सामना करना पड़ता है। ये समस्याएं मुख्यतः रेलवे अधिकारियों के अकुशल कार्य-संचालन के कारण हैं। यहां तक कि संवद सदस्यों को भी गाड़ियों में यात्रा करते समय बहुत कठिनाई होती है। प्रथम श्रेणी के डिब्बों में भी गंदी प्लेटें और गिलास दिए जाते हैं। इस स्थिति में तुरंत सुधार करना चाहिए। मुझे आशा है कि रेलवे में स्वच्छता बनाए रखने के बारे में माननीय मंत्री उचित रूप से विचार करेंगे।

मुझे यह कहते हुए खुशी है कि लगभग पचास स्टेशनों का आधुनिकीकरण किया जायेगा। कर्नाटक राज्य के बेलारी स्टेशन को आधुनिकीकरण कार्यक्रम में शामिल किया गया है। मैं माननीय मंत्री से इसमें बरासकेरा जंक्शन को भी शामिल करने का अनुरोध करता हूँ क्योंकि यह राज्य के मध्य में स्थित है। टुमकुर रेलवे स्टेशन एक और महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है। टुमकुर की जनसंख्या लगभग 6 लाख है। यात्रा के लिए अधिकतर लोग रेलगाड़ियों पर निर्भर करते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री से टुमकुर रेलवे स्टेशन को भी आधुनिकीकरण कार्यक्रम में शामिल करने का अनुरोध करता हूँ।

हमारे उत्साही और नौजवान मंत्री महोदय के योग्य प्रशासन के अन्तर्गत रेलवे का भविष्य बहुत उज्ज्वल है। हम समृद्ध 21 वीं शताब्दी का उत्सुकता से इन्तजार कर रहे हैं। इस स्थिति में मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे रेलगाड़ियों के ठीक समय पर चलने की ओर ध्यान दें। जब श्री हनुमंतैया रेल मंत्री थे तो सारे देश में रेलगाड़ियां ठीक समय पर चल रही थीं। अब मुझे यह कहते हुए खेद है कि बहुत-सी रेलगाड़ियां छः से आठ घंटे देर से आती हैं।

हमारी रेलगाड़ियों में सुरक्षा के उपाय सन्तोषजनक नहीं हैं। रेलवे सुरक्षा बल भी आशानुकूल कार्य नहीं कर रहा है। मुझे पिछली घटनाएं याद आती हैं। मैं एक अधिवक्ता के रूप में कार्य कर रहा

\*मूलतः कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रुग्ान्तर।

था और रेलवे में चोरी के सैकड़ों मुकदमों थे। सामान उतारने और षड़ाने के लिए उत्तरदायी व्यक्ति और रेलवे अधिकारी इन मुकदमों में लिप्त थे। ऐसी चोरियों से प्रतिवर्ष कई करोड़ रुपये की हानि होती है इसलिए बड़न से लोग अपने माल को रेलवे द्वारा नहीं ढोना चाहते। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वे ऐसी हानियों के लिए उत्तरदायी रेलवे अधिकारियों के विरुद्ध सख्त कार्यवाही करें।

बंगलौर का रेलवे स्टेशन सुन्दर है। यह दक्षिण भारत के अधिकतर शहरों को जोड़ने वाला एक अत्यन्त महत्वपूर्ण स्टेशन भी है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से बंगलौर में दक्षिण-पश्चिम मुख्यालय स्थापित करने का आग्रह करता हूँ। वर्तमान समय में यहां के अधिकतर कर्मचारी जो अन्य राज्यों से हैं स्थानीय लोगों की समस्याएं नहीं समझते। इसलिए प्रतिदिन कार्यकुशलता घट रही है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से आग्रह करता हूँ कि राज्य में स्थित रेलवे स्टेशनों पर नियुक्ति करते समय वे कर्नाटक के लोगों को प्राथमिकता दें।

वर्ष 1987-88 के रेलवे-बजट पर सामान्य रूप से यह टिप्पणी की गई है कि कर्नाटक को कुछ भी नहीं दिया गया है। कुछ समाचार पत्रों में ये टिप्पणियां हैं कि यह बजट एक बड़ा शून्य है। इसलिए मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ कि वे मेरे राज्य की निम्नलिखित जरूरी मांगों पर ध्यान दें व उनके कार्य को जल्दी पूरा करने के लिए अधिक धन का आबंटन करें।

- (1) मैसूर-बंगलौर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना।
- (2) चित्रदुर्गा-रायदुर्गा लाइन के कार्य को पूरा करना।
- (3) बंगलौर-मिराज छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलना।
- (4) जोलारपेट और बंगलौर के बीच बड़ी लाइन को दुहरा करना व उसका विद्युतीकरण करना।

मुझे बोलने का यह अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश (चतरा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए मैं रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ। इस बजट से उन्होंने इस सदन में अपनी छाप छोड़ी है और इस बजट के द्वारा उनकी बहुत काफी प्रशंसा हुई है। जैसे कि सरकार की गरीबों में प्रशंसा हो रही है। प्रायः सभी माननीय सदस्यों ने रेल बजट को साधुवाद दिया है। रेल यात्रियों का अतिरिक्त रेल भाड़े के भार से मुक्त किया गया है, पार्सल की दरों में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। सबसे बड़ी बात यह है कि माल परिवहन शुल्क के अन्दर भी कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। इसका सबसे बड़ा लाभ यह होगा कि देश में जो मंहगाई का संभावना हो जाती है उस पर कंट्रोल होगा और गरीबों को काफी राहत



[ श्री योगेश्वर प्रसाद योगेश ]

मिलेगी। मैं रेल राज्य मन्त्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने युद्ध में शहीदों की विधवाओं को याद किया है और बड़ी संवेदनशीलता के साथ उन्हें रियायत दी है। ऐसी सुविधा विकलांगों को भी दी गई है। मैं चाहूँगा कि स्वतंत्रता सेनानियों की विधवाओं को भी यह सुविधा प्रदान की जाये।

दुख के साथ कहना पड़ता है कि आपके बजट से बिहार के लोगों का उत्साहवर्द्धन नहीं हुआ है। बिहार की लम्बित योजनायें ज्यों की त्यों पड़ी हुई हैं—जैसे पटना-गया लाइन का दोहरीकरण आज तक खटाई में पड़ा हुआ है। पटना बिहार की राजधानी है। इसका ऐतिहासिक महत्व सम्पूर्ण विश्व में विलक्षण है। गया सारे भारत ही नहीं अपितु अनेक क्षेत्रों के लिए धार्मिक सांस्कृतिक केन्द्र है। जापान, बर्मा, थाईलैंड, लंका, चीन आदि अनेक ऐसे बृद्ध धर्म के मानने वाले लोग यहाँ आते हैं। हिन्दुओं के लिए भी इसका एक विशेष महत्व है। टूरिज्म के दृष्टिकोण से इसका अत्यन्त महत्व है। किन्तु कोई भी टूरिस्ट पटना से गया ट्रेन से चलने की हिम्मत नहीं करता। सिगल लाइन हानि के कारण कोई ट्रेन सही ढंग से नहीं चल पाती तथा पटना—गया रोड भी ऐसी जीर्णोद्धार की है कि बिहार के लोगों को व्यवसायिक लाभ भी नहीं मिल पा रहा है। अतः पटना—गया लाइन का दोहरीकरण अविलम्ब किया जाये।

हमारे प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी जी आदिवासियों की जिन्दगी में नई रोशनी भरने की कोशिश कर रहे हैं। कीचड़ से, कांटों से भरे दुर्गम मार्ग को लांघते हुए, उनकी अंधेरी कोठरी में खटमल से भरे खाट पर बैठकर उनके कष्टों को अत्यन्त संवेदनशीलता के साथ सुन रहे हैं। लेकिन उनके विकास से सम्बन्धित रेल का कार्यक्रम विगत चार वर्षों से लम्बित है। 1981 में स्व० केदार पाण्डे जी ने रांची-हुजारीबाग कोडरमा के बीच नई लाइन बिछाने का आश्वासन दिया था और 1981 में सर्वेक्षण का कार्य पूरा होने की आशा व्यक्त की थी। बिहार में क्षेत्रीय असंतुलन की बहुत बड़ी जिम्मेदारी रेल विभाग को ही जाती है। छोटा नागपुर में हुजारीबाग एक ऐसी जगह है जहाँ पर खनिज पदार्थों का भण्डार है। वहाँ के अधिकांश लोग अभी तक रेल नहीं देख पाये हैं। इसे रेल के नक्शे पर जोड़ने के लिए प्रायः सभी रेल मन्त्रियों ने आश्वासन दिया है लेकिन वह आश्वासन केवल आश्वासन मात्र ही रह गया है। मुझे पूरा भरोसा है कि हमारे मन्त्री जी हमारी इस मांग को पूरा करेंगे।

बिहार में सर्वाधिक पिछड़ा पलामू जिला जन जाति क्षेत्र बरवाडी एवं भाडरिया तथा मध्य प्रदेश का सर्वाधिक पिछड़ा इलाका सरगुजा का सरनाडीह, विश्रामपुर एवं गिरीमिरी का जन-जाति क्षेत्र है। 1942 में बरवाडी रेलवे अंशान से लेकर सरनाडीह तक 75 मील की रेल लाइन से जोड़ने की योजना प्रारम्भ हुई। यह 1946 तक चली। काम कुछ दिनों तक आगे बढ़ा। लेकिन वह काम अभी तक अधूरा है। 100 से अधिक पुलिया तथा कोपल सपही एवं कनहर नदी पर रेल पुल तैयार है। साथ ही हुटार, कुहप, परो, नौका, बिन्दा, सरलो, उग्रह, भैंसा, मुरडा तथा सरनाडीह रेलवे स्टेशनों का अधूरा भवन बनकर खड़ा है। मैं आपसे अनुरोध करूँगा कि आप इसे देखें।

मुझे पूरा भरोसा है कि आप प्रगतिशील व्यवित्त के धनी हैं, इसलिए इस पर अवश्य ध्यान देंगे।

ग्रैंड कांड लाइन पर पहाड़पुर रेलवे स्टेशन का प्लेटफार्म बहुत नीचे है तथा कितनी बार दुर्घटनाएं हो चुकी हैं। आमतौर से वहां दुर्घटनाएं होती रहती हैं। यह मामूली खर्च का विषय है; यदि इसको आप ऊंचा कर देंगे तो ये दुर्घटनाएं बचेंगी।

इन शब्दों के साथ मैं आप को धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

### [धनुवाद]

श्री जी० एम० बनातवाला (पोन्नानी) : उपाध्यक्ष महोदय, बजट वास्तव में स्वागत योग्य उपायों से परिपूर्ण है जिसका श्रेय माननीय मन्त्री को जाता है। रेल बजट में इन सभी स्वागत योग्य उपायों के लिए मुझे उनको बधाई देनी चाहिए। तथापि, कुछ क्षेत्रों की तस्वीर निराशाजनक है। लगभग 11,000 रेलगाड़ियां प्रति दिन चलती हैं जिसके लिए मुश्किल से आठ नई रेलगाड़ियां जोड़ी जाएंगी। संसाधनों का अभाव समझ में आता है लेकिन रेलगाड़ी सुविधाओं की बढ़ती हुई मांग पूरी करना भी आवश्यक है। आप देखेंगे कि चालू वर्ष में केवल 70 किलोमीटर की नई लाइनें पूरी होंगी और मुश्किल से 53 किलोमीटर वर्ष 1987-88 में पूरी होंगी हैं।

यात्री सुविधाओं की स्थिति का जहां तक सम्बन्ध है, पुराने द्वितीय श्रेणी डिब्बों में कुशन का प्रावधान नहीं है। हमें बताया गया है कि कुशन लगाने में तीन वर्ष लगेंगे। मैं आशा करता हूँ कि इन क्षेत्रों की ओर अधिक ध्यान दिया जाएगा।

बजट वर्ष 1987-88 में 69 करोड़ रुपये की बचत होने की आशा करता है लेकिन यह चतु-राई प्रदर्शित करने का परिणाम है। यह पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि यह बचत दिसम्बर, 1986 में माल-भाड़ा वृद्धि के कारण हुई जिससे अगले वर्ष 1000 करोड़ रुपये मिलेंगे। इसके अतिरिक्त, यह बचत कार्य-खर्चों का कम अनुमान लगाने के कारण भी हुई है। वर्ष 1986-87 में बजट में कार्य-खर्चों का अनुमान 4700 करोड़ रुपये है। संशोधन अनुमान 5392 करोड़ रुपये रखा गया है जो वर्ष 1986-87 में 692 करोड़ रुपये की वृद्धि प्रदर्शित करता है। वर्ष 1987-88 के लिए बजट अनुमान को लें तो हम पाते हैं कि 5750 करोड़ रुपये के कार्य खर्च रखे गए हैं, इसमें कहना पड़ता है कि केवल 358 करोड़ रुपये वृद्धि दिखाई गई है; चालू वर्ष में कार्य खर्च 698 करोड़ रुपये के रिकार्ड किए गए और अगले वर्ष कार्य-खर्चों में मुश्किल से 358 करोड़ रुपये वृद्धि की आप आशा करते हैं। यह कम अनुमान की ओर ध्यान दिलाता है, मैं बड़ी विनम्रता से कार्य-खर्चों को प्रस्तुत करूंगा और यदि कोई आश्चर्यजनक बात है तो वह है कि मध्यावधि बजट शीघ्र आने वाला है। राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों की महानगरीय रेलवे परिवहन पद्धति के लिए आंशिक रूप से धन जुटाने के लिए जिम्मेदारी दी गई है। यह भी एक असंतोषजनक स्थिति है क्योंकि राज्य सरकारें और स्थानीय निकाय स्वयं संसाधनों के अभाव से ग्रस्त हैं; इसलिए महानगरीय रेलवे परिवहन पद्धति के क्रियान्वयन में भारी रुकावट आएगी। इसलिए मुझे कहना चाहिए कि रेलवे को अपने आपको केवल व्यापारिक संस्थान के रूप में नहीं देखना चाहिए, उन्हें सामाजिक जिम्मेदारी भी उठानी है और रेलवे को इस महानगरीय परिवहन पद्धति के लिए स्वयं धन की व्यवस्था करनी चाहिए।

[श्री जी० एम० बनातवाला]

महोदय, समय की कमी को देखते हुए मुझे कुछ सामान्य बातें छोड़ देनी चाहिए और केरल पर आना चाहिए। केरल में त्रिचूर से गुरुवायुर के बीच नई बड़ी लाइन की घोषणा का मैं स्वागत करता हूँ। हम काफी असें से इम लाइन के लिए लड़ रहे हैं। मैं इस मामले को सभा में उठाता रहा हूँ और इस बारे में निवेदन करता रहा हूँ, लेकिन महोदय, स्थिति क्या है। अनुमानित लागत 16.67 करोड़ रुपये है और वर्ष 1987-88 के लिए बजट निर्धारण मुश्किल से एक करोड़ रुपये है।

महोदय, मुझे इस बात पर बल देना चाहिए कि यह एक पुरानी परियोजना है और उपेक्षित केरल काफी आन्दोलन और इन्तजार के बाद इसे प्राप्त कर रहा है। इस परियोजना के लिए सर्वेक्षण वर्षों पहले पूरा हो चुका था। इस लाइन में अधिक यातायात क्षमता है। सम्पूर्ण भारत से तीर्थ-यात्री भारी संख्या में श्री कृष्ण मन्दिर देखने के लिए गुरुवायुर आते हैं। इसलिए मुझे इस बात पर बल देना चाहिए कि त्रिचूर-गुरुवायुर लाइन के लिए अधिक और पर्याप्त धनराशि दी जानी चाहिए और इस लाइन के निर्माण को प्राथमिकता दी जानी चाहिए और इसे शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए।

महोदय, आपके अध्येक्ष और चंटी को सम्मान देते हुए, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मलप्पुरम् जिला केरल का सबसे अधिक उपेक्षित क्षेत्र है। इस जिले की यातायात की बढ़ती हुई आवश्यकताएं पूरी की जानी चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

डा० वी० बेंकटेश (कोलार) : महोदय, आपके निर्वाचन क्षेत्र के बारे में क्या है ?

उपाध्यक्ष महोदय : मेरा निर्वाचन क्षेत्र ? कोई भी इसका उल्लेख नहीं कर रहा है।

डा० वी० बेंकटेश : मैं इसका उल्लेख करूंगा।

श्री जी० एम० बनातवाला : यह सब कुछ मेरे समय में नहीं जोड़ा जाना चाहिए। जब वर्षा हो रही हो, उस समय मैं कभी भी किसी को बीच में टोकने की कोशिश नहीं करता।

उपाध्यक्ष महोदय : आप बोलिए। आप पहले ही सात-आठ मिनट ले चुके हैं। आप समाप्त कीजिए।

श्री जी० एम० बनातवाला : मलप्पुरम् जिले के स्टेशनों को लीजिए। उनका धारण कोटा बढ़ाया जाना चाहिए और आरक्षण कोटा के परिस्याग की पद्धति को दूर करना चाहिए। महोदय, वहाँ के तनूर रेलवे स्टेशन को देखिये और तिरुह तथा पराप्पनगाड़ी रेलवे स्टेशन को देखिए। वहाँ पर भारी वर्षा हुई है और मुश्किल से थोड़े स्थान पर शोब डाला गया है और स्टेशन को बिना शोब डाले ही छोड़ दिया गया है। अतः इन स्टेशनों की आवश्यकता पर विचार किया जाना चाहिए।

मुझे सरकार से यह भी अनुरोध करना चाहिए कि केरल में प्रमुख रेलवे खण्डों का विद्युतीकरण किया जाये।

इन शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ और केवल आपके अर्घ्य को सम्मान देते हुए मैं अपना पद ग्रहण करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं ही अर्घ्यवान नहीं हूँ, सभी माननीय सदस्य अर्घ्यवान हैं। श्रीमती ऊषा रानी तोमर।

[हिन्दी]

श्रीमती ऊषा रानी तोमर (अलीगढ़) : उपाध्यक्ष जी, मैं माननीय रेल मंत्री जी को लाभ का बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देती हूँ। मैं समझती हूँ यह बजट उन्होंने वास्तव में गरीबों के लिए पेश किया है। इस बजट को बनाने में जिन सहयोगियों ने उनको अपना सहयोग दिया है, वे भी इसके लिए बधाई के पात्र हैं तथा जिन कर्मचारियों ने मेहनत करके यह लाभ का बजट तैयार किया है वे भी बधाई के पात्र हैं। इस बजट के लिए मंत्री जी को सभी ने बधाई दी है और मैं समझती हूँ उनको जितनी भी बधाई दी जाए, वह कम ही होगी। जिस मेहनत और लगन के साथ मंत्री जी ने इस विभाग में काम किया है उसके लिए वे वास्तव में बधाई के पात्र हैं। सबसे मंत्री जी ने रेल मंत्रालय का भार सम्हाला है इसमें लगातार सुधार होता जा रहा है।

अब मैं चन्द बातों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकषिप्त करना चाहूंगी। मैं यहाँ पर अलीगढ़ से आती हूँ। अलीगढ़ एक अलग अपना महत्व रखता है, अलीगढ़ यूनिवर्सिटी की वजह से, वहाँ पर देश-विदेश के बच्चे पढ़ने के लिए आते हैं। वहाँ बाहर के काफी लोग आते हैं। अलीगढ़ में एक टो ए गाड़ी पैसेंजर के नाम से टूंकला से चलकर अलीगढ़ साइड नौ बजे पहुँचती है और शाम साढ़े पाँच तक अलीगढ़ स्टेशन पर ही खड़ी रहती है, लगातार साढ़े आठ घंटे। यह गाड़ी अलीगढ़ से गाजियाबाद या दिल्ली तक बढ़ा दी जाये तो मैं समझती हूँ कि इससे वहाँ की जनता को काफी राहत मिलेगी। मैं आपसे प्रार्थना करती हूँ कि गाजियाबाद या दिल्ली में उम गाड़ी को बढ़ा दिया जाए। एक प्रयागराज गाड़ी दिल्ली से इलाहाबाद के लिए जाती है। मंत्री जी ने उसको अलीगढ़ में रोकने के लिए आदेश दिया है। उसके लिए तो मैं मंत्री जी का आभार प्रकट करती हूँ, लेकिन उनसे आग्रह करती हूँ कि यह गाड़ी जो इलाहाबाद से वापिस इधर आती है, उस वक्त वह गाड़ी नहीं रुकती है, तो मेरा निवेदन है कि उसको आते वक्त भी रोकने का आदेश दें। मैं समझती हूँ कि इसके लिए अलीगढ़ की सारी जनता आपको बधाई देगी। अलीगढ़ से बरेली के लिए कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है। एक पैसेंजर गाड़ी सुबह जाती है और शाम आती है। उसमें आए दिन बारदातें होती रहती हैं। जिनसे भले लोगों को काफी परेशानी होती है। एक गाड़ी असम मेल नई दिल्ली से असम के लिए सुबह नौ बजे जाती थी। उसका नाम अब नार्थ-ईस्ट एक्सप्रेस कर दिया गया है। इसको अलीगढ़ रुकवाना भी बन्द कर दिया है। जिसकी वजह से काफी परेशानी उठानी पड़ती है। दिल्ली से अलीगढ़ जाने के लिए सुबह के वक्त कोई गाड़ी नहीं है। एक गाड़ी पुरी एक्सप्रेस के नाम से सुबह सवा सात बजे और एक नीचल एक्सप्रेस के नाम से छः बजे जाती है। इन गाड़ियों में हुर आदमी सफर नहीं कर पाता है। उसके बाद शाम पीने तीन बजे

[श्रीमती ऊषा रामो सोमर]

गोमती एक्सप्रेस जाती है। मेरे कहने का मतलब यह है कि सुबह सवा सात बजे के बाद और शाम को पीने तीन बजे के बीच में कोई गाड़ी नहीं है, जिससे यात्री भोग यात्रा कर सकें मेरा मन्त्री जा से आग्रह है कि जो सुबह नौ बजे की गाड़ी बन्द कर दी गई है, उसको फिर सुबह के वक़्त चलाया जाए।

अलीगढ़ स्टेशन पर एक बोर्ड लगा है, जिस पर लिखा रहता है—“मैं आपकी सेवा कर सकता हूँ।” हो सकता है, शायद सभी जगह लिखा होगा, लेकिन वहाँ पर कोई भी आदमी नहीं होता है। मेरा आपसे आग्रह है कि वहाँ पर कोई न कोई कर्मचारी ड्यूटी पर होना चाहिए। अलीगढ़ से दिल्ली के बीच ब्लाक हास्ट भी 0.सी० सोमन और कलबा स्टेशन के बीच एक हास्ट बना है। वहाँ पर एक साल से पैसेंजर गाड़ी अलीगढ़ से दिल्ली आती है या आगरा जाती है। यह गाड़ी वहाँ रुकी है, लेकिन इतना वहाँ कोई भी बुकिंग आफिस नहीं है। इस वजह से लोगों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। मुसाफिर लोग बिना टिकट लिए उस गाड़ी में चढ़ जाते हैं। इस बारे में मैंने मन्त्री से निवेदन भी किया है और मिल भी चुकी है कि वहाँ पर एक बुकिंग आफिस बनाया जाए। जिससे वहाँ के लोग बिना टिकट यात्रा करने पर पकड़े न जाएं और परेशान न हों।

मैं पुनः माननीय मन्त्री जी को एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देती हूँ और आशा करती हूँ जो मैंने सुझाव दिए हैं, उन पर अवश्य कार्यवाही होगी।

[धनुबाद]

श्री एन० सुम्बर राजन (शिवकाशी) : सपाध्यक्ष महोदय, मैं अपने युवा एवं ऊर्जस्व रेल मन्त्री को अधिशेष वाला बजट बिना माल-भाड़ा और यात्री किराया बढ़ाए, प्रस्तुत करने पर बधाई देता हूँ। मैं अपने माननीय रेल मन्त्री को रेलों में कुछ ऐतिहासिक सुधार करने पर भी बधाई देता हूँ। उन्होंने कुल टन किलोमीटर प्रति वेगन जो वर्ष 1984-85 में 1150 था, वर्ष 1985-86 में 1296 तक बढ़ाने के लिए कार्यवाही की है और फलस्वरूप कुल 206 अरब टन किलोमीटर माल टोया और पहली बार कुल 200 अरब टन किलोमीटर माल ढोने के ऐतिहासिक आंकड़े को रेल डिब्बों की संख्या में अधिक वृद्धि किए बिना पार किया।

माननीय मन्त्री इसलिए भी बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने अनेक नई रेलगाड़ियाँ प्रारम्भ कीं और अनेक रेलगाड़ियों की दूरी भी बढ़ाई। उन्होंने पिछले दो वर्षों में उपनगरीय भागों में 100 नई रेलगाड़ियाँ प्रारम्भ कीं। इन सभी कदमों का मैं यथार्थ रूप से स्वागत करता हूँ।

रेलवे ने सभी पुराने द्वितीय श्रेणी के स्लीपर डिब्बों में कुशन लगाने के लिए एक कार्यक्रम भी सिया है। मैं अपनी ओर से तथा अपने दल की ओर से इसका स्वागत करता हूँ।

मैं अपने माननीय मन्त्री का इसलिए भी स्वागत करता हूँ कि उन्होंने हानि और क्षति दावों की घटनाएं कम की हैं और दुर्घटनाओं के पहले के आंकड़ों से बहुत कम करके का कीर्तिमान स्थापित किया है।

गृह रेल बजट सुख और दुख से परिपूर्ण है। माननीय रेल मन्त्री हमारी दक्षिण रेलवे को ऐसे अमानवीय ढंग से व्यवहार कर रहे हैं कि एक विमाता अपने दुर्भाग्यशाली गृहित लड़के के साथ ऐसा अमानवीय व्यवहार नहीं कर सकती। यदि आप वर्ष 1987-88 में हुए व्यय के आंकड़ों की जांच-पड़ताल करो तो स्पष्ट रूप से पता चलता है कि पूर्वोत्तर रेलवे में लाइन बदलने के लिए 16 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया, मध्य-दक्षिण रेलवे के लिए 11 करोड़ रुपये, पश्चिमी रेलवे के लिए 3.20 करोड़ रुपये लेकिन दक्षिण रेलवे के लिए केवल 2 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया।

3.00 म०प०

जहां तक दोहरीकरण का सम्बन्ध है, दक्षिण रेलवे को 30 करोड़ रुपये, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे को 23 करोड़ रुपये, मध्य रेलवे को 22 करोड़ रुपये और उत्तरी रेलवे को 21 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया। लेकिन हमारे दक्षिण रेलवे को केवल 6 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया।

वर्ष 1987-88 के दौरान कुल खर्च—उत्तरी रेलवे को 284 करोड़ रुपये, पूर्विय-दक्षिण रेलवे को 256 करोड़ रुपये, पश्चिमी रेलवे को 213 करोड़ रुपये, मध्यिय-दक्षिण रेलवे को 195 करोड़ रु०, मध्य रेलवे को 193 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया। लेकिन हमारे दक्षिण रेलवे को केवल 145 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया।

मैं माननीय मन्त्री से दक्षिण रेलवे पर अधिक ध्यान तथा अधिक धनराशि देने का अनुरोध करता हूँ।

कुछ विशेष महत्व के मुद्दे हैं—जैसे तमिलनाडु में कृष्णगिरी, तिरुवन्नामली, विलुप्पुरम् से गुजरात के टूण्डलूर में पांडिचेरी तक, नई लाइनों का लगाना। सलेम से बंगलौर तक मीटर लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करना। माननीय रेल मन्त्री के पास संराजनगर से सतीमंगलम तक नई लाइन का प्रस्ताव लिखित है। उस क्षेत्र की जनता ने रेलगाड़ी को नहीं देखा है।

मैं माननीय मन्त्री से अपने सुझावों को मानने के लिए अनुरोध करता हूँ।

(ध्वजधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप यह सुझाव अपनी बारी आने पर दें।

\*श्री एल० बालारमन (बन्डावासी) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका बहुत शुक्र-गुजार हूँ कि आपने मुझे हमारे माननीय रेल मंत्री द्वारा 1987-88 के लिए प्रस्तुत किए गए रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है। मैं मंत्री और उनके दल को एक विवेकपूर्ण और लोकप्रिय बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

रेलवे हमारे देश के विकास में एक प्रमुख भूमिका अदा करती है और विन्न भाषाओं तथा

\*मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[ श्री एल० बालारमन ]

संस्कृतियों के भारत को एक सूत्र में बांधने में सहायता करती है। अतः रेलवे हमारे देश में एक एकीकरण में बांधने वाली शक्ति है।

फिर भी रेलवे में काफी कुछ किया जाना है। यहां कई समस्याओं ने मांग की है कि ज्यादा से ज्यादा क्षेत्रों को रेलवे से जोड़ा जाये।

यहां तक कि माननीय उपाध्यक्ष महोदय भी मेरे निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में एक अनुरोध किया है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र तथा माननीय उपाध्यक्ष महोदय का निर्वाचन क्षेत्र जुड़े हुए हैं। जहां तक रेल सुविधाओं का संबंध है दोनों निर्वाचन क्षेत्रों में इनकी कमी है। ये निर्वाचन क्षेत्र छोटे व्यापारियों तथा किसानों से भरे पड़े हैं। मैं माननीय मंत्री से पांडिचेरी और बंगलौर के मध्य एक नई रेल लाइन बिछाने का अनुरोध करता हूं। यह पांडिचेरी से आरम्भ हो और चिन्डीवानम, तिरुवेन्नामलाई, चिन्गम, विरुपेतुर, कृष्णागिरि तथा ओसूर से होकर जाए और बंगलौर पर खत्म हो।

ओसूर एक औद्योगिक रूप से विकसित क्षेत्र है। यह तमिलनाडु में तेजी से विकास करने वाला एक औद्योगिक केन्द्र है। बंगलौर भी दक्षिण का एक बड़ा औद्योगिक शहर है। पांडिचेरी में एक नया बन्दरगाह बनाया जा रहा है। अतः माननीय मंत्री एक नये रेल पथ तथा पांडिचेरी और बंगलौर से एक नई रेलगाड़ी प्रारम्भ करने पर विचार कर सकते हैं ताकि सभी तीनों राज्यों अर्थात् तमिलनाडु, केरल और कर्नाटक को इससे लाभ हो तथा इन सभी तीनों राज्यों में एक प्रकार की औद्योगिक क्रांति आ जाये। इन संबंध में एक सर्वेक्षण किया गया था लेकिन उसके पश्चात् यह कार्य जारी नहीं रहा। मैं माननीय मंत्री से इस मामले की जांच करने का अनुरोध करता हूं।

महोदय, अगली बात चिगलपेट और तिरुवेन्नामलाई खण्ड के बारे में है। तिरुवेन्नामलाई एक घासिक केन्द्र है। यह पंच तस्वीं (पंच भूत स्थल) का एक पूजनीय स्थल है। मानव प्रेमी और धर्म-तत्त्वज्ञ इस बात से पूरी तरह अवगत हैं कि तिरुवेन्नामलाई महान् रमण महर्षि का निवास स्थान था। विदेशी इस अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन केन्द्र पर आते हैं। उत्तरी भारत के और मद्रास के निकट के लोग इस स्थान पर चले आते हैं। लेकिन दुख की बात यह है कि उनको यहां उचित रेल सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। चिगलपेट—तिरुवेन्नामलाई खण्ड का पहले भी सर्वेक्षण किया गया था लेकिन रेल लाइन बिछाने से सम्बन्धित कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है। मुझे इसके कारण के बारे में पता नहीं है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री इस पर गौर करेंगे और जल्दी से जल्दी आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

दक्षिण से उत्तर भारत के लिए माल-ट्रिब्यों का आवागमन बहुत धीमी गति से होता है तथा कभी-कभी उसे अस्थाई रूप से रोकना पड़ता है। इससे बचा जा सकता है, यदि रानी वान्ता (तिरुपति) से वीनापुरम के बीच की लाइन जोकि चित्तूर काठपाटी और तिरुवेन्नामलाई से होकर जाती है, को बड़ी रेल लाइन में बदल दिया जाये। यह मद्रास में रेल यातायात की भीड़भाड़ को दूर करेगा। आगे, यह मद्रास से रामेश्वरम, कन्याकुमारी आदि जैसे दक्षिणी क्षेत्रों के लिए यात्री आवागमन को सुसाध्य बनायेगा।

महोदय, जैसे कि मैंने आपको बताया है तिरुवेन्नामलाई एक धार्मिक केन्द्र है। परन्तु तिरुवेन्नामलाई के रेलवे स्टेशन में बुनियादी सुविधाओं की कमी है। मैं माननीय मन्त्री से रेलवे स्टेशन का तत्काल आधुनिकीकरण करने का अनुरोध करता हूँ।

अगली बात मद्रास बीच-लुज से तीव्र परिवहन व्यवस्था के बारे में है। जैसी कि हम इसी तरह की एक परियोजना को महाराष्ट्र में पूर्ण करने हेतु व्यवस्था कर पाए हैं उसी तरह की व्यवस्था हम तमिलनाडु में भी कर सकते हैं। इस बात को राजनैतिक रूप नहीं दिया जाना चाहिए।

केन्द्र में कांग्रेस सरकार को तीव्र परिवहन व्यवस्था को पूर्ण करने के लिए जल्दी से भूमि अर्जन और धनराशि की व्यवस्था करने हेतु राज्य सरकार को राजी करना चाहिए।

अन्ततः, मैं माननीय मंत्री से मद्रास तथा कोयम्बतूर तथा जोलारपेट और बंगलौर के मध्य विद्युतीकरण कार्य को बिना किसी विलम्ब के पूर्ण करने के लिए अनुरोध करता हूँ।

इसके साथ, मैं माननीय उपाध्यक्ष महोदय का शुक्रगुजार हूँ कि उन्होंने मुझे बोलने का अवसर दिया और इसके साथ ही अपना भाषण समाप्त करना हूँ।

[ हिन्दी ]

डा॰ चन्द्रोत्तर त्रिपाठी (खनीलाबाद) : उपाध्यक्ष जी, माननीय रेल मन्त्री जी ने जो बात प्रस्तुत किया है और जिसकी सभी माननीय सदस्यों ने धीरे-धीरे प्रशंसा की है, मैं अपने को उसे सम्बन्ध करते हुए माननीय रेल मन्त्री जी से बिबेदन करूँगा और उनका ध्यान मैं अपनी कंसिट्रेंसि में रेलों के सम्बन्ध में जो महत्वपूर्ण बातें हैं, उनकी ओर आकर्षित करूँगा जिन पर मुझे उम्मीद है कि वे गौर करेंगे।

सर्वप्रथम, तो मैं माननीय मन्त्री जी को बधाई देना चाहता हूँ इसलिए कि पहली बार रेल के इस बजट में देश की जनता को रेल से संबंधित किसी भी मामले में कोई टैक्स नहीं देना पड़ा है। चाहे माल की टुलाई का प्रश्न हो, दुर्घटनाओं में कमी की बात हो और चाहे स्ट्राइक का मामला हो या खेप का मामला हो, रेलवे ने हर क्षेत्र में उद्योग अर्जित की है जो रेलवे मन्त्री की ओर रेलवे की कार्य-कुशलता का परिचायक है।

मान्यवर, सरकार की हमेशा यह मंशा रही है कि जो पिछड़े और उपेक्षित क्षेत्र हैं, वे आगे बढ़ें। इस संबंध में, मैं पूर्वी उत्तर प्रदेश की बस्ती जनपद की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए अनुरोध करना चाहूँगा कि आज भी वह जनपद पिछड़ा और गरीब क्षेत्र है। इसके लिए 1962 से रेल की मांग की जा रही है और रेल लाइन के अभाव में वहाँ की 4-5 लाख की बुनकरों की आबादी को बखरा और अमरडोम नामक कस्बों में इसलिए तरक्की नहीं हो पा रही है क्योंकि उन्हें कच्चे माल को लाने के लिए और तैयार माल को भेजने के लिए ट्रांसपोर्ट की कोई सुविधा नहीं मिल पाती है। उसी मांग पर पड़ने वाले बखरा में, जहाँ हिन्दुस्तान का काँसे और ताँबे के बर्तन बनाने का प्रमुख केन्द्र है, आज



[डा० चन्द्रशखर त्रिपाठी]

हजारों-हजारों की तादाद में लोग बेकार हो रहे हैं, इसलिए कि उन्हें ट्रांसपोर्ट की कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है। इसी भाग पर एक बांसी कस्बा है, जो हिन्दुस्तान की प्रसिद्ध काले नमक और चावल की मण्डो है। उसकी भी तरफकी नहीं हो पा रही है। मैंने पिछले वर्ष भी रेल मन्त्री महोदय से निवेदन किया था। इस वर्ष भी निवेदन करूंगा कि सहजनवा से बछरा, बांसी और डुमरियागंज होते हुए उत्तरीला तक एक नई रेल लाइन का निर्माण कराया जाये ताकि इस उपेक्षित और गरीब क्षेत्र की तरफकी हो सके।

इसी प्रकार भटनी और इलाहाबाद का एक बड़ा प्रमुख कस्बा है जहां हाई कोर्ट है और एका-उन्टेन्ट जनरल का आफिस है और कई जनपदों के लोगों को वहां बराबर जाना और आना पड़ता है, लेकिन भटनी लाइन क बड़ी लाइन में कन्वर्जन न होने के कारण आज भी वहां के लोगों को तमाम कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैं माननीय मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि यदि हम उस लाइन क कन्वर्जन का काम पूरा करा दें तो तमाम पूर्वी उत्तर प्रदेश के जिले जो अब तक इलाहाबाद से नहीं जुड़ पाते हैं रेल की सुविधा के अभाव में, वह जुड़ जायेंगे।

इसी प्रकार वैशाली एक्सप्रेस में, खलीलाबाद मेरा क्षेत्र है, जहां से रिजर्वेशन का कोटा है लेकिन वैशाली के खलीलाबाद में न रुकने के कारण वहां के लोगों को 40 किलोमीटर और आगे जाकर रेल में बैठना पड़ता है। मैं निवेदन करूंगा कि जब हम हमारे यहां रिजर्वेशन का कोटा है तो गाड़ी को चाहे 2 मिनट ही सही, लेकिन खलीलाबाद पर रुकना चाहिये।

अब मैं कुछ ऐस बिन्दुओं की ओर रेल मन्त्री का ध्यान आर्कषित करना चाहूंगा जो बहुत जरूरी है। रेलवे लैंड का एन्काचमेंट 1975 में 64 हजार एकड़ था जो 1985 में बढ़कर 98 हजार एकड़ हो गया है। यह इस बात का साबित करता है कि रेलवे की भूमि पर बड़ी तेजी से नाजायज कब्जा बढ़ता जा रहा है और हमारी रेलवे की जमीन नाजायज लोगों के कब्जे में चली गई है। खुद दिल्ली में नादन रेलवे में कनाट प्लस में प्यार ट्रिक्स न करोड़ों रुपये की सम्पत्ति की जमीन पर अनधिकृत रूप से कब्जा कर रखा है। एम०ई० रेलवे में उत्तर प्रदेश की पा०ए०सी० ने 7.27 एकड़ जमीन पर जबरन कब्जा कर रखा है। करोड़ों-करोड़ों रुपये की रेल सम्पत्ति पर अवैध रूप से लोगों ने पचासों और चालीसों बरस से कब्जा कर रखा है परन्तु दुर्भाग्य का विषय है कि रेल मंत्रालय उसे बंकेट नहीं करा पा रहा है।

मैं बधाई दूंगा कि कैटरिंग के बारे में माननीय रेल मंत्री जी ने सुधार की बात कही, लेकिन हम सारे माननीय सदस्य रेल से यात्रा करते हैं। जो खाना एप्लायमिनियम क कैंट रोल्स में मिलता है, पता नहीं लगता है कि वह 4 दिन पहले का बना हुआ है या आज का बना हुआ है। पहले उसमें एक पीस मिठाई मिलती थी जो कि काट ली गई है, सलाद मिलता था उसे भी कम कर दिया गया है, लेकिन पीस उतने के उतने हो हैं। क्वालिटी और क्वाण्टिटी दोनों घट गई है। मैं बड़े बावें के साथ कहूंगा कि जो डिपार्टमेंटल कैटरिंग चलाई जाती है, उससे बड़ा सब-स्टैंडर्ड फूड मिलता है और आज तक रेलवे ने अग्रे एक भी सम्पल लेकर उसका एनालिसिस कराया हों तो रेल राज्य मंत्री जी से उस

स्पष्ट करें। मैं निवेदन करूंगा कि कम-से-कम एक महीने में 10 बार उस खाने का सैम्पल लिया जाना चाहिये और उसका एनैलिसिस कराना चाहिये और सब-स्टैंडर्ड फूड देने वाला कड़े दंड की व्यवस्था से छूटने न पावे, ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिये।

जहां चिकित्सा के क्षेत्र में, शिक्षा के क्षेत्र में और अन्य तमाम सुविधाओं के क्षेत्र में रेल मंत्री ने देशवासियों को, रेल अधिकारियों और कर्मचारियों को सुविधा प्रदान की है, वहीं नेशनल इन्स्ट्रेंट का जो सबसे बड़ा महत्वपूर्ण हिस्सा है—परिवार नियोजन, उसके बारे में बजट में कहीं जिक्र नहीं किया गया है कि रेल मंत्री की उस विषय में क्या उपलब्धियां रही हैं ?

रेल में जो भी दुर्घटनाएं होती हैं, उसमें मरने वालों की तादाद में 98 फीसदी ब्रेन-इंजरी या हैड-इंजरी से मरने वाले होते हैं। इसके लिए एक ही मशौन होती है कैंट-स्केनिंग की, लेकिन नार्दन रेलवे या नार्थ ईस्टर्न रेलवे के किसी भी अस्पताल में वह सुलभ नहीं है। दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति का निदान करते-करते उसकी मौत हो जाती है। मैं निवेदन करूंगा कि लाखों लोग दुर्घटना में हैड-इंजरी से मरते हैं, उनके प्राणों की रक्षा करने के लिए रेल मंत्रालय को कैंट-स्केनिंग की व्यवस्था जरूर करनी चाहिये।

आज भी इस तरहकी के जमाने में हिन्दुस्तान में स्टीम के इंजन चलते हैं। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि 100 टन कोयला जलाने पर उसमें 10 प्रतिशत एनर्जी प्राप्त होती है, यह विशेषज्ञों का मत है। अगर वह 100 टन कोयला हमारे थर्मल पावर्स में जलाया जाये तो 80 फीसदी एनर्जी इससे जेनरेट की जा सकती है। कोयले की कमी का पूर्वानुमान लगाया जा चुका है जो कि बड़ी कीमती चीज है, जिसे हम बुरी तरह स्टीम इंजन में जलाकर नष्ट कर रहे हैं। मेरा निवेदन है कि स्टीम इंजन को हटाकर उन्हें डीजल इंजन से रिप्लेस किया जाये।

इन शब्दों के साथ मैं मंत्री महोदय का पुनः धन्यवाद करता हूँ।

### [ अनुवाद ]

\*श्री पी० पंचालैया (नैल्डोर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं वर्ष 1987-88 के रेलवे बजट का विरोध करता हूँ। पिछले नवम्बर में सरकार ने माल-भाड़ा और यात्री किराये को 900 करोड़ रुपये तक बढ़ाया था और इसी वजह से उन्होंने इस बजट में माल-भाड़ा तथा यात्री किराये में वृद्धि नहीं की है। यह सरकार की नीति बन गई है कि वास्तविक बजट में कोई भी वृद्धि दिखाये बगैर पहले से ही किरायों में वृद्धि कर दी जाये।

यही नहीं कुछ राज्यों में बहुत शीघ्र चुनाव होने जा रहे हैं। सरकार ने इन चुनावों को ध्यान में रखते हुए इस बजट में किरायों में वृद्धि नहीं की है। यह अपने पक्ष में मत बटोरने की एक चाल है। एक बार चुनाव खत्म हो जाने पर, सरकार किसी भी वक्त किराये बढ़ा सकती है। इस बात की कोई

\*मूलतः तेलुगू में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री पी० पेंचालैया]

नहीं है कि सरकार अगले रेल बजट तक माल-भाड़ा तथा यात्री किरायों में वृद्धि नहीं करेगी।  
:स्तुतः यह किसी भी वस्तु किरायों में वृद्धि कर सकती है।

महोदय, केन्द्र सरकार शुरु से ही आन्ध्र प्रदेश की अवहेलना करती रही है। हमारे राज्य के आधुनिकीकरण विद्युतीकरण और लाइन परिवर्तन के मामलों में अवहेलना की जा रही है। एक या दो को छोड़कर हमारे राज्य में कोई भी मुख्य रेलवे लाइन नहीं है। रायल सीमा काफी पिछड़ा क्षेत्र है। यह भारी सूखे से ग्रस्त है। वहां परिवहन का अन्य कोई भी साधन नहीं है। रेल लाइनें बहुत थोड़ी हैं।

रेल मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधवराव सिन्धिया) : महोदय, बीबीनगर— नाविकुंडी को 7½ करोड़ रुपये दिये गये हैं। गुंटूर-माचेरला रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए 4 करोड़ रुपए दिए गए हैं।

श्री पी० पेंचालैया : महोदय, रायल सीमा के बारे में क्या किया है? यदा तो तीन चौथाई रेल लाइनें, मीटर रेल लाइनें हैं। यहां इस क्षेत्र से कोई भी एक्सप्रेस या सुपरफास्ट रेलगाड़ियां नहीं चलती हैं। इस समय अनन्तपुर से गुट्टी तक एक बड़ी रेल लाइन है। यदि इस लाइन का गुट्टी से डोन तक विस्तार किया जाए तो गुट्टी और हैदराबाद के बीच कम से कम 100 किलोमीटर की दूरी कम हो जायेगी। अतः मैं माननीय मंत्री से अनन्तपुर—गुट्टी बड़ी रेल लाइन के डोन तक विस्तार करने के लिए शीघ्र कदम उठाने का आग्रह करता हूं।

महोदय, गुन्टूर-माचेरला मीटर रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने की स्वीकृति 1974 में ही दे दी गई थी। रेल लाइनों के रूपान्तरण का यह कार्य अभी तक पूरा नहीं हुआ है। कोई भी नहीं जानता कि कात्रीपेट—पंतनगर लाइन का विद्युतीकरण कब पूरा होगा। इसी तरह कोई भी यह नहीं जानता है कि कब नादीकुंडा—बीबीनगर लाइन पूर्ण होगी। इस कार्य को तीव्र गति प्रदान करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

महोदय, आन्ध्र प्रदेश में नैल्लोर जिले का बितरा गुन्टा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। ब्रिटिश काल में भी यह महत्वपूर्ण स्टेशनों में से एक था। यहां सभी सुविधाओं समेत एक बहुत बड़ा रेलवे शैंड है। विजयवाड़ा—मद्रास लाइन के विद्युतीकरण के पश्चात लोको शैंड को विजयवाड़ा के निकट बितरागुन्टा से रायेनापाडू स्थानान्तरित किया जा रहा है। इस लोको शैंड में काम कर रहे 4000 और अतिरिक्त श्रमिकों को धीरे-धीरे अन्य स्थानों में स्थानान्तरित किया जा रहा है। अब बितरा गुन्टा में माल-डिब्बों की मरम्मत करने के लिए केवल मूट्टीभर मजदूर ही रह गये हैं। ये मजदूर माल-डिब्बे मरम्मत करने में काफी कुशल और अनुभवी हैं। इसलिए बितरागुन्टा में न केवल श्रमिकों के बहुत संख्या में स्थानान्तरण को रोकने के लिए अपितु माल-डिब्बों की जल्दी मरम्मत को सुनिश्चित करने हेतु माल-डिब्बा मरम्मत इकाई खोली जानी चाहिए। वह बितरागुन्टा स्टेशन की खोई हुई गरिमा को वापस लायेगा। मैं आशा करता हूं कि माननीय मंत्री इस मांग को स्वीकार करेंगे।

श्री सलीम खान (बदायूं) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ तथा माननीय रेल मंत्री को एक बेहतरीन बजट प्रस्तुत करके लिए धन्यवाद करता हूँ।

लगभग दस वर्ष पूर्व जब मधु दंडवते जी रेल मंत्री थे तो उस समय भी एक बजट प्रस्तुत किया गया था जिसमें न तो यात्री भाड़े में और न ही माल-भाड़े में किसी भी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं था। लेकिन अगर कोई उस बजट का गहराई से अध्ययन करे तो उसमें आंकड़ों के बारे में काफी हेरा-फेरी की गई है। इस बजट में भारतीय रेल के सभी क्षेत्रों में सुधार करने की बात है। मात्र यह तथ्य कि 120 करोड़ रुपये के लगभग मूल्य ह्रास निधि में विनियोजित किये गये हैं, जो कुल प्राप्त का लगभग 11.7 प्रतिशत है, और उसके बाद भी 69 करोड़ रुपये का लाभ घोषित करना ही भारतीय रेल के कार्य निष्पादन पर प्रकाश डालता है। हालांकि उस समय यह आंकड़ा 200 करोड़ रुपये का था जो कुल प्राप्त का लगभग 2% था।

3.2? म०प०

### [ श्री शरद विघ्ने पीठासीन हुए ]

मैं विरोध पक्ष के कुछ माननीय सदस्यों की आलोचना को सुनता रहा हूँ। एक आलोचना यह थी कि नवम्बर में माल-भाड़े में वृद्धि की गई थी। उन्हें यह नहीं भूलना चाहिए कि लगभग 460 करोड़ रुपये वेतन आयोग के प्रतिवेदन को लागू करने में लगे जिसकी वजह इस वृद्धि की आवश्यकता पड़ी थी।

मैंने अपने आंध्र प्रदेश के साधियों को सुना है। उनमें से अधिकतर ने यही कहा है कि आंध्र प्रदेश को कुछ भी नहीं दिया गया है। वास्तव में, मैं माननीय रेल मंत्री से एक शिकायत करना चाहता हूँ कि आंध्र प्रदेश को बजट में से 17 से 18 करोड़ रुपये के लगभग, जोकि बजट के 15 प्रतिशत के बराबर है, रेल लाइनों के बदलने तथा बड़ी लाइनों में बदलने के लिये दिये गये हैं। मुझे नहीं मालूम कि वे क्या शिकायत कर रहे हैं। अबवा किस लिए शोर कर रहे हैं।

रेल विभाग की जिम्मेदारी केवल यात्रियों को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने तथा माल ढोने की ही नहीं है बल्कि इसकी कतिपय सामाजिक जिम्मेदारी भी है। अर्थात् देश के सबसे दूरस्थ स्थित भाग तक रेल सेवा उपलब्ध कराना। देश के विकास में भी इसने एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करनी है। इस बात को ध्यान में रखते हुए तथा भारतीय रेल के कार्यकरण में हुए सुधार को ध्यान में रखते हुए, मैं योजना आयोग से रेलवे विभाग को और अधिक धन देने के लिए आग्रह करूँगा ताकि लोगों की जरूरत को पूरा किया जा सके तथा रेलवे लगातार अपने में सुधार कर सकें।

कतिपय बजट भाषण में कही गई बातों पर अपने विचार व्यक्त करने में सभा का अधिक समय नहीं लेना चाहूँगा। मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र बदायूं के संबंध में मैं बताना चाहूँगा कि यह देश का एक पुराना ऐतिहासिक शहर है। अभी तक यहाँ बड़ी लाइन के साथ सम्पर्क स्थापित नहीं किया गया है। अगर बरेली लाइन को बदायूं तक बढ़ा दिया जाये, जोकि लगभग 30 किलोमीटर के लगभग है, तो यह व केवल लोगों की जरूरत को पूरा करेगी बल्कि रेलवे विभाग के लिए बहुत सारा राजस्व

[श्री सलीम खाई० शेरबानी]

अजित करेगी क्योंकि बदायूं आलू और गोभी के मामले में इस क्षेत्र का सबसे बड़ा उत्पादक क्षेत्र है। सैंकड़ों ट्रक प्रतिदिन बदायूं से माल लाते ले जाते हैं। इसी प्रकार से एटा तक बढ़ी लाइन है लेकिन अगर इसे कासगंज तक बढ़ा दिया जाये तो यह लाइन जो घाटे में चल रही है लाभ अजित करने लगेगी।

मैं दिल्ली और इलाहाबाद के बीच शुरू की गई प्रयागराज एक्सप्रेस के बारे में भी माननीय मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा। यह गाड़ी इलाहाबाद जाते हुए रास्ते में अलीगढ़, कानपुर और फतेहपुर पर रुकती है। प्रथम श्रेणी के वातानुकूलित डिब्बे में बहुत सारी सीटें कानपुर यात्रियों द्वारा आरक्षित कर ली जाती हैं जिससे इलाहाबाद यात्रियों को असुविधा होती है। अगर दिल्ली—हाबड़ा एक्सप्रेस में एक वातानुकूलित डिब्बा जोड़ दिया जाये तो यह कानपुर ट्रेफिक की जरूरत को पूरा कर सकेगा और इलाहाबाद यात्री असुविधा होने से बच जायेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट में भाग लेने का अबसर प्रदान करने के लिए आपका धन्यवाद करता हूं। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री भोला राउत (बगहा) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं क्योंकि पिछले कई वर्षों से हम देखते चले आ रहे हैं कि जो भी बजट पेश होते रहे उनमें किसी न किसी रूप में बराबर भाड़े में वृद्धि की जाती रही और इस बार भी लोगों में यह आशंका थी कि देखें इस बार कितना भाड़ा बढ़ाया जाता है। इस दृष्टि से इस बार जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है वह भाड़ा-वृद्धि-विहीन तथा संतुलित बजट है और इससे आम लोगों में संतोष है। इसलिए हमारे रेल मंत्री जी बहुत धन्यवाद के पात्र हैं।

इसी के साथ-साथ मैं आपका कुछ ध्यान अपने इलाके की ओर भी आकषित करना चाहूंगा। बिहार का चम्पारन जिला महात्मा गांधी की कर्मभूमि रहा है। स्वराज की लड़ाई चम्पारन जिले से ही आरम्भ हुई थी लेकिन आज स्वराज प्राप्त किए हुए और गणतंत्र बने 35-40 वर्ष हो गए हैं परंतु चम्पारन जिले में कहीं भी कोई नई रेल लाइन नहीं बनाई गई। यह एक बड़ा बैकवर्ड एरिया है। वहां पर किसी प्रकार की कोई उन्नति नहीं हो पाई है और न ही किसी प्रकार की कोई बड़ी इण्डस्ट्री वहां पर स्थापित की गई है। इसके अतिरिक्त लगभग 14 वर्ष पूर्व हमारी स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी जी ने छत्तीस गिज का फाउंडेशन स्टोन रखा था। जिस पुल के बन जाने से उत्तर प्रदेश के बैकवर्ड एरिया तथा जिला चम्पारन की 35 लाख की आबादी और उत्तर प्रदेश की 40 लाख की आबादी एक साथ जुड़ जाती। उस पुल की योजना आज खटाई में पड़ी है हालांकि वह अप्रूव्ड प्लान है। उसके संबंध में यहां पर आज तीसरी बार बोल रहा हूं। जब बंसीलाल जी रेल मंत्री थे तब भी मैंने यहां पर इस बात को कहा था लेकिन तब बंसीलाल जी ने यह बताया था कि उत्तर प्रदेश और बिहार की सरकारें अपना-अपना शेर देने के लिए तैयार नहीं हैं इसलिए यह काम वहीं शुरू हो रहा है। लेकिन अब मुझे पता चला है कि दोनों ही सरकारें अपना हिस्सा बेचे के लिए तैयार हैं। अभी मंत्री जी जब बिहार गये

ये तब बिहार के मुख्य मंत्री, दुबे जी ने उनको यह आश्वासन दिया था कि छितीनी ब्रिज का काम शुरू किया जाये। हम उसमें हर तरह से सहयोग देने के लिए तैयार हैं। मैं विशेष रूप से इस बात को कहना चाहूंगा कि आज एक आदमी अगर बगहा से गोरखपुर जाना चाहे—बगहा मेरा क्षेत्र है—तो दो घंटे का समय लगना चाहिए। लेकिन आज वह बगहा से मुजफ्फरनगर, सोनपुर होते हुए गोरखपुर जाता है तो उसको 24 घंटे लग जाते हैं। यह एक विचार करने की बात है। आपने इंदिरा जी के अधूरे कामों को पूरा करने का संकल्प किया है लेकिन उस छितीनी ब्रिज की ओर अभी तक कोई भी ध्यान नहीं दिया गया है। आपने बजट में एक हजार रुपया रखकर उस योजना को जीवित रखा है। मैं चाहूंगा मंत्री जी इसके बारे में विशेष रूप से विचार करें और शीघ्र कार्यान्वित करें। एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरकार का संकल्प है स्वराज्य की लहर भारत के गांवों गांवों तक पहुंचे। इस संकल्प को पूरा करने में रेल की महत्वपूर्ण भूमिका है। माननीय सदस्या प्रभावती जी ने भी जिक्र किया है और मैं भी कहना चाहता हूँ कि चम्पारन जिले में एक इंच भी नई रेलवे लाइन नहीं बनाई गई है। वहां से करीब 20 किलोमीटर चारों तरफ कोई भी रेल लाइन नहीं है। केसरिया गोविन्दगंज एसेम्बली कास्टिचूएंसी में है। उसके बीस किलोमीटर तक कोई रेल लाइन नहीं है। हरसिद्धी एसेम्बली कास्टिचूएंसी है, वहां पर भी कोई रेल लाइन नहीं है। इन सब इलाकों से मैं सदस्य रह चुका हूँ और पिछले 35 बरस से ऐसा ही हो रहा है। वहां के लोग बहुत परेशान हैं, लेकिन कहीं से भी उनको रेल की सुविधा नहीं मिल रही है। लौरिया भी एसेम्बली कास्टिचूएंसी है और नौतन भी स्व० केदार पांडे जी का इलाका है, उस क्षेत्र में भी 20 किलोमीटर तक कोई रेल लाइन नहीं है। मेरा सुझाव है कि हाजीपुर से एक नई रेलवे लाइन निकाल कर लालगंज, साहेबगंज, केसरिया, गोबिन्दगंज, हरसिद्धी और लौरिया होते हुए बगहा मिला दें तो मैं समझता हूँ कि दस लाख विलेजर्स को उससे फायदा हो जाएगा, जो आज वे इस सुविधा से बंचित हैं।

एक बात मैं आपको विशेष रूप से धन्यवाद देता हूँ। आपने पिछले दस वर्षों से शैड्यूल्ड कास्ट्स एवं शैड्यूल्ड ट्राइब्स का जो कोटा पूरा नहीं हो रहा था, उसको पूरा करने के लिए आपने रेलवे बोर्ड को आदेश दिया है कि वे उसको पूरा करें। इस कोटे को पूरा करने के लिए आपने 31 मार्च तक का समय दिया है, मैं समझता हूँ कि यह कोटा 31 मार्च तक पूरा नहीं होगा, क्योंकि हजारों की तादाद में हर रेलवे में बैंक-लाँग बकाया है। उसको पूरा करने के लिए जब तक आप मुस्तैद नहीं होंगे तब तक बैंक लाँग पूरा नहीं होगा। मेरा व्यक्तिगत अनुभव है कि रेलवे के डिवीजनों पर जहाँ से चतुर्थ श्रेणी की भर्ती होती है, अभी तक इस विषय में कोई समुचित व्यवस्था नहीं हुई है जबकि प्रत्येक डिवीजन में हजारों का शाटफल है इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि इसको तीन महीने और बढ़ा दिया जाए, ताकि रेलवे के अधिकारियों को और मौका मिल जाए और वे सब तरह से मुस्तैद होकर इस बैंक लाँग को पूरा करेंगे मेरा आग्रह है कि जोनल मैनेजर्स को इस विषय में आप अपनी ओर से कड़े निर्देश दें। एक बात मैं और निवेदन करना चाहता हूँ। 16 लाख के लगभग रेलवे कर्मचारी हैं और त्रिन में से पाने चार लाख शैड्यूल्ड कास्ट्स हैं। इन लोगों के प्रमोशन में दिक्कत होती है। इसकी तरफ मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। आफिसों के द्वारा दी गई सी०आर० पर इन लोगों का प्रमोशन निर्भर करता है। जब उनके प्रमोशन का समय आता है, तो उनको मालूम नहीं रहता है कि उनकी सी०आर० खराब हो गई है और उनका प्रमोशन रुक जाता है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उनकी कार्यक्षमता और उनकी योग्यता के आधार पर उनकी प्रमोशन दिया जाए तथा मात्र सी०आर० के आधार पर

## [श्री भोला राउत]

प्रमोशन न रोका जाए।

एक बात मैं और निवेदन करना चाहता हूँ। मुजफ्फरपुर से बगाह जाने वाली गाड़ी में कोई फर्स्ट क्लास नहीं है। वह गाड़ी भी ब्या है, सारे हिन्दुस्तान के जितने भी रिजर्वेटेड डिब्बे होते हैं, उसमें लगा दिये जाते हैं। उनमें बिजली नहीं होती है, पंखा नहीं है और पखाने में सामने पट्टी नहीं होने से बैठें तो सामने प्लेटफार्म नजर आता है। इस तरह से इस गाड़ी की दुर्दशा है। इस पर आप थोड़ा ध्यान दीजिए।

एक बात मैं और निवेदन करना चाहूंगा। बैशाली जो पहले जयंती-जनता एक्सप्रेस थी, दिल्ली से मुजफ्फरपुर, चम्पारन एक्सप्रेस से उसका कनेक्शन था, लेकिन उसको अब खत्म कर दिया गया है। मेरा आपसे निवेदन है कि उसको जोड़ दिया जाए। लोग बैशाली से उत्तरों और मुजफ्फरपुर में उनको कनेक्शन मिल जाये, ताकि बगाह जाने में उनको रात देर हो जानी है, रात के दस बज जाते हैं, इस परेशानी से वे बच सकते हैं। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि आप इस ओर विशेष ध्यान दें।

एक निवेदन यह है कि पटना लाइन पर पटना में एक ब्रिज गंगा पर बनाने के लिए बहुत पहले से प्लान चला आ रहा है, कृपया आप उस पर भी ध्यान दें। हमारे यहाँ बंसी लाल जी ने बताया था कि वह बनेगा लेकिन अभी तक रेलवे बजट में उसका कहीं समावेश नहीं किया गया है।

इसके बाद मैं फूड पैकेट्स (कंसरोल) के बारे में कहना चाहता हूँ। पैकेट में जो खाना दिया जाता है, वह सब डालडा का बना हुआ होता है। चावल भी डालडा में बने होते हैं और पूड़ी भी डालडा में बनी होती है। अब उस खाने को कौन खायेगा। हमने तो उस खाने को खाना ही छोड़ दिया है। अच्छा हो यदि पहले की तरह पैन्ट्री कार में इच्छानुसार खाने की चीज भी उपलब्ध हो।

मैं एक बार फिर मंत्री जी का विशेष रूप से ध्यान दिलाना चाहूंगा कि छत्तीस गिरी ब्रिज के दोनों तरफ उत्तर प्रदेश का पूर्वांचल इलाका है, जिसमें बेवरिया, बलिया आते हैं और जो बहुत बैकवर्ड हैं और दूसरी तरफ बिहार का चम्पारन का बैकवर्ड इलाका है। छत्तीस गिरी रेल लिंक का शिान्यास 13 वर्ष पहले स्व० प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा किया गया था लेकिन उस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। पिछले तीन रेल बजटों के अवसर पर मैं इस पर ध्यान दिलाता रहा हूँ। बंसी लाल जी ने मुझको कहा था कि क्योंकि उत्तर प्रदेश की सरकार और बिहार सरकार अपना हिस्सा नहीं दे रही हैं इसलिए इसमें अभी हाथ लगाने में अड़चने हैं और ज्यों ही दोनों मुख्य मन्त्री अपना शेर दे देंगे, उस ब्रिज को हाथ में ले लिया जायेगा। हमको पता लगा है कि दोनों मुख्य मन्त्री उस ब्रिज को बनाने के लिए अपना शेर देने के लिए आमादा हैं और हमारे रेल मन्त्री जी को यह आश्वासन भी दोनों मुख्य मन्त्रियों ने दिया है कि हम अपना शेर देंगे, आप हाथ लगाइये लेकिन अभी तक उसमें हाथ नहीं लगा है जबकि आपने संकल्प लिया है कि हम इन्दिरा गांधी के अधूरा काम को पूरा करेंगे। आप एक-एक हजार रुपया देकर बजट के अवसर पर, इस स्कीम को सिर्फ जीवित रख रहे हैं। इससे काम नहीं चलेगा। इस ब्रिज में आप हाथ लगाइये और शीघ्र कार्यान्वित कीजिए।

इतना कहकर मैं आपको घन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया और जो सुझाव मैंने दिये हैं मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री जी उन पर विचार कर कार्यान्वित करेंगे।

[अनुवाद]

प्रो० नारायण चम्ब पराशर (हमीरपुर) : महोदय, मैं वर्ष 1987-88 के रेल बजट में दिए गए विभिन्न प्रस्तावों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेल मन्त्री के कुछ प्रयासों से रेलवे-प्रणाली में दोबारा से कार्यकुशलता, समयबद्धता और सुरक्षा लौट आई है। रेल दुर्घटनाओं में साराहनीय कमी हुई है। इस एक उपलब्धि पर ही मुझे उन्हें बधाई जरूर देनी चाहिए। वह चौथे वेतन आयोग की सिफारिशों के कारण 462 करोड़ रुपए का भुगतान करने के बाद भी 69 करोड़ रुपए का अतिरिक्त लाभ भी दिखा पाये हैं। यह एक अच्छी उपलब्धि है। वह मूल्यह्रास निधि में अंशदान को बढ़ाने और पूरे लाभांश का भुगतान करने में भी सफल हुए हैं।

उनके बजट का एक कमजोर मुद्दा यह है कि नई रेल लाइनों की ओर कम ध्यान दिया गया है। मैं उनके ध्यान में और आपके माध्यम से योजना आयोग के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि देश में और अधिक काम करने की जरूरत है। रेलवे-प्रणाली केवल आधुनिकीकरण के लिए नहीं है, वह देश का आपस में सम्पर्क पैदा करने के लिए भी है। रेलवे-प्रणाली देश और सभी क्षेत्र के लिए रेल लाइनों की व्यवस्था करती है।

राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने अपनी रिपोर्ट के पृष्ठ 1.3 पर पैरा 9.32 में अपनी सिफारिशों दी हैं। मैं उसमें से कुछ वाक्य उद्धृत करना चाहता हूँ :

“हमारे विचार से अगले दो दशकों में रेलों के संजाल में कम से कम 5000 कि०मी० का विस्तार होगा। स्थिर कीमतों के अनुसार इस पर 50 करोड़ रुपए का पूंजीगत परिव्यय होगा।”

अगर इस एक सिफारिश को नहीं मान लिया जाता तो सारे देश को रेल लाइनों के माध्यम से जोड़ा जा सकता था पर दुर्भाग्य से मन्त्री जी ने इसकी उपेक्षा की है और इसे अपने भाषण में 13वें मुद्दे में शामिल किया है। मेरा उनसे अनुरोध है कि इसका दर्जा कुछ और बढ़ाया जाए और इसे पहल वाले मुद्दों में शामिल किया जाए। उनका कहना है कि—

“एक महत्वपूर्ण मुद्दा यह है कि सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलों में जो पूंजी लगाई जायेगी उसे रेलवे द्वारा स्वयं अपने आन्तरिक स्रोतों से उत्पन्न किया जायेगा।”

13वें मुद्दे में उनका कहना है :—

“देश के सभी भागों से नई लाइनों के लिए बहुत अधिक मांग की जा रही है। इस समय कुल 2940 किलोमीटर लम्बी 35 नई परियोजनाएं निर्माणाधीन हैं।”

वह रेलवे का निरन्तर बना रहने वाला तथा प्रतिबद्ध उत्तरदायित्व है। अगर इसे पूरा कर



[प्रो० नारायण चन्व पराशर]

लिया जाता है और रेल परिवहन नीति समिति की रिपोर्ट में निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त कर लिया जाता है तो अगले 15 सालों या उससे कुछ अधिक सालों में यानि 2001 ई० तक रेलवे प्रणाली में काफी पैसा लगाना पड़ेगा। मेरा अनुरोध है कि योजना आयोग इस पहलू पर भी विचार करके उसे उपयुक्त प्राथमिकता दे।

मैं अपने मित्र श्री भोला राउत से पूरी तरह सहमत हूँ जिन्होंने अभी-अभी कहा कि देश के किसी भी भाग में प्रधान मन्त्री या रेल मंत्री द्वारा किए गए शिलान्यास को उचित सम्मान दिया जाना चाहिए तथा उन्हें मजाक नहीं समझा जाना चाहिए। इसलिए जिन परियोजनाओं का शिलान्यास कर दिया गया है, उन्हें प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाना चाहिए क्योंकि प्रधान मन्त्री या रेल मन्त्री द्वारा कही गई बात या की गई कार्यवाही राष्ट्र के लिए इस बात की प्रतीक है कि इन लाइनों को प्राथमिकता के आधार पर जल्दी पूरा किया जाएगा। हमें इस बात को मानना चाहिए कि उन कामों को शीघ्र करने के लिए कोई बात होगी ही तभी तो शिलान्यास किया गया। वे केवल जनता को संतुष्ट करने के लिए या वचनबद्धता के नाम पर वचन देने के लिए नहीं है।

इस सम्बन्ध में, मैं आपके ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि पिछले साल केवल 109 कि० मी० लम्बी रेल लाइनें बिछाई गईं जबकि इस साल आपने केवल 123 कि० मी० लम्बी रेल लाइनें बिछाने का आश्वासन दिया है। अगर इस गति से काम होता रहा तो आपको 50 साल और लग जाएंगे; आपको हर साल 300-400 कि० मी० लम्बी रेल लाइनें बिछानी चाहिए ताकि आप निर्माणाधीन परियोजनाओं के लिए निर्धारित लक्ष्य को पूरा कर सकें।

मेरे अपने राज्य हिमाचल प्रदेश में 22 दिसम्बर, 1974 को ऊना जिले के अम्ब स्थान पर श्री एल० एन० मिश्र ने एक नई रेल लाइन बिछाने के कार्य का शिलान्यास किया था। यह कार्य डा० परमार की इस सहमति से शुरू और उसका शिलान्यास किया गया था कि जमीन की लागत हिमाचल सरकार देगी। इस साल इस लाइन के लिए केवल 2.5 करोड़ रुपये दिये गये हैं जो कि बिल्कुल अपर्याप्त है। मेरा अनुरोध है कि इस लाइन को सातवीं योजना अवधि में पूरा कर लिया जाना चाहिए क्योंकि स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद यह हिमाचल प्रदेश में बनने वाली पहली बड़ी लाइन होगी। इस लाइन के लिए अम्ब तक जहाँ तक इस परियोजना के लिए मंजूरी मिली है तत्काल जमीन का अखंड किया जाना चाहिए। इसे इस साल अर्थात् 1987-88 तक पूरा किया जाना चाहिए।

इस सम्बन्ध में मेरा अनुरोध है कि इन परियोजनाओं के लिए भूमि का अर्जन अग्रिम तौर पर कर लिया जाना चाहिए अन्यथा कीमतों में भारी वृद्धि हो जाएगी। आप सभी जानते हैं कि भूमि की कीमत बढ़ रही है। इसलिए जितनी राशि की आपने मंजूरी दी है, उस राशि की आपको जमीन खरीब लेनी चाहिए।

इसी तरह नालागढ़ तक रेलवे लाइन है जिसे रोपड़ नंगल रेल प्रणाली से जोड़ा जाना चाहिए। हमारे मुख्य मन्त्री जी ने एक परियोजना का सर्वेक्षण किया था। यह बिलासपुर, रमगढ़, मंडी और

मंगल रेलवे लाइन की एक सहायक परियोजना है। बिलासपुर की परियोजना बहुत लाभदायक परियोजना है क्योंकि वहाँ एक बड़ी सीमेंट फैक्टरी स्थापित हो गई है। तो इसे परियोजना उन्मुख लाइन सम-सना चाहिए तथा इसका निर्माण कार्य बहुत जल्द शुरू कर दिया जाना चाहिए। इस सम्बन्ध में, मैं एक सुझाव दूंगा। जब आप परियोजना उन्मुख लाइन को प्राथमिकता देते हैं तो सारा खर्चा रेलवे विभाग द्वारा उठाया जाना चाहिए। पंडित जवाहर लाल नेहरू के कहने पर जब रोपड़ से नंगल बांध तक भाखड़ा-नंगल परियोजना का निर्माण किया गया था तो रेल लाइन का निर्माण परियोजना के एक भाग के तौर पर सहायक कार्य के रूप में किया गया था। अगर कोई परियोजना रेलवे और देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण है तो परियोजना के अनुमानों में रेल लाइन की लागत को भी शामिल कर लें ताकि परियोजना के पूरे होने पर परिसम्पत्तियां तथा रेल लाइन रेलवे को हस्तांतरित की जा सके जैसा कि रोपड़-नंगल रेलवे लाइन के मामले में किया गया था जिसे बाद में रेलवे को दे दिया गया था। इससे परियोजना में तेजी आयेगी।

दूसरे, आपने नये बांड जारी कर दिये हैं जिससे आपको 250 करोड़ रुपये मिलने की आशा है। यह जो धन मिलेगा उसका एक भाग नई प्रणाली के लिए लगाया जाना चाहिए। यात्रियों की सुविधा के लिए कई अन्य सेवाएं प्रदान करने की भी जरूरत है। मेरा अनुरोध है कि जिन क्षेत्रों में डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों को तत्काल बिजली से चलाना सम्भव नहीं है, वहाँ उन्हें डीजल से चलाया जाना चाहिए।

बजट वाद-विवाद का उत्तर देते समय आप एक निश्चित लिखि की घोषणा कीजिए कि कब तक आप सभी गाड़ियों, जिन्हें आप मेल या एक्सप्रेस गाड़ियों की संज्ञा देते हैं, का डीजलीकरण अथवा विद्युतीकरण कर देंगे ताकि देश के किसी भी भाग में धीमी गति से चलने वाली गाड़ियां अथवा ठीक ढंग से न चलने वाली गाड़ियां ही न रहें।

इसी प्रकार कुछ अन्य महत्वपूर्ण कठिनाइयां हैं। युद्ध विधवाओं को दी गई रियायतों के सम्बन्ध में कुछ सदस्यों द्वारा दी गई दलील की मैं सराहना करता हूँ और सिफारिश भी करता हूँ। स्वतंत्रता सेनानियों की सभी विधवाओं, जिनमें भूतपूर्व आई० एन० ए० सेनानियों की विधवायें भी शामिल हैं, जिन्होंने हमारे देश के लिए अपना जीवन कुर्बान कर दिया अथवा अपनी युवावस्था में जिन्होंने अपने देश के हित के लिए तथा देश को स्वतंत्रता दिलाने के लिए संघर्ष किया और मर चुके हैं उनकी विधवाओं को भी युद्ध विधवाओं के समान माना जाना चाहिए तथा 75 प्रतिशत छूट उन्हें भी मिलनी चाहिए। यह सुविधा केवल युद्ध विधवाओं तथा स्वतंत्रता सेनानियों की विधवाओं और भूतपूर्व आई० एन० ए० सेनानियों की विधवाओं तक ही नहीं होनी चाहिए परन्तु—जैसा कि श्री अजय मुशरान ने कहा है—थल सेना, जल सेना, वायु सेना तथा अर्ध सैनिक बलों के जवानों, जो युद्ध के दौरान नहीं मारे गये परन्तु देश में ड्यूटी के दौरान मारे गये हैं, की विधवाओं को भी यह सुविधा मिलनी चाहिए। क्योंकि यह एक विधवा की पसंद की बात नहीं है कि उसका पति युद्ध में भाग लेते हुए मारा गया था। यदि वह अपने कर्तव्य का पालन करते हुए शहीद हो जाता है तो भी उसके लिए उसी के समान बलिदान है। अतः यह सुविधा उन्हें भी दी जानी चाहिए और मैं निवेदन करता हूँ कि कई अन्य यात्रो सुविधाओं, जिनके लिए कहा गया है—

[प्रो० नारायण चन्व वृषाशर]

कांगड़ा घाटी रेलवे और नंगल-राभपुर रेलवे जो हिमाचल प्रदेश की सीमा पर है—की ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। मैं विभिन्न सुझावों का स्वागत करता हूँ और एक विषय जिसने मुझे सबसे अधिक उत्प्रेरित किया है यह है कि रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण पर आप गम्भीरतापूर्वक विचार कर रहे हैं तथा आधुनिकीकरण के लिए 67 रेलवे स्टेशनों का चुनाव किया गया है। इन स्टेशनों में जालंधर को शामिल करने के प्रस्ताव का मैं स्वागत करता हूँ क्योंकि यह स्टेशन जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा पंजाब के लिए है तथा मैं और अधिक स्टेशनों को शामिल करने के लिए निवेदन करता हूँ। इन स्टेशनों में शिमला को भी शामिल किया गया है जो एक अच्छी बात है। आपके जरिये मैं सिधिया जी से निवेदन करता हूँ कि इन मॉडल स्टेशनों का चुनाव इस ढंग से किया जाना चाहिए तथा इस ढंग से सुधार किया जाना चाहिए कि प्राथमिकता के आधार पर प्रत्येक राज्य से कम से कम एक स्टेशन चुना जाये और बाद में अन्य स्टेशनों का चुनाव किया जाये।

दूसरे, अन्य स्टेशनों की दशा पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए ताकि यात्रियों को यह महसूस हो कि वे राष्ट्र का ही एक अंग हैं और उनकी ठीक ढंग से देखभाल की जा रही है, क्योंकि किसी भी राज्य की अवहेलना किये बिना देश के सभी भागों में तेजी से रेलों का जाल बिछाया जा रहा है और वास्तव में यह राष्ट्रीय एकता का प्रतीक है तथा हमारे प्रगति और समृद्धि की ओर अग्रसर होने का प्रतीक है।

डा० बला सामन्त (बम्बई दक्षिण मध्य) : सभापति महोदय, युवा एवं सक्रिय रेल मंत्री जी ने रेल बजट को यथा मं बड़े प्रभावशाली ढंग से प्रस्तुत किया है। मेरे विचार में उन्हें अपने पास उपलब्ध संसाधनों से उन्होंने एक उचित बजट प्रस्तुत किया है। यदि आप सभी पहलुओं पर विचार करें तो लगभग कुल आय का 92 प्रतिशत संचालन खर्च या कार्य व्यय में लगा हुआ है तथा बाकी राशि, अर्थात् लगभग 1700 करोड़ रुपये विद्युतीकरण, नई रेल लाइन बिछाने तथा अन्य कार्यों के लिए निर्धारित किये गये हैं।

फिलहाल नई लाइनें बिछाने के लिए 25 परियोजनाएँ हैं जिनके लिए लगभग 1700 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, परन्तु इनके लिए जो प्रावधान किया गया है वह 143 करोड़ रुपये है। मेरे विचार में इस गति से परियोजनाओं को पूरा करने में एक दशक—12 से 13 वर्ष लगेंगे।

अतिरिक्त लाइनें बिछाने के प्रस्ताव के लिए हर व्यक्ति माननीय मंत्री जी को समर्थन दे रहे हैं। इसके अतिरिक्त दूसरी श्रेणी के डिब्बों में गड़ियां लगाई जानी हैं जिसमें 3 से 4 वर्ष का समय लगेगा।

निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार इस वर्ष पूरे देश में लगभग 10 नई गाड़ियां चलाई जानी हैं, परंतु माननीय मंत्री जी इस अप्रैल से केवल 8 गाड़ियां ही चला रहे हैं।

महोदय, छोटी लाइनों की बड़ी लाइनों में बदलने के लिए बजट में 50 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। विद्युतीकरण के लिए बजट में 183 करोड़ रुपये रखे गये हैं। पटरियों को बदलने

के लिए बजट में बहुत कम धनराशि रखी गई है। यात्रियों के लिए बढ़ी मूशिकल से 9 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। प्रत्येक वर्ष गाड़ियों में लगभग 373 करोड़ यात्री यात्रा करते हैं। यदि आप इन सब चीजों का अनुमान लगाएं तो एक यात्री के हिस्से में तीन पैसे आते हैं। मेरे विचार में यह बहुत कम है।

कुछ बातें हैं जिनका जिक्र मैं माननीय मन्त्री जी के सामने करना चाहता हूँ। यात्री किराये में वृद्धि न करने के लिए हर आदमी बघाई दे रहा है।

पिछले वर्ष आपने 1000 करोड़ रुपये लिए थे। मन्त्री महोदय इतने भाग्यशाली हैं कि गेहूँ तथा चावल की खरीद 100 लाख टन बढ़ गई। इसके कारण पिछले वर्ष माल का यातायात भी बढ़ गया था।

इस्पात के आयात पर प्रतिबन्ध लगाने के कारण पिछले वर्ष इस धातु का आंतरिक यातायात भी बढ़ गया था। डीजल की कीमतें भी बढ़ गई हैं। अतः, इन सब बातों के कारण मन्त्री जी बच गए हैं। उन्होंने दिखा दिया है कि जो अवसर उन्हें मिले उन्होंने उनका सदुपयोग किया है। अतः माल का यातायात भी बढ़कर 3000 लाख टन हो गया है।

इन बातों के अतिरिक्त मैं कुछ गाड़ियों के खाली छोड़े हुए डिब्बों की अवधि के बारे में भी कहना चाहता हूँ। उदाहरण के तौर पर, 141/142 एक्सप्रेस, जो हावड़ा तथा मद्रास के बीच चलती है, के डिब्बे 28 घंटे से खाली छोड़े हैं; गीतांजली एक्सप्रेस के डिब्बों की अवधि 24 घंटे है; लखनऊ-दिल्ली एक्सप्रेस (जो केवल 10 घंटे चलती है) के डिब्बों की अवधि 14 घंटे है; महाराष्ट्र में डबकन ब्कीन जो केवल 10 घंटे चलती है, इसके खाली डिब्बों की अवधि 16 घंटे है। मेरे विचार में मन्त्री महोदय और भी बहुत सी बातें जानते हैं। यदि समय सारणी को व्यवस्थित कर दिया जाये तो उनसे परिवहन व्यवस्था बेहतर हो सकती है।

गाड़ियों की गति बढ़ाना सम्भव है, उदाहरण के तौर पर फंटीयर मेल, कालका मेल, ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस, बम्बई-हावड़ा मेल इत्यादि। मेरे विचार में पिछले 20 वर्षों से, बोहरी लाइन बिछाने तथा उनमें सुधार करने, डीजलीकरण करने तथा तीव्र गति वाले इंजन लगाने के बावजूद भी वे उतना ही समय लेतो आ रही हैं। इसलिए, यदि कुछ और अध्ययन किया जाये तो मुझे पूरा विश्वास है कि मन्त्री महोदय बेहतर सेवा प्रदान कर सकेंगे।

महोदय, आप बम्बई से हैं। मैं नहीं जानता कि मन्त्री जी यह कैसे कह रहे हैं कि बम्बई के यात्रियों के कारण घाटा हो रहा है। 373 करोड़ यात्रियों, जो भारतीय रेलों पर वर्षों से जाती हैं, में से 130 करोड़ यानि एक-सिहाई यात्री बम्बई, बम्बई के आस-पास तथा चारों ओर से बम्बई आने वाले होते हैं। इसलिए जिस विषय पर मैं चर्चा कर रहा हूँ वह बहुत महत्वपूर्ण है।

बम्बई वी० टी० स्टेशन के लोगों के लिए नहीं है। बम्बई सेंट्रल स्टेशन बम्बई के लोगों के लिए नहीं है। ये बम्बई के लोगों के लिए हो सकते हैं परन्तु सब जगह से लोग बहाते आते हैं। और इन सभी स्टेशनों की उपेक्षा की जा रही है। बम्बई वी० टी० स्टेशन के दोनों तरफ के प्लेटफार्मों के

[बा० वत्ता सामंत]

सम्बन्ध में आठ वर्ष पूर्व कुछ सुझाव दिये गये थे। कुल अनुमानित व्यय 10 करोड़ रुपये है। माननीय मन्त्री जी 6 करोड़ रुपये खर्च कर चुके हैं। परन्तु 4 करोड़ रुपये खर्च न करने के कारण सभी कागों में देरी हो रही है। मेरे विचार में यह छोटी सी बात है। आपने जो प्रावधान किया है अर्थात् एक करोड़ रुपये बहुत कम हैं। 10 वर्ष से काम बका पड़ा है।

बम्बई सेंट्रल में कार्यालयों में जाने के लिए सीढ़ियों तथा दोनों ओर छत वाले प्लेटफार्मों के लिए लगभग 7 करोड़ रुपये का व्यय होगा। यह कार्य अभी-अभी शुरू किया गया है तथा आपने केवल 10 लाख रुपये का प्रावधान किया है। मेरा सुझाव यह है कि मन्त्री महोदय इन छोटी-छोटी बातों पर ध्यान दे सकते हैं। कुर्ला-यात्री टर्मिनल के लिए 24 करोड़ रुपये ध्यय है। मुश्किल से 3 करोड़ रुपये खर्च किये गये हैं। अब आपने 3 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है जो बहुत कम है।

गुजरात तथा बम्बई के बीच समस्त रेल मार्ग वेस्टर्न रेलवे द्वारा बनाया गया है। वहाँ एक वसाइ पुल है, जिसकी मरम्मत करना बहुत आवश्यक है। अभी तक आपने 16 करोड़ रुपये में से 7 करोड़ रुपये खर्च किये हैं।

कम्प्यूटीकरण के लिए आपने 40 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा है। माटुंगा-पारेल वर्कशाप के लिए आपने केवल एक करोड़ रुपये दिए हैं। इन सभी बातों के बारे में मैं मन्त्री जी से निवेदन करूंगा : बम्बई में आपने मुश्किल से 20 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। बम्बई एक बड़ा सहर बनता जा रहा है।

अब कोंकण रेलवे के बारे में कहूंगा। रोहा से रत्नागिरी तक, सिधु दुर्गा, गोआ तथा मंगलौर—इस लाइन पर राज्य परिवहन की बसें प्रति दिन 5000 यात्रियों को ले जा रही हैं—एक तरफ, 200 से 300 बसें चलती हैं। मैं यह बात इसलिए जानता हूँ क्योंकि वह मेरा जन्म स्थान है। राज्य परिवहन की बसें एक ओर लगभग 5000 यात्रियों को ले जा रही हैं। और यद्यपि यह क्षेत्र आर्थिक रूप से विकसित नहीं है, इसलिए वहाँ रेलगाड़ी की आवश्यकता है। अतः मैं निवेदन करता हूँ कि केवल वहाँ सर्वेक्षण किया जाए। उन्हें यह आश्वासन देना चाहिए, यदि वे 1987-88 के दौरान घन-राशि नहीं देते तो भी मैं परवाह नहीं करता। इस कोंकण रेल परियोजना के सम्बन्ध में मैं मन्त्री जी से निवेदन करता हूँ कि वे मेरे साथ चलें। मैं उनको यह समस्त क्षेत्र दिखाऊंगा। क्योंकि प्रति दिन एक तरफ 5000 यात्री यात्रा कर रहे हैं, मैं मन्त्री जी से निवेदन करता हूँ कि वे यह सर्वेक्षण करें।

अब मैं मानखुर्द-वासी रेल लाइन के बारे में चर्चा करूंगा। मेरे विचार में आपने 4 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। कुल परियोजना पर 40 करोड़ रुपये व्यय होगा। महाराष्ट्र सरकार 80 करोड़ रुपये खर्च कर रही है। महाराष्ट्र सरकार यह कार्य डिबेंचर जारी करके कर रही है। अभी तक आपने 8 करोड़ रुपये खर्च किए हैं। रेलवे आपके द्वारा निवेशित पूंजी को 5 वर्ष के अन्दर लौटा देगी। आप इस स्थिति की तुलना अन्य क्षेत्रों में रेल लाइन से कर सकते हैं। पांच वर्ष के भीतर सरकार सारी निवेशित पूंजी वापस प्राप्त कर लेगी। अतः मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि वह इस कार्य को पूरा करे। उन्होंने पुलों तथा अन्य जगहों पर काम शुरू कर दिया है। मैंने उनके द्वारा भेजे

गए पत्र को देखा है जिसमें कहा गया है कि यह कार्य बहुत शीघ्र किया जाएगा।

अब मैं मराठवाड़ा के बारे में चर्चा करूंगा। औरंगाबाद-मनमाड सहित इस क्षेत्र में अंग्रेजों के जमाने से चार रेल लाइनें लम्बित पड़ी हुई हैं। इन सभी लाइनों के लिए मुश्किल से 3 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। अतः मराठवाड़ा के सभी लोगों में इस बात से रोष व्याप्त है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि वे कम से कम उस 30 करोड़ रुपये की परियोजना को तो पूरा कर दें, यानि औरंगाबाद से मनमाड तथा परभनी से परना और मुम्बई। मुश्किल से 10,000 रुपये का प्रावधान है। लाटूर और मीराज के बीच लाइन के लिए, मेरे विचार में इंदिरा जी ने वहाँ लोगों से दो बार बायबा किया था। परन्तु इसके लिए एक भी नया पैसा निर्धारित नहीं किया गया है।

मराठवाड़ा—महाराष्ट्र रेल लाइन वहाँ पहले से ही है। महाराष्ट्र सरकार पहले ही माननीय मन्त्री जी को पत्र लिख चुकी है जिसमें कहा गया है कि वे कुछ पैसा लोगों से इकट्ठा कर रहे हैं और वे इसे इस लाइन पर खर्च करने के लिए तैयार हैं, मानपुर-बेलापुर लाइन के लिए नहीं। उन्होंने एक पत्र भी लिखा है कि रोजगार गारंटी योजना से लाइन को ढाँड़ा करने तथा विद्युत का सारा कार्य राज्य सरकार करेगी। जब वे यह कार्य करने को तैयार हैं तथा आपको दो बार पत्र लिख चुके हैं, मैं माननीय मन्त्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि इन परियोजनाओं पर निश्चित रूप से विचार करें।

जहाँ तक कोंकण रेलवे का सम्बन्ध है, लगभग 5000 यात्री गोआ से मंगलोर तक की यात्रा करते हैं, मेहूरबानी करके इस परियोजना पर विचार करें तथा इसे क्रियान्वित करें।

\*श्री राधाकान्त डिगाल (फूलबनी) : सभापति महोदय, मैं माननीय मन्त्री द्वारा प्रस्तुत वर्ष 1987-88 के रेलवे बजट पर कुछ शब्द कहना चाहता हूँ। पिछले एक वर्ष से रेलवे की कार्यकुशलता में श्रेयजनक उन्नति हुई है। गाड़ियाँ समय पर चल रही हैं। इसके लिए मैं माननीय मन्त्री को बधाई देता हूँ। लेकिन इसमें और अधिक सुधार की आवश्यकता है। मैं आशा करता हूँ श्री सिधिया जी इस तरफ ध्यान देंगे।

रेलवे बजट पर बोलते हुए आरम्भ में मैं उड़ीसा के बारे में बोलना चाहूँगा। महोदय, मैं उड़ीसा के जिला फूलबनी से आता हूँ जो अब तक रेल से नहीं जोड़ा गया है। राज्य में यह सबसे पिछड़ा जिला है। इस जिले के पिछड़ेपन का मुख्य कारण इस जिले में रेलवे लाइनों का अभाव है। स्वर्गीय इन्दिरा गांधी के समय में खुरडा रोड-बोलनगीर बरास्ता फूलबनी लाइन की मंजूरी दी गई थी। उन्होंने अपनी मृत्यु से दो दिन पहले फूलबनी जिले में दौरा किया था। स्थानीय लोगों ने उनसे फूलबनी को रेल संचार देने का अनुरोध किया था। वर्तमान प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी ने इस जिले का थापक रूप से दौरा किया है उन्होंने भी फूलबनी को रेलवे लाइन देने की आवश्यकता महसूस की है। सर्वेक्षण कार्य शुरू हो गया है। सर्वेक्षण कार्य के पूरा होने की निर्धारित तारीख 31-12-87 थी। लेकिन खेद है कि सर्वेक्षण का कार्य अभी तक पूरा नहीं किया गया है। दूसरी, दुर्भाग्य की बात यह है कि रेलवे बजट में इस लाइन का उल्लेख नहीं किया गया है।

\*मूलतः उड़िया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

## [श्री राधाकांत डिंगल]

श्रीमन् देश में समाजवाद को स्थापित करना हमारा लक्ष्य है लेकिन बजट में शहरी क्षेत्रों के विकास की ओर अधिक ध्यान दिया गया है। ग्रामीण क्षेत्र रेल से जुड़े हुए नहीं हैं, हमारा देश समाजवाद के उद्देश्य को कैसे प्राप्त कर सकता है? इसलिए मैं सर्वेक्षण कार्य को शीघ्र पूरा करने और इस लाइन के शीघ्र निर्माण के लिए आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करता हूँ। किसी भी हालत में सातवीं योजना के अन्त तक इस लाइन को पूरा किया जाना चाहिए।

श्रीमन्, उड़ीसा में सम्बलपुर में दूसरे रेलवे डिवीजन की स्थापना में असाधारण देरी हो रही है। जहाँ तक इस नये रेलवे डिवीजन के कार्यकरण का सम्बन्ध है अभी तक आगे प्रगति नहीं हुई है, परियोजना को दो वर्ष पूर्व मंजूरी दी गई थी। कुछ निहित स्थायी द्वारा सम्बलपुर से इस डिवीजन का स्थानांतरण करने का षडयन्त्र रचा गया था यद्यपि वह स्थिति अब बिखार नहीं देती है। माननीय मन्त्री ने विश्वास दिलाया था कि इस परियोजना को किसी दूसरी जगह स्थानांतरित नहीं किया जाएगा। लेकिन मैं मन्त्री जी से पर्याप्त धन देने का अनुरोध करता हूँ ताकि रेलवे डिवीजन के लिए आवश्यक कार्य को शीघ्र शुरू किया जा सके। एक शब्द में तालचेर-सम्बलपुर लाइन के विषय में कहना चाहता हूँ। मैं प्रसन्न हूँ कि निर्माण कार्य शुरू हो गया है। लेकिन प्रगति बहुत धीमी है। अगर यह लाइन पूरी हो जाए तो पश्चिमी उड़ीसा रेल द्वारा तटीय उड़ीसा से जुड़ जाएगा मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री जी पर्याप्त धन देंगे जिससे इस लाइन को शीघ्र पूरा किया जा सके।

कोरापुट-रायगढ़ लाइन के निर्माण में संतोषजनक प्रगति के लिए मैं मन्त्री जी को बधाई देता हूँ। दामन जोड़ी में एशिया के सबसे बड़े अस्पृमीनियम संयंत्र को मशीनों के परिवहन में इस लाइन के पूरा होने पर आसानी होगी जो कोरापुट से होकर निकलेगी, जहाँ मुख्य रूप से आदिवासी बसे हुए हैं। माननीय मन्त्री ने विशेष प्रावधान किया है जिससे इस लाइन के निर्माण को शीघ्र पूरा करने में सहायता मिलेगी। इसलिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

अब मैं कुछ सुझाव मन्त्री जी को देना चाहूँगा और अपना भाषण समाप्त करता हूँ। कुछ माननीय सदस्यों ने दिल्ली और पुरी के बीच नीलांचल एक्सप्रेस का उल्लेख किया है। इस गाड़ी में खान-पान व्यवस्था संतोषजनक नहीं है। मैं माननीय मन्त्री से खान-पान व्यवस्था में सुधार करने के लिए अधिकारियों को निर्देश देने का अनुरोध करता हूँ। इस गाड़ी में चोरी और बर्कतियों की घटनाएं हुई हैं। ऐसी घटनाओं को रोकने और यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने के लिए मैं मन्त्री जी जो नीलांचल एक्सप्रेस के सभी डिब्बों में रात को पुलिस गश्त की व्यवस्था करने का सुझाव देता हूँ 1986-87 के दौरान भाल भाड़ा परिवहन के सम्बन्ध में रेलवे की उपलब्धि बहुत संतोषजनक है। रेलवे दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हुई है। मन्त्री जी ने रेलवे की समग्र उपलब्धि में सुधार के लिए आवश्यक उपाय किए हैं। इसलिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ और रेलवे बजट का पूरे हृदय से समर्थन करता हूँ।

अन्त में, वाद-विवाद में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभारी हूँ और इन शब्दों के साथ अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राम समुझावन (सैवपुर) : आवरणिय सभापति महोदय, आपने समय दिया, उसके लिए आभारी हूँ। माननीय रेल मन्त्री जी ने जो 1987-88 का बजट पेश किया है उसका सभी सदस्यों ने खुले मन से स्वागत किया है और धन्यवाद प्रकट किया है। मैं भी उनको इसके लिए धन्यवाद देता हूँ। उन्होंने जो बजट पेश किया है वह बहुत ही संतुलित और विकासशील है। इसके द्वारा रेल भाड़े, यात्रा भाड़े और माल भाड़े आदि किसी में भी वृद्धि नहीं हुई है। इसके लिए वह बघाई के पात्र हैं। आपने विकलांगों, किसानों, युवकों, अपंगों और शहीदों की विधवाओं को जो सुविधा दी है उसके लिए बघाई के पात्र हैं।

मैं आपको अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बताना चाहता हूँ। जब से कमलापति त्रिपाठी मंत्री थे तब से यह सड़क हमारे यहाँ छोटी लाइन में चलती है। यह लाइन वाराणसी से भट्टनी और गोरखपुर जाती है। दूसरी लाइन वाराणसी से गाजीपुर, बलिया और छपरा को जाती है। उस वक्त यह सड़क बड़ी लाइन में परिवर्तित करने की कोशिश की गई थी। इस पर काफी कार्य भी हो चुका है। इस पर मिट्टी का काम, बड़े पुलों और छोटी पुलियों आदि का काम भी हो गया है लेकिन अभी तक ऐसा लगता है कि काम और आगे नहीं बढ़ेगा। पिछले कई सालों से लोग आशान्वित थे कि कार्य आगे बढ़ेगा। लेकिन उनकी आशा पूरी नहीं हुई है। मैं मांग करूँगा कि इस लाइन को जो बड़ी लाइन में परिवर्तित होने वाली है वहाँ पर पटरियों की व्यवस्था करने की जल्द-से-जल्द कृपा करें।

एक दूसरी लाइन जो कि जौनपुर से औडिहार को जाती है और इसकी करीब 65 किलोमीटर की दूरी है। यह एक बहुत पुरानी लाइन है। लेकिन दुख की बात है कि इस लाइन पर जितने भी स्टेशन हैं उनको हॉल्ट स्टेशन बना दिया है। सिर्फ एक फतरही स्टेशन है जिसको पूरे स्टेशन का दर्जा मिला हुआ है। यहाँ पर न कोई सिगनल की व्यवस्था है और न ही कोई दूसरी ऐसी व्यवस्था है जिससे गाड़ी आने और जाने की सूचना यात्रियों को हो सके। यह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। मैं चाहूँगा कि ये सभी स्टेशन पुनः बनाये जायँ जिससे जो यात्रियों को पहले सुविधा मिलती थी वह मिले।

इस लाइन के बारे में मैं कहूँगा कि यहाँ पर एक मोड़ है केराकत के पास, चन्द्रक और केराकत के बीच में, वहाँ पर एक क्रॉसिंग है। वह ऐसा मोड़ है, मुझे याद है पिछले तीन सालों के अन्दर उस पर कम-से-कम 15 यात्री चाहे वह बस से गए हों, चाहे ट्रक से गए हों, चाहे जीप से गए हों, दुर्घटना में मारे गए हैं। अभी 30 तारीख को वहाँ एक दुर्घटना हुई है जिसमें दो व्यक्ति मरे हैं। वे घोड़े लाद कर ले जा रहे थे, वह घोड़े मर गए। तो मैं चाहूँगा कि इस क्रॉसिंग का जहाँ तक सम्बन्ध है इसको इस ढंग से बनाया जाय कि यह दुर्घटना नहीं हो।

जहाँ तक उत्तर प्रदेश के पूर्वी जिलों का सवाल है जिसमें गाजीपुर, जौनपुर, बलिया ये सारे जिले आते हैं, वहाँ काफी गरीब लोग हैं। वे अपनी रोटी रोजी के लिए दूसरे शहरों में जाकर कार्य करते हैं। वहाँ के काफी लोग बम्बई में रहते हैं। मैं प्रार्थना करूँगा कि उनके आने जाने की सुविधा वहाँ प्रदान की जाय। अभी वे लोग वहाँ से बनारस आ करके महानगरी या अन्य गाड़ी पकड़कर बम्बई आते हैं। मैं यह प्रार्थना करूँगा कि महानगरी को जौनपुर तक कर दिया जाय। जिससे उन यात्रियों



[श्री राम समुभावन]

के लिए वहां जाकर अपनी रोजी-रोटी कमाने की व्यवस्था हो सके।

दूसरी बात यह है कि जीनपुर से गोरखपुर जाना हो या छपरा को तरफ जाना हो तो उसके लिए मैं मांग करूंगा कि कोई ऐसी गाड़ी चलाई जाये जिससे की यात्री समय से वहां पहुंच सकें। छोटी लाइन की जो बात है वह तो मैंने आपको बतलाई ही है।

इन शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करता हूं और मन्त्री जी को बधाई देता हूं कि उन्होंने इतना अच्छा बजट पेश किया। सभी लोगों ने उनकी प्रशंसा की है और मैं भी अपने को उससे सम्बद्ध करता हूं और यह आशा करता हूं कि रेलवे में उत्तरोत्तर वृद्धि होनी रहे।

श्री नरेन्द्र बुवानिया (चुर्) : माननीय सभापति महोदय, आपने जो मुझे बोलने के लिए समय दिया उसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूं। हमारे युवा रेल मन्त्री महोदय ने इस सदन के समक्ष बहुत ही सुन्दर, आकर्षक, जनकल्याणकारी तथा जापक बाजट प्रस्तुत किया है जिसकी देश के प्रत्येक क्षेत्र में प्रशंसा की गई है। इस सदन में भी सभी माननीय सदस्यों ने इस बजट की प्रशंसा की है, मैं भी इसकी प्रशंसा एवं समर्थन करता हूं तथा मन्त्री जी को धन्यवाद भी देता हूं।

जहां तक रेल प्रशासन में सुधार की बात है, रेल अधिकारियों एवं कर्मचारियों को चुस्त बनाया है। मैं आपके द्वारा रेल मन्त्री महोदय से निवेदन करना चाहता हूं कि देश में ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जो पिछड़े हुए हैं, जहां रेल सुविधायें अत्यन्त आवश्यक हैं, वहां की गरीब जनता अभी तक रेलों की सुविधा से वांचत नहीं है। अतः उन क्षेत्रों से रेल सुविधा पहुंचाना नितान्त आवश्यक है। मैं भी एक ऐसे ही पिछड़े हुए क्षेत्र से चुनकर यहां पर आया हूं। राजस्थान के चुरू क्षेत्र के बारे में वहां विकास करने हेतु जो बातें बहुत आवश्यक हैं वह मैं यहां पर रखना चाहता हूं। माननीय मन्त्री जी ने बहुत सी नयी रेल लाइनें और नयी रेल गाड़ियां देने की बात कही है। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि जोधपुर से दिल्ली तक जोधपुर मेल आजादी के पहले से जो गाड़ी चली हुई है वही चली आ रही है कोई भी नयी गाड़ी नहीं चलाई गई है। इस सम्बन्ध में लगातार 15 वर्षों से मांग की जा रही है कि जोधपुर से दिल्ली के लिए कोई सुपर फास्ट ट्रेन चलाई जाये। अगर जोधपुर से दिल्ली वाया चुरू के लिए इस प्रकार की कोई गाड़ी चलाई जाती है तो उससे बहू सारा क्षेत्र कवर हो जायेगा और वहां का जनता का उससे बहुत बड़ा लाभ मिल सकेगा।

इसके साथ-ही-साथ सभी क्षेत्रों से भारी मांग आ रही है कि नयी रेल लाइन डाली जाये। हमारे यहां भी कुछ ऐसे स्थान हैं जहां का लोग न रेल लाइन व रेल गाड़ी देखी तक नहीं है। हमारे चुरू क्षेत्र में तारा नगर तहसील मुख्यालय और विधान सभा क्षेत्र है जोकि रेल लाइन से जुड़ा नहीं है और जिसके कारण वहां का विकास अवरुद्ध है। मैं चाहूंगा कि इस क्षेत्र का विकास करने के लिए वहां पर चुरू से तारा नगर और तारा नगर से नोहर एक नयी रेल लाइन का निर्माण किया जाये।

इसी प्रकार से मेरे कुछ और भी सुझाव हैं। मिसाल के तौर पर अभी जो लोकल गाड़ियां

चल रही है उनको अगर और थोड़ा सा आगे बढ़ा दिया जाये तो उससे कोई खर्च नहीं बढ़ेगा परन्तु उस क्षेत्र के लोगों को बड़ी सुविधा मिल सकेगी। मैं बराबर रेल विभाग तथा मंत्री जी से सम्पर्क करता आ रहा हूँ कि हमारे यहाँ एक लोकल गाड़ी चलती है, फर्स्ट आर० एम० और सेकेंड आर० एम०, मेरला सिटी से रतनगढ़ जोकि सुबह वहाँ आती है और शाम तक वहीं खड़ी रहती है और फिर शाम को वहाँ से वापिस रवाना होती है। यदि इस गाड़ी को चूह जिला मुख्यालय तक बढ़ा दिया जाये तो उन लोगों को बड़ी सुविधा मिल जायेगी जोकि काफी पैसा खर्च करने के बाद चूह जिला मुख्यालय तक पहुँच पाते हैं। इस प्रकार से चार तहसीलें जिला मुख्यालय से जुड़ जायेंगी।

हमारे पास जो मन्त्री जी का जवाब आया है उसमें मैं चाहता हूँ अधिकारियों ने उनको सही सूचना नहीं दी है। उन्होंने बताया है कि वहाँ पर टर्मिनल की कोई सुविधा नहीं है। मैं आप को बताना चाहता हूँ कि मैंने स्वयं जाकर देखा है कि वहाँ टर्मिनल की सुविधा है। इसलिए उसको चूह तक बढ़ाया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि लाखों रुपयों का रिवेन्यू इससे रेलवे डिपार्टमेंट को मिलेगा। रेलवे डिपार्टमेंट का एक भी पैसा खर्च नहीं होगा।

दूसरी गाड़ी गंगानगर जिले के हनुमानगढ़ से राजगढ़ के लिए चलती है, यदि उनको चूह तक बढ़ा दिया जाए और चूह से जो गाड़ी सायंकाल जयपुर के लिए चलती है, उसके साथ इसको जोड़ दिया जाए तो इसमें जो लाखों लोग यात्रा करते हैं, उनको इसका लाभ मिलेगा। सभापति महोदय, मेरा क्षेत्र रेगिस्तान का सबसे बड़ा पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहाँ पर बेरोजगारी भी फैली हुई है। रोजगार का कोई साधन नहीं है। इस ओर भी माननीय मन्त्री जी को ध्यान देना चाहिए। हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी देश के पिछड़े हुए क्षेत्रों में जाकर स्थिति का जायजा लेते हैं। उनका सकार है कि गरीब लोगों को ऊपर उठाये और लोगों को रोजगार दें। मेरे क्षेत्र में किसी प्रकार का कोई उद्योग नहीं है। वहाँ रोजगार का कोई साधन नहीं है। यदि आप वहाँ पर रेलवे की कोच-फैक्ट्री की स्थापना कर दें तो मैं समझता हूँ कि इससे हजारों लोगों को रोजगार मिलेगा और वहाँ का विकास हो सकेगा।

अब मैं अपने क्षेत्र में आरक्षण की सुविधा के बारे में आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र के लोग जो असम, कलकत्ता में व्यापार के लिए जाते हैं, उन लोगों के अन्य यात्रा करने वालों को आरक्षण की सुविधा न होने से परेशानी उठानी पड़ती है। मेरे जिले की तीन तहसीलें हैं, जिनका मैं नाम लेना चाहता हूँ—हुंजरगढ़, राजगढ़ और सुजानगढ़ ये बहुत बड़ी तहसीलें हैं, लेकिन यहाँ पर आरक्षण की कोई सुविधा नहीं है। मैं आपको सुझाव देना चाहता हूँ कि हुंजरगढ़ में बीकानेर मेल, राजगढ़ में गंगानगर जयपुर एक्सप्रेस और सुजानगढ़ में जोधपुर मेल इनमें 40-40 सीटों का कोटा बढ़ाकर आरक्षण की सुविधा बढ़ाई जाए। इससे वहाँ के लोगों को सुविधा हो सकेगी।

मेरे क्षेत्र के अन्दर आजादी से पहले रेल लाइनें डाली गई थी। उस वक्त जो एक गांव से दूसरे गांव में जाने का रास्ता था, उस रास्ते के ऊपर रेल लाइनें डाली गईं। वह रास्ता गांव के लोगों के लिए बन्द हो गया। आने-जाने का कोई रास्ता नहीं रहा। पहले एक गांव से दूसरे गांव में जाने के लिए लोग बैल गाड़ियों से और ऊंट गाड़ियों से जाते थे। लेकिन अभी रेल विभाग ने पिछले चार-पांच सालों से वहाँ पर स्लीपर लगा कर रास्ता बन्द कर दिया। उसके बन्द करने से लोगों को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। माननीय मंत्री जी ने बहुत ही सुन्दर बजट पेश किया है, गरीबों के लिए

[श्री नरेन्द्र बुदानिया]

हितकारी बजट पेश किया है, इसलिए गांवों में जो गरीब लोग रहते हैं, उनके लिए भी आपको कुछ सोचना चाहिए। वहां के लोग दस-दस कोस घूम कर एक गांव से दूसरे गांव आते हैं। आप चिन वहाँ एक्सीडेंट होते हैं। जो रास्ता बना हुआ है, उस रास्ते से स्लीपर्स से हटकर लोग जाते हैं। इस प्रकार वहाँ एक्सीडेंट हो जाते हैं। अपने सुना होगा कि हमारे देश की सेवा करने वाले सैनिक, जिनका बहुत बड़ा एक्सीडेंट मेरे क्षेत्र में हुआ था, उसमें करीब 22-23 सैनिक मारे गये। उसका कारण था, जो रास्ता था उसके ऊपर रेल ट्रैक बना हुआ है, उस रास्ते पर स्लीपर्स लगाकर उसको बन्द किया हुआ है। जब वे उस पर से निकलने लग, तो उधर से गाड़ी आ गई और ट्रक जवानों का उस पर से निकल नहीं सका, तो एक्सीडेंट हो गया। नियम बना है कि ज्यादा पैसा स्टेट गवर्नमेंट दें। मेरा निवेदन है कि लाइन डालने के पहले जो रास्ते थे, उसमें रेलवे विभाग खर्चा वहन करे। मैं आपसे कहता हूँ कि आप मानव-रहित-गेट बनायें। हम नहीं कहते हैं कि गेट पर आदमी खड़ा करें, हम नहीं कहते हैं कि कोई चौकीदार खड़ा करें, हम नहीं कहते हैं कि कोई और खर्चा हो। हम कहते हैं कि आप मानव रहित गेट बना दें। मेरा निवेदन है कि मोटर गाड़ी को निकलने के लिए, ऊंट गाड़ी को निकलने के लिए आप ग्रामीणों को कोई सुविधा दें। यदि आप उनको सुविधा देंगे, तो इससे बड़ा कोई काम नहीं हो सकता है।

एक बात और कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र में रेवाड़ी से बीकानेर तक एक लोकल गाड़ी चलती थी, जिसको बन्द कर दिया गया है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण गाड़ी है और इसके बन्द होने से लोगों में बड़ा असंतोष है। हमने लोगों को समझाया कि डिफेंस की वजह से यह गाड़ी बन्द हुई है लेकिन अब तो कोई ऐसी बात नहीं रही। डिफेंस वाली बात जब हम लोगों के सामने कहते हैं, तो वे समझते हैं कि हम झूठ बोल रहे हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि इसको तुरन्त चालू किया जाए ताकि लोगों को सुविधा वापस उपलब्ध हो सके।

इसके साथ-ही-साथ आपने 1987-88 के बजट में ग्रामीण क्षेत्रों में 50 हास्ट स्टेशन खोलने का अच्छा निर्णय लिया है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि मेरे यहाँ कुछ स्टेशन ऐसे थे जहाँ पर गाड़ी रुकती थी लेकिन अब वहाँ गाड़ी रुकना बन्द कर दिया गया है। तालछापर जो बहुत बड़ा कस्बा है, वहाँ पर पहले जोधपुर से दिल्ली चलने वाली गाड़ी रुका करती थी लेकिन पिछले चार-पांच सालों से वहाँ पर गाड़ी का रुकना बन्द कर दिया गया है, जिससे उस क्षेत्र के लोगों को बहुत तकलीफ उठानी पड़ रही है। रेलवे प्रशासन द्वारा यह कहना कि वहाँ पर गाड़ी रोकना व्यवहार्य नहीं है, यह बिल्कुल असंगत बात है। मेरा निवेदन है कि तालछापर में जोधपुर मेल का पुनः ठहराव किया जाए। इसी प्रकार दुधवाखारा है, वहाँ पर काफी दिनों से लिक एक्सप्रेस रुकने की मांग चली आ रही है। मेरा निवेदन है कि ग्रामीण क्षेत्रों की सुविधा के लिए बीकानेर-दिल्ली लिक एक्सप्रेस वहाँ पर रोकनी जाए।

मैं एक बार फिर मन्त्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने एक लाभ का और यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करने वाला बजट पेश किया है।

[धनुषाद]

श्री बलवन्त सिंह रामूबालिया (संगरूर) : सत्कारुण्य बल के मेरे कई सहयोगियों ने रेलवे बजट की सराहना की है। अतः मुझे दुबारा बजट की प्रशंसा करने की आवश्यकता नहीं है। मैं केवल पंजाब और पूरे देश की आवश्यकताओं और कठिनाइयों का उल्लेख करूंगा।

मैं माननीय मन्त्री महोदय से दिल्ली और अमृतसर के बीच और दिल्ली और फिरोजपुर के बीच रेल मार्ग का विद्युतीकरण करने का अनुरोध करूंगा क्योंकि इन दोनों मार्गों का राष्ट्रीय हितों की दृष्टि से काफी महत्व है क्योंकि अनाज को पंजाब से दूररे भागों में ले जाना पड़ता है। पंजाब सरकार, भारत सरकार और भारतीय खाद्य निगम से अनाज उठाने के लिए कहती रही है। पिछले एक वर्ष के दौरान केन्द्र सरकार की ओर से पंजाब की एजेंसियों द्वारा खरीदा गया अनाज बिना ठके गोदामों में पड़ा है। 50 प्रतिशत अनाज ठके हुए गोदामों में पड़ा हुआ है और 50 प्रतिशत बिना ठके गोदामों में पड़ा हुआ है रहस्य और अन्याय यह है कि पंजाब सरकार को जो केवल एक मात्र खरीद एजेंसी है रेलवे और दूसरी एजेंसियों को विलम्ब शुल्क के रूप में 25 करोड़ रुपए का भुगतान करना पड़ता। अतः अनाज को उठाने के लिए कुछ करना चाहिए इस कार्य को करने के लिए भारतीय खाद्य निगम को नये माल डिब्बे और नई गाड़ियां उपलब्ध कराई जानी चाहिए। भारतीय खाद्य निगम रेलवे पर आरोप लगाता है। वे कहते हैं कि उन्हें रेलवे से सहयोग नहीं मिल रहा है।

स्थानीय लोगों को अधिक रोजगार देने के उद्देश्य से पंजाब में कपूरथला में एक डिब्बा निर्माण कारखाना लगाया जाना था। अतः मैं माननीय मन्त्री से कपूरथला डिब्बा निर्माण कारखाना शीघ्र पूरा करने और स्थानीय क्षेत्रों से अधिक से अधिक लोग उसमें लगाने का अनुरोध करूंगा। श्रीमन् मेरे सहयोगी ने अभी उल्लेख किया था कि पंजाब, हरियाणा और राजस्थान में गाड़ियों को रद्द कर दिया गया था। अब रक्षा की तैयारियों के बारे में अनिश्चितता और पाकिस्तान के इरादे का भी पता चल गया है। मैं सरकार से नम्र निवेदन करूंगा कि इन राज्यों में रद्द की गई गाड़ियों को चलाया जाये।

इस संदर्भ में, मैं कहना चाहूंगा कि पंजाब के मुख्य मन्त्री सरदार बरनाला ने अपने जन्म शहर बरनाला में ऊपर पुल बनाने के लिए रेलवे मन्त्री को कई बार लिखा है। सरदार बरनाला धर्म निरपेक्ष और राष्ट्रीय एकता और अखंडता की ताकतों के बीच स्वयं एक पुल है। उनके जन्म शहर में एक साधारण पुल के निर्माण की मंजूरी क्यों नहीं दी गई? मैं सोचता हूँ इस सदन में श्री रंगा और दूसरे वरिष्ठ सहयोगी मुझसे सहमत होंगे। इसलिए इस पुल को मंजूरी दी जानी चाहिए और जितनी जल्दी हो सके इसका निर्माण किया जाना चाहिए।

महोदय, पंजाब में कई स्थानों में बिना चौकीदार के फाटकों की समस्या है। निस्संदेह पूरे देश में चौकीदार रहित रेलवे फाटक काफी संख्या में हैं। लेकिन पंजाब में यह समस्या बहुत गम्भीर है क्योंकि पंजाब में अधिकतर किसानों ने कृषि में यांत्रिक तरीकों को अपना लिया है। वहाँ काफी संख्या में ट्रैक्टर और ट्रोलियां किसानों द्वारा उपयोग में लाई जाती हैं अब ये किसान इन ट्रैक्टरों और ट्रोलियों को बिना चौकीदार वाले फाटक पर से ले जाते हैं तो उस समय बड़ा खतरा रहता है। हम समाचार

[श्री बलबन्त सिंह रामबालिया]

पत्रों में पढ़ते हैं कि चौकीदार रहित रेलवे फाटकों पर दुर्घटनाएं होती हैं जिससे ट्रेली या ट्रेक्टर दब जाते हैं।

इसको ध्यान में रखते हुए चौकीदार रहित रेलवे फाटकों पर चौकीदार रखे जाने चाहिए। मैंने हाल ही में पटना का दौरा किया और मुझे बताया गया कि बिहार पुलिस द्वारा रेलवे की भू-सम्पत्ति पर जबरदस्ती कब्जा कर लिया गया है। इसकी आज्ञा नहीं दी जानी चाहिए और रेलवे की भूमि को खाली करवाने के लिए प्रत्येक सम्भव उपाय करना चाहिए।

श्रीमन् जी०आर०पी० पर आते हुए मैं कहना चाहूंगा कि जी०आर०पी० को रेलवे के प्रति उत्तरदायी होना चाहिए। अब साधारण प्रवृत्ति यह है कि जो अयोग्य होते हैं उन्हें जी०आर०पी० में भेज दिया जाता है। अगर किसी व्यक्ति को जी०आर०पी० में भेजा जाता है, तो वह महसूस करता है कि उसे सर्वाधिक सजा दी गई है। वह जी०आर०पी० में स्थानान्तरण को ऐसा मानते हैं। यहाँ बहुत अधिक घ्रष्टाचार और अव्यवस्था है। मैं उन पर स्पष्ट रूप से आरोप नहीं लगाता हूँ लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि उन्हें पूरी तरह से उत्तरदायी होना चाहिए और जी०आर०पी० को सम्बद्ध महा-प्रबन्धक (रेल) के लिए उत्तरदायी बनाया जाना चाहिए।

श्रीमन्, स्टेशन मास्टरों के आन्दोलनों के बारे में, मैं कहना चाहता हूँ कि मन्त्री उनके साथ वार्ता करें तथा उन्हें न्याय दिलाएं, जो न्यूनतम भूख हड़ताल पर बैठे हैं। इन शब्दों के साथ—कुछ इस भाषा के साथ कि मन्त्री जी पंजाब के लिए कुछ करेंगे— मैं सभापति महोदय को बोलने का मौका देने के लिए छान्दबाद देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री गंगा राम (फिरोजाबाद) : आदरणीय सभापति महोदय, माननीय रेल राज्य मन्त्री जी ने वर्ष 1987-88 का सराहनीय रेलवे बजट प्रस्तुत किया है जिसकी सर्वत्र सराहना की जा रही है। मैं इसके लिए उनको बधाई देता हूँ और पूरे सदन के साथ उस बधाई देने में अपने को सम्बद्ध करता हूँ। लेकिन उनसे यह अपेक्षा करता हूँ कि वे इस बधाई के बाद इस कार्य में और भी अधिक गति लाएँगे, रेलवे का जो विभाग है, उसके विभिन्न अंगों में सुधार लाएँगे। ऐसी मेरी आकांक्षा है, ऐसी मैं उनसे अपेक्षा करता हूँ।

यह बड़ी प्रसन्नता की बात है कि माननीय रेल राज्य मन्त्री जी ने 69 करोड़ रुपए का सर-प्लस बजट सदन में प्रस्तुत किया है। उसके बारे में विपक्षी दल के मेरे मित्रों ने थोड़ी-सी आलोचना यह की है कि इससे पहले उन्होंने दिसम्बर, 1986 में एक हजार करोड़ के टैक्सेस लगा दिए थे और जैसा कि मेरे एक सहयोगी ने इस बात को साफ कर दिया है, उस वक्त चतुर्थ वेतन आयोग का जो भार बढ़ रहा था, उसको पूरा करने के लिए वह आवश्यक था। लिहाजा कोई उचित बजट उस पर आलोचना करने की प्रतीत नहीं होती है।

सबसे बड़ी संतोष की बात यह है कि जो 69 करोड़ का जो सरप्लस बजट है, उसमें 507 करोड़ के लगभग सामान्य राजस्व का भुगतान किया जाएगा और 920 करोड़ के डिप्रीसिएशन रिजर्व फण्ड के पर्याप्त मात्रा में बढ़े हुए कंटीव्यूशन को समायोजित किया जाएगा। यह एक बहुत बड़ी उपलब्ध रेलवे विभाग की होगी।

बजट में भारतीय रेलवे वित्त निगम की स्थापना का भी प्रावधान किया गया है। इस निगम की अधिकृत पूंजी 200 करोड़ रुपए और पेड-अप कैपिटल 50 करोड़ रुपए होगी। हम आशा करते हैं कि भारतीय रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के जो दो अन्य निगम हैं— राइट्स और इर्कान, उनकी भांति ही यह तीसरा निगम भी जनता और राष्ट्र के हित में लाभकारी सिद्ध होगा।

रेलवे मन्त्रालय ने पेंशन के मामले निपटाने की एक बहुत अच्छी प्रणाली शुरू की है। चूंकि मैं कामिक विभाग की परामर्शदात्री समिति में हूँ जहाँ कि पेंशन के केसेस डील होते हैं अतः उस समस्या से मैं अवगत हूँ। रेलवे मन्त्रालय ने पेंशन अदालतों की प्रक्रिया भारत सरकार के कामिक विभाग के सहयोग से प्रारम्भ की है। उससे सेवा-निवृत्त रेल-कर्मचारियों की पेंशन के मामलों को शीघ्र निपटाने में सहायता मिल रही है और आगे भी मिलेगी। मैं रेलवे मन्त्रालय को इसके लिए बधाई देता हूँ।

अभी मेरे मित्र श्री भोजा राउत ने अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के आरक्षण के विषय में भी बात कही थी और यह बड़ी प्रसन्नता की बात है कि रेलवे मन्त्रालय में जो बैंक-लॉग है रिजर्वेशन का क्योंकि 16 लाख एम्प्लाइज में से अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों का रिजर्वेशन मुश्किल से सवा छः या साढ़े छः प्रतिशत पूरा हो पाया है, इसके लिए रेलवे मन्त्रालय ने पूरा करने का सहायक कदम उठाया है। प्रोन्नति में जो आरक्षण की व्यवस्था है, उसकी ओर भी ध्यान देने का बचन उन्होंने दिया है। लेकिन मैंने एक बार सन 1985 में मंत्री जी से उनके ऑफिस में कहा था कि हम लोगों के पास अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की उत्पीड़न की अनेक शिकायतें आ रही हैं। इसलिए इनके लिए रेलवे विभाग में एक विशेष प्रकोष्ठ स्थापित कर दे, लेकिन अभी तक उस पर कोई कार्यवाही नहीं हुई है। मैं अनुरोध करूंगा कि उनके लिए एक विशेष प्रकोष्ठ स्थापित कर दे तो जितनी भी शिकायतें और बिट्टियां हम लोग मंत्री महोदय को लिखते हैं, वे कम हो जाएंगी और इन लोगों की जो शिकायतें हैं वे भी वहीं की वहीं दूर होती चली जाएंगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि द्वितीय श्रेणी की कोचेज की जो बहुत दुर्दशा है उसको सुधारन और रेलवे में बढ़ते हुए अपराधों की रोक-थाम के लिए भी विशेष प्रयत्न कर। क्योंकि बजट में इन अपराधों की रोक-थाम के लिए कोई विशेष बात नहीं कही गई है। बजट में यह प्रावधान है कि द्वितीय श्रेणी की सभी पुरानी स्लोपर कोचेज में आरामदायक गद्दे लगाए जाएंगे। वैसे ही द्वितीय श्रेणी की सीटों और बर्थों की हालत बड़ी ही असंतोषजनक है इसका आकलन माननीय मंत्री जी कभी भी द्वितीय श्रेणी के डिब्बे में सफर करके देख लें और अंदाजा लगा लें कि द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की कितनी दुर्दशा है।

मान्यवर, मैं इस सम्बन्ध में अबध एक्सप्रेस की दुर्दशा के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। मैंने कई बार इस सदन में और मंत्री जी को पत्राचार द्वारा भी अवगत कराया है कि जो अबध एक्सप्रेस

[श्री गंगा राम]

लखनऊ से आगरा होते हुए कोटा तक जाती है, उसकी स्थिति इतनी खराब है कि कुछ कहा नहीं जा सकता है। मैंने स्वयं इसमें कई बार सफर करके देखा है। फर्स्ट क्लास के जो दरवाजे हैं उनमें चटकनी तक नहीं हैं और दरवाजे गिरने को हो गए हैं। वास्तव में दरवाजों की इतनी खराब दशा हो गई है कि उनके गिरने की नौबत आ गई है। मैंने देखा है अभी पिछले कुछ दिनों में थोड़ी-सी लीपा-पोती उसमें की गई है, लेकिन वहां की स्थिति बहुत खराब है। मैं निवेदन करूंगा कि इसके सुधार के लिए विशेष प्रयत्न किए जाएं। यह ट्रेन कहलाने को तो अवध एक्सप्रेस कहलाती है, लेकिन लखनऊ से लेकर कानपुर तक और टूंडला से आगरा और कोटा तक बिल्कुल पैसेंजर ट्रेन हो जाती है।

पहले कहा गया था कि हम बहुत शीघ्र ही टूंडला से लेकर कोटा तक की लाइन का विद्युतीकरण कर रहे हैं, उससे इसकी गति में वृद्धि होगी। मैं अनुरोध करूंगा कि लखनऊ से कानपुर तक और टूंडला से कोटा तक इस ट्रेन को भली-भांति चलाया जाये और जहां विद्युतीकरण की आवश्यकता है, वहां विद्युतीकरण किया जाये।

मैं कई बार लिख भी चुका हूं और सदन में भी कह चुका हूं कि अवध एक्सप्रेस में कम-से-कम 40 शीय्ताओं का एक ए०सी० टू टोयर कम्पार्टमेंट लगा दिया जाये तो लोगों को सुविधा होगी।

प्रस्तुत बजट में 67 रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशनों के रूप में परिवर्तित करने का प्रावधान है, यह अच्छा कदम है। मेरा अनुरोध है कि ताज नगरी आगरा जो पर्यटकों का मुख्य आकर्षण स्थल है, मेरा अनुमान है कि इन 67 आदर्श रेलवे स्टेशनों में उसका भी नाम आपने रखा होगा, अगर नहीं रखा हो तो उसे उसमें सम्मिलित करने की कृपा करें।

मैं मन्त्री जी का आभारी हूं कि उनकी कृपा से तीव्रतम गति की मगध एक्सप्रेस गाड़ी, हमारे जन-प्रतिनिधियों के कहने पर फिरोजाबाद में एक तरफ से जाने के लिए रोकी जाने लगी है, लेकिन दूसरी तरफ से नहीं रोकी जाती है। यह एक छोटी-सी बात है। आप इसका परीक्षण कर लें और फिरोजाबाद में इस मगध एक्सप्रेस को दूसरी तरफ से आने पर भी वहां रोकने की व्यवस्था करें।

हमारे यहां टूंडला के जंक्शन पर गोमती एक्सप्रेस नहीं रुकती है जबकि अलीगढ़ में रुक जाती है। हम बार बार जोर देते हैं कि इसका ह्रास्ट टूंडला में भी कर दिया जाये, मगर इसे अभी तक नहीं किया गया है। मेरा निवेदन है कि इस पर भी तुरन्त ध्यान दिया जाये।

मेरा क्षेत्र चम्बल घाटी का क्षेत्र है जो कि दस्यु-प्रभावित है। रेल मन्त्रालय ने इसी प्रकार के क्षेत्र में इटावा से लेकर गुना तक एक रेलवे लाइन की स्वीकृति दी है। कोई वजह नहीं है कि हमारे अनुरोध करने पर और जनता की मांग पर आगरा से लेकर बाह तक जो एक पुरानी रेलवे लाइन थी, उसको पुनरुज्जीवित न कर दिया जाये। इस पर अवश्य ध्यान दिया जाये जिससे इस पिछड़े क्षेत्र की अनेक समस्याओं पर अच्छा प्रभाव पड़ेगा।

इन शब्दों के साथ मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे समय दिया। धन्यवाद।

श्री जगन्नाथ प्रसाद (मोहनलाल गंज) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। माननीय सिधिया जी द्वारा पेश किये गये बजट का स्वागत करते हुए मैं उनको बधाई देता हूँ कि उन्होंने सर्व हिताय वजट पेश किया है। मैं माननीय सिधिया जी को इसलिये भी बधाई देता हूँ कि आज तक जितने भी पत्र हमने लिखे, और दूसरे सदस्यों ने भी लिखे होंगे, उनके ऊपर उन्होंने कार्यवाही की है और जबाब भी दिया है। सदन के सारे वक्ताओं ने माननीय मन्त्री जी की भूरि-भूरि प्रशंसा की है, मैं भी अपने को उससे सम्बद्ध करता हूँ और इसके साथ ही कुछ सुझाव अपने क्षेत्र और प्रदेश के कुछ स्थानों के बारे में देना चाहता हूँ।

4.34 प०स०

[श्री जैनूल बशर पीठासोन हुए]

उत्तर प्रदेश में उन्नाव स्टेशन बहुत पुराना स्टेशन है जिस पर प्लेटफार्मों की लम्बाई बहुत कम है। आजकल की लम्बी ट्रेनें प्लेटफार्म से बहुत दूर निकलकर खड़ी होती हैं, जिससे यात्रियों को दिक्कत होती है। मेरा सुझाव है कि इन प्लेटफार्मों की लम्बाई को और बढ़ाया जाये।

उन्नाव की रेलवे की सरप्लस भूमि पर दूसरे लोगों ने कब्जा कर रखा है, जिसके लिए माननीय मन्त्री जी को मैंने पत्र लिखा था। उन्होंने कृपा करके उस कब्जे को हटाने के लिए कार्यवाही करने के लिए विभाग को लिखा था और उस विभाग ने भी सूचना दी थी कि उस कब्जे को हटा देंगे, लेकिन अभी तक वह कब्जा नहीं हटा है। इससे रेलवे को काफी घाटा होने की आशंका है। मेरी दरखवास्त है कि रेलवे की भूमि को आप बचावें।

एक छोटा-सा निवेदन मैं और करना चाहता हूँ। 30-डाउन दिल्ली लखनऊ मेल संदीला और बालामऊ स्टेशनों पर बहुत पहले रुकती थी, लेकिन अब उसका वहाँ रुकना बन्द हो गया है, जिससे यात्रियों को बड़ी परेशानी होती है। मेरा निवेदन है कि आप पुनः आदेश दें जिससे संदीला और बालामऊ में यह गाड़ी रुकने लगे। मैंने आपके पास एक सुझाव भेजा था कि बुढ़वल से सीतापुर जो मीटरगेज है, उसको ब्राडगेज में बदल दिया जाये जिससे गोरखपुर और दिल्ली के बीच सीधा रेल मार्ग बढ़ी लाइन का हो जायेगा। शायद आपने इसका सर्वे भी करवा लिया है। इसमें खर्चा भी ज्यादा नहीं नहीं होगा और यात्रियों के समय की भी काफी बचत होगी।

लखनऊ वर्कशाप के बारे में मेरा निवेदन है कि यह एक बहुत पुरानी वर्कशाप है। यहाँ पर जो मशीनी अर्थात् आई है वह लेटेस्ट टेक्नॉलाजी की है। इसके लिए विशेष प्रशिक्षण की आवश्यकता पड़ती है। इस कारण रेलवे विभाग प्रशिक्षण के लिये आदमी भेजे।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसके ऊपर ध्यान देंगे और कर्मचारियों को लेटेस्ट टेक्नॉलाजी की मशीनों के ऊपर लगा कर फायदा पहुंचावेंगे।

लखनऊ में आलमबाग में रेलवे की भूमि एल० डी० ए० को बेच दी गई है जिससे रेलवे को काफी घाटा हुआ है। मेरा सुझाव है कि लखनऊ में चारबाग, बंदरबाग और आलमबाग में जो भूमि



[श्री जगन्नाथ प्रसाद]

रेलवे की सरप्लस पड़ी हुई है, इसकी एक सोसायटी बनाकर रेलवे कर्मचारियों को दे दी जाये और वहाँ पर उनके क्वार्टर बना दिया जायें। इससे रेलवे की भूमि का सही उपयोग भी हो सकेगा।

चारबाग लखनऊ में एक बहुत पुराना अस्पताल है। यह अंग्रेजों के जमाने का है। यह बहुत छोटा सा है। इसमें कर्मचारियों की संख्या करीब 22 हजार है। जब कोई विशेष बीमारी होती तो कर्मचारियों को दिल्ली आना पड़ता है। मेरा सुझाव है कि वहाँ पर अधिक बेहस की व्यवस्था की जाये और नई व्यवस्था का इंतजाम किया जाये जिससे मरीजों को दिल्ली न आना पड़े।

मैं रेल मन्त्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने हमारे निर्वाचन क्षेत्र काकोरी और आलमनगर में ओवरब्रिज का निर्माण किया। इसका निर्माण बहुत अच्छा रहा है।

आपने शहीदों की विधवाओं को जो रियायत दी है वह भी स्वागत योग्य है। आप इसी तरह से स्वतंत्रता सेनानियों की विधवाओं को भी सुविधा दें। मेरे क्वार्टल से यह मामला आपके यहाँ विचाराधीन भी है। इसको शीघ्र मान लिया जाये।

जो एक्स-एम० पी० इस हाऊस के और उस हाऊस के हैं आज उनको बहुत ही परेशानी होती है। अतः उनको भी यात्रा सुविधा मिलनी चाहिए। जैसे कि असेम्बली में एक्स-एम० एल० एज० को सुविधा मिली हुई है वैसे ही सुविधा इन एक्स-एम० पीज० को भी दी जानी चाहिए।

मैं एक बार फिर माननीय मंत्री जी ने जो बहुत अच्छा बजट देश के हित के लिये पेश किया है, उसके लिए उन्हें मुबारकबाद देता हूँ।

श्री ललितेश्वर शाही (मुजफ्फरपुर) : समापति महोदय, आपके द्वारा रेल मन्त्रालय का ध्यान मैं कुछ खास बिन्दुओं की ओर खींचना चाहता हूँ। यह बात सही है कि बहुत दिनों के बाद हमारे सामने एक ऐसा बजट पेश हुआ है जो डेफिसिट नहीं है, सरप्लस है। इसके लिए मैं इन्हें बधाई देता हूँ और मन्त्री जी के द्वारा इनके बारे में कर्मचारियों को भी बधाई देता हूँ कि इन्होंने काम का एक अच्छा वातावरण तैयार किया है। लेकिन मैं जो बातें आपके सामने पेश करना चाह रहा हूँ वह कुछ तो बातें ऐसी हैं जिनका आगे भविष्य से सम्बन्ध है। ट्रैफिक जिस तरह से हिन्दुस्तान में बढ़ रहा है, औद्योगिकरण हो रहा है, उस हिसाब से सोचना होगा, ध्यान करना होगा और जिस तरह की डिमांड भी है कि इन-इन जगहों पर नयी-नयी रेल लाइनें खोली जायें, इन तीनों चीजों को ध्यान में रखकर हमें विचार करना होगा कि आगे किस तरह से हम साधन जुटाएँ जिससे अधिक रेल लाइनें हम खड़ी कर सकें।

प्रधान मन्त्री जी ने कहा कि कैपिटल मार्केट में ब्यायेंसी है, एकोनामी में ब्यायेंसी है। यह बात सही भी है। पब्लिक सेक्टर प्रोजेक्ट हो या प्राइवेट सेक्टर के कैपिटल ईश्यू जो निकलते हैं वे ओवर-सबस्क्राइब हो रहे हैं। तो समाज में यह एक अवस्था जो ओवर-सबस्क्रिप्शन की है इसका क्या ऐडवांटेज रेल मन्त्रालय अपन लिए लेने को सोच रहा है? क्योंकि रत्न मन्त्रालय कहता है कि उसका

पास पैसे नहीं हैं, साधन की कमी है, इसलिए नयी लाइन नहीं बना सकते हैं और दूसरी तरफ नयी लाइनों की जरूरत है। इन दोनों का सामंजस्य होना चाहिए। इनकी कहीं पर कोई स्कीम होनी चाहिए मिलाकर जिससे जो कैपिटल मार्केट की ब्यायेंसी है उसका ऐडवांटेज रेल के एक्मपेंशन में लिया जा सके। इसलिए मैं यह एक छोटी सी तजवीज पेश करना चाहता हूँ कि जब कैपिटल मार्केट में इतनी ब्यायेंसी है, बैंकों के पास पैसे हैं, प्राइवेट इंडिविजुअल्स के पास पैसे हैं तो इनको मिलाकर कोई कंसाशियम बनाकर अलग-अलग रेल लाइनों का छोटा-छोटा टुकड़ा कहीं 60 किलोमीटर, कहीं 70 किलोमीटर, कहीं 100 किलोमीटर इनके जिम्मे दिया जाय कि वह बना लें और बैंकेबल प्रोजेक्ट तो कोई होगा तो नौ वर्ष का होगा या बहुत होगा तो दस वर्ष का होगा, दस वर्ष में उनका कैपिटल सच जाय, उसके बाद वह प्रापर्टी इण्डियन रेलवे की हो जाय। रेलवे चलाने का भार उस अवधि में भी इण्डियन रेलवेज का हो सकता है। इसकी छानबीन होनी आवश्यक है, नहीं तो ज़िम गति से हंग आगे बढ़ना चाहते हैं वह गति हमारी नहीं आ सकती है। यह एक दृष्टिकोण था जो मैंने पेश करना मुनासिब समझा।

दूसरी बात—जब सारी दुनिया तेज चलना चाहती है, जैसे अभी टेनको के मैनेजिंग डायरेक्टर जापान गए, होंडा कम्पनी में देखने के लिए तो पूछा कि इन्वेन्ट्री क्या है तो उन्होंने कहा कि जीरो इन्वेन्ट्री है। सामान आता है साढ़े ग्यारह बजे और 12 बजे की शिफ्ट में वह लग जाता है, गाड़ी रोल होकर निकल जाती है। हमारे यहाँ तीन महीने की इन्वेन्ट्री रखनी पड़ती है सामान जुटा कर क्योंकि रास्ते में इतनी बाधाएँ हैं। कभी रेल नहीं पहुंची, कभी ट्रक अटक गया, कभी बन्द हो गया। इसलिए यह सामान हम सोच ही नहीं सकते हैं कि इस तरह आबे और ना-इन्वेन्ट्री पर हमारा काम चले। लेकिन जब राष्ट्र को आगे बढ़ाना है तो उसकी गति तेज करनी होगी। इन्फ्रा स्ट्रक्चर को भी बनाना होगा कि जिसमें ये सारी बाधाएँ खत्म हो जायं। तो उस हिसाब से हमें कुछ तेज गाड़ियों की बात भी सोचनी चाहिए। आज से सोचेंगे तो पांच वर्ष के बाद वह इम्प्लीमेंट होगा। कुछ लोग इल्पूअंस में जीते हैं, कुछ लोग ख़ाब में पलते हैं। लेकिन वह ख़ाब कुछ दिन बाद आकर सच हो जाता है। ख़ाब में जीना भी एक अच्छी बात है। जब तक अच्छी बात हम आगे के लिए नहीं सोचेंगे तब तक उसे प्राप्त कैसे करेंगे? तो क्या हम नहीं सोच सकते कि आज से पांच वर्ष के बाद हमारे यहाँ बुलेट ट्रेन चले जिसकी स्पीड 2 सौ किलोमीटर हो और हम दो सौ किलोमीटर चंटे भर में पहुंच जायं। तो आगे से तो सोचना होगा, परिकल्पना करनी होगी। तभी वह बात सामने आएगी।

दूसरी दो तीन बातें हैं। जैसे बनारस में बीजपल लोकोमोटिव को 3 करोड़ 84 लाख इस साल खिया जाय। लेकिन प्रोडक्शन टारगेट जो पहले का था, बढ़ी है। उसका नहीं बढ़ाया, पता नहीं क्या कारण है। इस साल 670 किलोमीटर नए ट्रैक के इनरजाजेशन की बात इसमें लिखी हुई है। और चितरंजन लोकोमोटिव से ग्यारह रेल इलैक्ट्रिक इंजन निकलेंगे, जो कि 670 किलोमीटर चलाने के लिए इनएडिक्वेट होंगे। इसका कोई जिक्र नहीं है कि आप इम्पांट करेंगे या क्या करेंगे। यह कमी मुझे उसमें नजर आई। इसके बारे में मैं आपसे जानना चाहता हूँ। आशा है, मंत्री जी अपने जवाब में बलान की कृपा करेंगे।

एक बीज और है, जिसका जिक्र नहीं हुआ है। हमारी आमदनी बढ़ी है, हॉलिस बढ़ा है, हमारा

[श्री ललितेश्वर शाही]

प्रशासनिक विकास अच्छा हुआ है, लेकिन थैपट और क्लेम्स में रेलवेज का बहुत पैसा चला जाता है। इसके बारे में कोई ऐसी बात नहीं बताई गई है, सम्भव है रेल मन्त्री जी अपने जवाब में बतायेंगे, तो उससे हमारी जानकारी बढ़ेगी।

जहाँ तक एडमिनिस्ट्रेशन की बात है। पहले राजा होते थे, अब डेमोक्रेसी है। एडमिनिस्ट्रेशन का तो यह काम होता है, कि सभी जगह से, जहाँ से हो सके, वहाँ से खींचे और जहाँ पर जरूरत हो, वहाँ उसको दिया जाए। लेकिन इण्डियन रेलवेज की क्या हालत है? 54 परसेंट सबरबन ट्रैफिक है। 54 परसेंट से आमदनी 11.7 परसेंट है। मैं पैसेंजर अनिग की बात कर रहा हूँ, जहाँ 54 परसेंट सबरबन ट्रैफिक से अनिग 11.7 परसेंट है, 12 परसेंट मान सीजिए और सैकंड क्लास पैसेंजर से अनिग 77 परसेंट है। जहाँ से 77 परसेंट अनिग है, उस सेक्टर पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। यह मैं आगे बताऊँगा कि यह कैसे हो रहा है।

अब मैं दो-चार शब्द, जहाँ से मैं चुनकर आया हूँ, वहाँ के सम्बन्ध में भी कहना चाहूँगा। साब ही यह भी डर है कि यह नेशनल एसेम्बली है, कोई ऐसी बात न हो जो खींचकर एक प्रान्त की बात कही जाए। हालाँकि प्रान्त की यह बात भी ऐसी है, जिसको कहे बिना भी नहीं रहा जाता है। आज से कुछ वर्ष पहले इस देश का एक-तिहाई व्हील मूवमेंट बिहार से शुरू होता था। कोल-फील्ड और आयरन-ओर के लिए। उस समय चालीस परसेंट मिनरल्स बिहार से निकलते थे। वह चालीस परसेंट अब घट गया है, क्योंकि अब दूसरे प्रदेशों में भी कोयला निकला है। सिंगरौली में भी कोल-फील्ड निकली है और मध्य प्रदेश में बैस्टन कोल-फील्ड्स आई हैं। दूसरी जगह भी बाक्साइट निकला है। वह चालीस परसेंट अब घटकर 35 परसेंट हो गया होगा। लेकिन हालत क्या है? हालत यह है कि 56 परसेंट ईस्टन रेलवे का ट्रैक बिहार में है, लेकिन जब नई गाड़ियाँ शुरू करने की बात होती है, तो वह बिहार को नहीं दी जाती है।

रांची-जमशेदपुर-घनबाद—तीन ऐसे स्टेशंस हैं, जहाँ से कलकत्ता और पटना के लिए गाड़ियाँ करीब एक ही समय चलनी हैं। आपको साइन बोर्ड पढ़ने की जरूरत नहीं है, कौन-सी गाड़ी कलकत्ता जायेगी, कौन-सी गाड़ी पटना जायेगी। जो बोगी कन्डम हो, जिसका रंग उड़ गया हो, जो जर्जर हो, जिसमें पानी चूना हो, जिसमें लाइट न हो, और जिसकी खिड़की बन्द न होती हो, समझ लिए कि वह गाड़ी पटना जाने वाली है। और जो जरा चकमक हो, साफ-सुथरी हो, वह कलकत्ता जाने वाली है। यह परिभाषा वहाँ की है। अब मैं अगर वहाँ की बात न कहूँ, तो यह भी जायज नहीं होगा।

जहाँ तक स्कीम्स का सवाल है, हमारी स्कीम चार कैटेगरीज़ में आयेगी। स्वीकृत स्कीम्स, सब्सिडी स्कीम्स, जिनका पोर्टेगियल अच्छा है और ऐसी स्कीम्स जिनका सर्वे होना चाहिए और वह नहीं हुआ है। चाहे जिस कैटेगरी की स्कीम को हम लें। जैसे समस्तीपुर से दरभंगा, कनवर्जन आफ ब्राड-गेज लाइन—सैंगण्ड स्कीम। छितौनी ब्रिज—सैंगण्ड स्कीम। इलेक्ट्रिकेशन आफ श्रीरामपुर से मुगलखराय—सैंगण्ड स्कीम। तो कनवर्जन इलेक्ट्रिकेशन, रैस्टोरेशन—जिस तरह की भी स्कीम हो, उसके लिए एक्साटमेंट एक हजार रुपये। अभी नहीं पिछले तीन-चार-पाँच वर्षों से यही हो रहा है।

मैं आपसे अर्ज करना चाहता हूँ कि बिहार का नाम जो एक हजार वाले एलाटमेंट में है, उसमें से नाम काटिए और जो काम करने लायक है, उसको कीजिये। आप चार स्कीम को पूरा नहीं कर सकते हैं, तो एक स्कीम को पूरा कीजिए। लेकिन इस तरह से आप उपेक्षा मत कीजिए - यही मेरा आपसे आग्रह है।

दूसरी बात यह है कि हरेक स्टेट कैपिटल से आने वाली गाड़ी दिल्ली शहर में छः बजे से सवा दस बजे तक पहुंचती है। अगर आप कहें तो मैं उनके नाम गिना सकता हूँ। एक मगध एक्सप्रेस पटना की गाड़ी है, जो दोपहर में पहुंचती है। जब हम इस बारे में लिखते हैं, तो जवाब आता है कि कम्प्यूटर सर्विस की भीड़ है। और ट्रेक खाली नहीं है। यह जवाब मेरे पास ही नहीं और कई आदमियों के पास आया है। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ, दंडवते जी ने पूना से गाड़ी चलाई थी, तो ट्रेक खाली था। ललित बाबू ने जयंती जनता गाड़ी चलाई तो ट्रेक खाली था, कमलापति त्रिपाठी जी ने महानगरी और गंगा-कावेरी चलाई तो ट्रेक खाली था, सिधिया बाबू ताज एक्सप्रेस खालियर ले गए, तो ट्रेक खाली था और बंसी लाल जी हिमालय-कवीन भिवानी ले गये तो ट्रेक खाली था। सब जगह इतना ट्रेक भरा हुआ है, तो यह कैसे चल गया, फिर हमारा क्यों नहीं चलता है। यह सिर्फ बिहार का प्रश्न है। चिट्टी लिखी जाती है, तो गोल-मोल जवाब आ जाता है कि ट्रेक खाली नहीं है। आप ट्रेक खाली कीजिए। दिल्ली में नया टर्मिनल स्टेशन बनाइए। जमुना पर एक नया टर्मिनल स्टेशन बनाइये, जिस प्रकार निजामुद्दीन में बनाया है। वहां की बीस लाख की आबादी है, लेकिन इस तरह से उपेक्षा नहीं करनी चाहिए।

अब मैं आपसे सर्वे की बात कहता हूँ। रांची—हजारीबाग गिरडिह का सर्वे हो चुका है, लोहरदगा—टोहरी का सर्वे हो चुका है, मुजफ्फरपुर—सीतामंडी का सर्वे हो चुका है, आरा—सासाराम का सर्वे हो चुका है। इलेक्ट्रिकेशन के लिए गोमू-गोमिया, बरका, काना, गरवा, डेहरी, ओनसोन का सर्वे हो चुका है। श्रीरामपुर मंगलसराय ट्रेक का इलेक्ट्रिकेशन संगंठ प्रोजेक्ट है। जहां तक ट्रेकिंग का सवाल है, गोमो, बरकाकाना, गढ़वा, उत्तरी लाइन में 30 मिलियन टन ग्रास किलोमीटर का ट्रेकिंग है। हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी कोल फील्ड है, 62 किलोमीटर लम्बी और 32 किलोमीटर चौड़ी। सबसे ज्यादा रिवेन्यू यहां से आता है, लेकिन उसका भी कोई जिक्र नहीं है। मुझे एक शेर याद आता है—“तनजुल की हूब देखना चाहता हूँ, कि शायद वहीं ही तरक्की का जीना।” अगर आप चाहते हैं कि एक दम नीचे उतार कर आगे बढ़ें, तो हमें उसमें भी कोई ऐतराज नहीं है, लेकिन आपका ध्यान उधर जाना चाहिए। लेकिन अब और नीचे कहाँ तक जाएगा। जहां तक सर्वे रिपोर्ट की बात है, तो सर्वे भी आपका विभाग करता है। डेहरी, बनजारी, पीपरडी का सर्वे हुआ, लेकिन जवाब आया कि यह वायेबल नहीं है। भारत सरकार की पायराइट फासफेट कैमिकल लिमिटेड की 40 करोड़ की स्कीम संगंठ है, और काम शुरू है उन्होंने लिखा है कि इतना लोड होगा, लेकिन इसका सर्वे रिपोर्ट में कहीं जिक्र नहीं है। अगर सर्वे पूरा नहीं होगा, तो सर्वे वायेबल कैसे होगा? दोनों चीजें आपके हाथ में हैं। चूँकि आप घंटी बजा रहे हैं, इसलिए मैं एक शेर कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ। शेर ये है—

“महफिल उनकी, साकी उनका,  
आपें अपनी और बाकी उनका।”

## [मनुवाद]

जी गोकुल सैकिया (लखीमपुर) : सभापति महोदय, मार्च, 1987 के रेलवे बजट पर चर्चा में हिस्सा लेते हुए, मैं अवश्य कहूंगा कि रेलवे बजट ने आसाम के आम लोगों के किसी उद्देश्य को पूरा नहीं किया। इसमें कोई शक नहीं एक नई गाड़ी गोहावटी से कोचीन तक शुरू की गई है। पर यह गाड़ी केवल बाहर के लोगों और आसाम के अमीर लोगों की ही सहायता करेगी।

रेलवे मन्त्री जी वास्तव में जानते हैं कि आसाम में रेलवे ही केवल संचार का माध्यम है लेकिन अभी इस क्षेत्र में कोई नया बिस्तार नहीं किया गया है।

दूसरा, रेलवे को सात पड़ोसी राष्ट्रों तक बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं किया गया है। रेलवे की आवश्यकता न केवल सात पड़ोसी देशों में लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करना है बल्कि सैनिक उद्देश्य से बाह्य आपातकाल इसकी बहुत आवश्यकता है।

आसाम के विभिन्न रेलवे फाटकों पर 'उपरि पुलों' की कमी के कारण कई घटनाएं घटित हुई हैं, जिससे कई व्यक्तियों की मृत्यु हुई। उदाहरण के लिए, 11 सितम्बर, 1986 को मेरे निर्वाचन क्षेत्र में एक बहुत बड़ी रेलवे दुर्घटना हुई जिसमें 38 जानें गईं, जैसा कि रेलवे फाटकों पर परिवहन नियन्त्रण के लिए कोई प्रावधान नहीं था और न ही वहां परिवहन को नियन्त्रण के लिए कोई चौकीदार नियुक्त किया गया था।

जहां दुर्घटना हुई थी मैं वहां गया और जांच करने पर पता चला कि यह दुर्घटना रेलवे अधिकारियों की लापरवाही के कारण हुई लेकिन इस दुर्घटना के शिकार हुए लोगों को कोई मुआवजा नहीं दिया गया।

उत्तर लखीमपुर आसाम का रेलवे स्टेशन ऐसे स्थान पर है जहां रेलवे फाटक मुख्य भाग पर है जो एक ओर लीला बारी हवाई अड्डे को जाता है दूसरी ओर स्कूलों, सैनिक अस्पतालों को ऊपर पुलों की कमी के कारण रेलवे फाटक अधिकतर बन्द रहते हैं जिससे यात्रियों को हवाई अड्डे पहुंचने; विद्यार्थियों को स्कूल जाने और रोगियों को सैनिक अस्पतालों में जाने में असुविधा होती है। 26 जनवरी, 1987 को पिछले महीने एक बकीस की पत्नी रेलवे फाटक बंद होने के कारण समय पर अस्पताल न पहुंच पाने के कारण मई गई। उत्तरी लखीमपुर का स्टेशन अन्तिम स्टेशन है - उससे आगे कोई रेल मार्ग नहीं है। रेलवे स्टेशन वहां स्थापित हो गये हैं जहां मुख्य मार्ग विद्यमान होता है, इसलिए या तो वहां ऊपर पुल बहुत आवश्यक है या रेलवे स्टेशन को दूसरे पर स्थापित किया जाना चाहिए।

मुझे आपकी सूचित करते हुए दुःख होता है कि आसाम में चल रही गाड़ियों की गति बहुत धीमी है। वह कभी भी समय पर अपने गन्तव्य स्थान पर नहीं पहुंचती है, जिससे यात्रियों को असुविधा और कठिनाई होती है। उदाहरण के लिए गुवाहाटी से दिल्ली की गाड़ियां जो 2050 मील पूरा करने के लिए 40 घंटे लेती हैं लेकिन गुवाहाटी से लखीमपुर और गुवाहाटी से तिनसुखिया जो केवल 200 से 250 कि०मी० है, को जाने में यह 10 से 12 घंटे लेती है।

दूसरे दर्जे के यात्रियों को यात्रा करते समय अनधिकृत और बिना टिकट यात्रा करने वालों के कारण तथा अधिक भीड़ के कारण बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। डिब्बे भी बहुत गंदे होते हैं जैसे शौचालय से बाहर पानी बहकर डिब्बों में आ जाता है।

प्रतीक्षालयों की स्थिति बहुत खराब है। उचित सुरक्षा की कमी और बिजली न होने के कारण यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है।

4.58 म०प०

### [श्रीमती बलवराजेश्वरी पीठासीन हुईं]

इन कमियों के अलावा, रांगिया में एक रेलवे डिवीजन की स्थापना की मांग की अपेक्षा की जाती रही है। जबकि आसाम के लोगों की लम्बे समय की मांग थी।

रांगिया में एक डिवीजन की मांग को लेकर वहां पहले बहुत बड़ा आन्दोलन हुआ था, लेकिन केन्द्रीय सरकार की अपेक्षा के कारण अभी तक कोई ठोस प्रावधान नहीं किया गया है। अगर रांगिया में रेलवे डिवीजन स्थापित किया जाये तो संभार के अलावा इससे आसाम के लोगों की बेरोजगारी की समस्या भी सुलझ जायेगी।

आसाम के रेलवे कर्मचारियों को आवासीय समस्या का भी सामना करना पड़ रहा है। उन्हें जो आवासीय सुविधाएं दी जा रही हैं वे पर्याप्त नहीं हैं। पानी व बिजली की कमी की प्रमुख समस्या है। अतः कर्मचारियों को पर्याप्त सुविधाएं देनी होंगी। सुविधाओं की कमी के कारण रेलवे सेवा में जाने वालों को प्रोत्साहन नहीं मिलेगा।

निष्कर्ष के रूप में मुझे एक बात अवश्य कहनी चाहिए कि जब तक केन्द्रीय सरकार आसाम रेलवे के विकास के लिए ठोस व व्यावहारिक रूप से सहायता नहीं करती तो आसाम राज्य के लोग संतुष्ट नहीं होंगे।

5 00 म०प०

### [हिन्दी]

श्री मानबेन्द्र सिंह (मधुरा) : माननीय सभापति महोदय, मैं इस रेल बजट का हृदय से स्वागत करता हूँ और साथ ही साथ रेल मन्त्री जी एवं रेल मन्त्रालय के सभी अधिकारियों का समस्त जनता की ओर से हृदय से स्वागत करता हूँ कि उन्होंने इस वर्ष का जो रेल बजट प्रस्तुत किया है वह अपने आप में निराला और अनोखा है। मैं समझता हूँ कि रेल बजट के इतिहास में ऐसा बजट प्रथम बार आया है जिसमें रेलों के किराये न बढ़ाकर, हर समुदाय के लोगों को एक विशेष राहत प्रदान की गई है।

इस रेल बजट की एक विशेषता यह रही है कि "सातवीं पंचवर्षीय योजना में रेलवे निवेश की

[श्री मानचन्द्र सिंह]

बिल्ट व्यवस्था में एक महत्वपूर्ण विशेषता, रेलों द्वारा स्वयं पर्याप्त रूप से उच्चतर आंतरिक संसाधनों का सृजन करना है। यह एक विशेषता इस बजट की है।" इस बजट के द्वारा रेल मंत्री जी ने इस सदन और इस देश की जनता से यह वायदा किया है कि वे रेल मन्त्रालय के विभागों में कमियों को दूर करेंगे और रेलों द्वारा प्राप्त मुनाफे को अपने देश की अर्थव्यवस्था से जोड़ेंगे।

इसके साथ-साथ मैं दो लाइनें पढ़ना चाहता हूँ जिनमें यह झलकता है कि भारतीय रेलों ने माल की दुलाई में विश्व में अपना एक स्थान ग्रहण किया है। इन लाइनों में उन्होंने लिखा है कि माल दुलाई की क्षमता के उपयोग में विश्व की अग्रणी रेलों में से एक है और उन्होंने विश्व की लगभग सभी रेलों को, यहां तक कि विकसित देशों की रेलों को भी, पीछे छोड़ दिया है। "यह हमारे लिए बहुत ही गौरव की बात है। मंत्री जी ने यह भी कहा है कि वर्ष 1985-86 का प्रत्येक महीना भारतीय रेलों के इतिहास में माल लदान के सम्बन्ध में उस माह विशेष का सर्वश्रेष्ठ कीर्तिमान था।"

मैं समझता हूँ कि हमारी रेलों के जो क्रियाकलाप हैं, जो योजनाएं उन्होंने बनाई हैं, उनको लेकर हमारी भारतीय रेलें बहुत तेजी से आगे बढ़ेंगी और अपना कीर्तिमान निरन्तर उच्चतर प्रस्तुत करती जाएंगी।

इसके अलावा मंत्री जी ने इस रेलवे बजट में जो सुविधाएं प्रदान की हैं वे भी बहुत प्रशंसनीय हैं। उन्होंने दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए गृहदार क्षाधिकारों का जो कार्यक्रम बनाया है वह भी बहुत सराहनीय है। इससे दूसरे दर्जे के यात्रियों की यात्रा और भी आरामदेह होगी। इसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। क्योंकि भारतवर्ष की अधिकतर जनता दूसरे दर्जे में ही यात्रा करती है। दूसरे दर्जे के यात्रियों को अधिकाधिक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए। मंत्री जी का यह प्रावधान करना भी अत्यन्त सराहनीय कदम है।

मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देता हूँ कि वर्ष 85-86 में रेल दुर्घटनाओं में 11 प्रतिशत की कमी हुई। अप्रैल, 1986 से दिसम्बर, 1986 तक दुर्घटनाओं में पिछले वर्ष की तुलना में 12.7 प्रतिशत की कमी आई। दूसरे उन्होंने दुर्घटनाओं में क्षतिपूर्ति की राशि को पिछले वर्ष 30 करोड़ की राशि को दुगना कर 60 करोड़ रुपए कर दिया है। इसके लिए भी मैं उन्हें बधाई देता हूँ।

इसके साथ-साथ मैं अपने कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। एक सुझाव मेरा यह है कि सबबन् रेलवे के लिए एक अलग रेलवे डिवीजन बनाया जाना चाहिए। मैंने पिछली बार रेलवे बजट पर चर्चा के समय भी आग्रह किया था। आप देखते हैं कि हमारे जितने भी बड़े-बड़े शहर हैं, केपिटल टाउंस हैं, जैसे भारतवर्ष का केपिटल दिल्ली है, इसके आसपास बहुत उद्योगीकरण हुआ है। हज़ारों की तादाद में इण्डस्ट्रीज लगी हैं, इण्डस्ट्रियल एरियाज बने हैं जिनमें काम करने के लिए लाखों की तादाद में यात्री यात्रा करते हैं। रेलों की सुविधाएं अपूर्ण होने के कारण वे बड़े शहरों में ही रहने लगे हैं। बड़े-बड़े शहरों में इसके कारण जनसंख्या बढ़ रही है, मकानों की कमी हो रही है, यातायात की असुविधा हो

रही है। अगर अधिक से अधिक सबबर्न ट्रेनें चलाई जाएं तो इन सब चीजों में कमी आयेगी क्योंकि मथुरा और आगरा जैसे नगरों में रोज यात्री आकर शाम को वापस जा सकेंगे। ये फास्ट ट्रेनें चलाई जानी चाहिए।

मेरा एक सुझाव है। जो मथुरा शहर है जहां से मैं आता हूं उसकी आबादी बढ़ी है। वहां पर त्रिजेज का निर्माण होना चाहिए। उसका माननीय मन्त्री जी सर्वे कराएं। आबादी अधिक बढ़ी है, यातायात बढ़ा है। इसलिए आये दिन वहां पर मार्ग अवरोध होते रहते हैं और बड़ी भारी दिक्कत होती है। इसके अलावा मैं माननीय मन्त्री जी का आभारी हूं इसलिए कि मथुरा-अलवर रेलवे लाइन का उन्होंने बजट एलोकेशन किया था, अब उसको और बढ़ाया जाए जिससे वह कार्य तेजी से चले और मथुरा-अलवर रेलवे लाइन पर कार्य शीघ्र होने से राजस्थान और उत्तर प्रदेश दोनों को यह मुख्य मार्ग शीघ्र से शीघ्र जोड़ सके।

महोदया, इसके साथ ही साथ मैं मथुरा के लिए एक नई रेलवे लाइन का सुझाव देना चाहता हूं। वह यह है कि जो छाता-मेरगढ़-नौजिल होकर अलीगढ़ से जुड़ सके। ऐसी लाइन बनाने का आग्रह मैं करता हूं। यमुना नदी से मथुरा दो जिलों में विभक्त हो जाता है। इधर सेंट्रल और वेस्टर्न रेलवे है, जो दिल्ली, बम्बई यातायात को कवर करता है और दूसरी ओर उधर गाजियाबाद टूंडला होकर कलकत्ता के लिए ट्रेन जाती है। इसके बीच का यह कई किलोमीटर का एरिया है वह बिस्कुल बरन पड़ा है जहां पर कोई सुविधा नहीं है। मेरा सुझाव है कि इसका भी निकट-भविष्य में सर्वे कराएं और इसमें एक नई रेलवे लाइन हमको और प्रदान करने की कृपा करें।

महोदया, इसके साथ ही साथ मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि एक नई ट्रेन मालवा एक्सप्रेस चली है। उसके लिए मैंने कई बार आग्रह किया है कि मथुरा एक तीर्थ स्थान है और मध्य प्रदेश से भी बहुत से यात्री वहां आते हैं। इसलिए इसका स्टॉप मथुरा पर होना अत्यावश्यक है। इसके साथ ही आदर्श स्टेशनों का जिक्र माननीय मन्त्री महोदय ने अपने बजट में किया है। मथुरा मगधान कृष्ण की जन्मभूमि है और एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान है जो मारनवर्ष में ही नहीं बल्कि विश्व में अरना एक महत्वपूर्ण स्थान रखता है। इसलिए मेरा आग्रह है कि मथुरा जंक्शन को जो कि आपकी वेस्टर्न रेलवे से भी जोड़ता है, एक आदर्श स्टेशन बनाएं। वहां पर अभी प्लेटफॉर्म पर शेड्स की बहुत कमी है। इसलिए शेड्स आगे बढ़ाए जाएं। शेड्स की कमी को वजह से यात्रियों को बहुत बड़ी असुविधा होती है।

महोदया, इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि मथुरा और वृन्दावन के बीच में एक छोटी रेल लाइन है, उसके लिए भी मेरा सुझाव है कि उसको अच्छेरा तक बढ़ाया जाए। इस बारे में मैं बहुत दिनों से कहता आ रहा हूं। अभी वह बहुत खाली रहती है यदि उसे अच्छेरा तक बढ़ा दिया जाएगा, तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाएगी। इसके साथ-साथ सैनिकों को विधवाओं को अर्ध-हिजों को, अंधों को कई सुविधाएं आपने टिकटों में दी हैं। मेरा यह आग्रह है कि स्वतंत्रता सेनानियों की विधवाओं को भी आप वे सुविधाएं दें। मैं इस सदन में स्वतंत्रता-सेनानियों की विधवाओं को वे सुविधाएं दिए जाने की जोरदार मांग आपसे करता हूं।



## [श्री मानवेन्द्र सिंह]

महोदया, मैं आपके माध्यम से अन्तिम बात मन्त्री महोदय से यह कहना चाहता हूँ कि छपरा से ग्वालियर तक जो गाड़ी चलती है, वह ग्वालियर में 14 बंटे तक खड़ी रहती है। उसके बारे में मेरा सुझाव है कि उसको आगरा या मथुरा तक अवश्य बढ़ा दिया जाए जिससे वहाँ के यात्रियों को भी काफी सुविधा प्रदान होगी और वे काफी लाभ उठा सकेंगे।

महोदया, इन्हीं शब्दों के साथ, मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ और मन्त्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

## [धनुषबाब]

श्री धार० धनुषकोडी घनशतन (तिरुचेन्द्रूर) : युवा और गतिशील रेल मंत्री श्री माधवराव सिधिया द्वारा प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करते हुए और वाद-विवाद में हिस्सा लेते हुए मैं प्रसन्न हूँ। भारत के लोगों की सेवा करने के लिए वह विश्व के दूसरे सबसे बड़े रेलवे नेटवर्क को प्रभावशाली बनाने के लिए दृढ़ निश्चयी और साहसी हैं।

मैं भीलावटिन के जल्दी पूरा करने के लिए तृतीकोरिन हाबंर बड़ी लाइन के लिए रेल मंत्री को बधाई देती हूँ। मैं विलीवकम पट्टाभिराम चौहरी लाइन को पूरा करने के लिये पूरी राशि की मंजूरी देने पर भी और तमिलनाडू एक्सप्रेस की बारम्बारता को सप्ताह में चार दिन से पांच दिन करने के लिए बधाई देता हूँ।

जोलापेट इरोडे और सेलम मीटर गेज विद्युतीकरण की मंजूरी और उसे इसमें शामिल करने के लिए मंत्री जी को बधाई देता हूँ। मन्त्री जी ने अपने भाषण में उल्लेख किया है कि वर्ष 1987-88 में पश्चिमी रेलवे में दिल्ली से बम्बई के पूरे मुख्य मार्ग का विद्युतीकरण किया जायेगा। मैं मन्त्री महोदय को बधाई दूंगा यदि वह दक्षिण रेलवे में बड़ी लाइनों के लिए कोई विशेष समय सीमा घोषित करें। दिन्डीगुल-नारूर — तृतीकोरिन बड़ी लाइन के लिये नियत की गई धनराशि बहुत थोड़ी है। यह केवल 4 करोड़ रुपये हैं। साथ ही यह एक बहुत महत्वपूर्ण लाइन है। और यह तमिलनाडू रेलवे व्यवस्था का आधार है। इसलिये मैं इस महत्वपूर्ण परियोजना को जल्दी पूरा करने हेतु रेल मंत्री से 10 करोड़ रुपये और देने के लिये आग्रह करता हूँ। मद्रास की तीव्र परिवहन व्यवस्था के लिये नियत की गई धनराशि भी अपर्याप्त है। इस तरह यह अगले 15 वर्षों में भी पूरा नहीं हो सकता है। इसलिये मैं मन्त्री महोदय से इस व्यवस्था में विशेष दिलचस्पी लेने और इस परियोजना को जल्दी पूरा करने के लिए और अधिक धनराशि नियत करने की अपील करता हूँ।

महोदय, मैं यहाँ यह भी कहना चाहूंगा कि अन्य क्षेत्रों की तुलना में दक्षिण रेलवे को आर्बिटिट किया गया धन बहुत कम है। मध्य रेलवे को 200 करोड़ रुपये दिये हैं, पश्चिमी रेलवे को 225 करोड़ रुपये और दक्षिण-मध्य रेलवे को 200 करोड़ रुपये नियत किये हैं। लेकिन, एक बड़े रेलवे जोन—दक्षिण रेलवे के लिये केवल 150 करोड़ रुपये आर्बिटिट किये गये हैं।

इसलिये मैं मन्त्री महोदय का ध्यान इस बात पर दिलाना चाहता हूँ कि उन्हें रेलवे बोर्ड के बड़े अधिकारियों को बम्बई के नीचे की रेल व्यवस्था पर भी ध्यान देने की सलाह देनी चाहिए क्योंकि दक्षिण रेलवे की पूरी तरह अवहेलना की गई है। यदि आप बम्बई से परे देखें तो बंगलौर कन्याकुमारी, रामेश्वरम और मद्रास जैसे कुछ अन्य शहर भी हैं, जोकि समान रूप से महत्वपूर्ण हैं। इसलिये योजना बनाते समय उन्हें इन सभी जगहों के लिये समान धनराशि नियत करनी चाहिये। पुल निर्माण कार्य के लिये भी धनराशि के आबंटन में दक्षिण रेलवे की अवहेलना की गई है। इसके लिये पश्चिमी रेलवे को 12 करोड़ रुपये मिले, दक्षिण-मध्य रेलवे को 10 करोड़ रुपये मिले, उत्तरी रेलवे को 12 करोड़ रुपये मिले, लेकिन दक्षिण रेलवे को केवल 6.5 करोड़ रुपये मिले अर्थात् अन्य जगहों की तुलना में केवल आधी धनराशि ही आबंटित की गई। यह स्पष्ट रूप से पक्षपातपूर्ण व्यवहार की प्रकट करतार है।

तिरुनेलवेली जंक्शन में मदुरै सड़क पर ऊपरिपुल अत्यधिक आवश्यक है। और इसके जल्दी निर्माण के लिये पूरा ध्यान दिया जाना चाहिये।

जहाँ तक मेरे निर्वाचन-क्षेत्र का सम्बन्ध है, तिरुनेलवेली से शुरू होकर मद्रास जाने वाली सेतु-लिंक एक्सप्रेस का तिरुचन्द्रूर तक विस्तार किया जाना चाहिए। यह एक मन्दिरों का शहर है। यदि इसे तिरुचन्द्रूर तक बढ़ाया जाता है तो इससे हमारे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को भी फायदा होगा जोकि मद्रास में व्यापार कर रहे हैं। इसका नाम भी बदल कर तिरुचन्द्रूर एक्सप्रेस कर देना चाहिए। नेल्लाई एक्सप्रेस में दो अतिरिक्त डिब्बे उपलब्ध किये जाने चाहिये जोकि तिरुचन्द्रूर से प्रारम्भ होती है। तिरुचन्द्रूर से तिरुनेलवेली की दूरी यह ढाई घण्टों में पूरी करती है। यह दूरी केवल 50 किलोमीटर है। इसलिए इसको घटाकर केवल डेढ़ घण्टे कर दिया जाना चाहिए ताकि यह उन लोगों को आकर्षित कर सके जो रेलगाड़ी से सफर करते हैं।

बेगाई एक्सप्रेस और पल्लवन एक्सप्रेस जैसी तीव्र गति से चलने वाली रेलगाड़ियां को जोकि मदुरै और मद्रास के बीच चलती हैं, तिरुनेलवेली और कोयम्बतूर तक बढ़ाया जाना चाहिये। मेरा आपसे यह निवेदन मुख्यतः इसलिये है क्योंकि अपना कारोबार करने के लिये लोग मेरे निर्वाचन क्षेत्र से कोयम्बतूर पलायन कर गये हैं। इसलिये मैं माननीय मंत्री से तिरुनेलवेली और कोयम्बतूर को जोड़ने के लिए एक नई रेलगाड़ी की व्यवस्था करने पर विचार करने का अनुरोध करूंगा। रामेश्वरम, तूतीकोरीन, तिरुचन्द्रूर और कन्याकुमारी को जोड़ने वाली एक नई रेल लाइन की व्यवस्था जरूर की जानी चाहिये और यह लाइन उन शहरों को भी जोड़ें, जोकि समुद्र तट के नजदीक हैं। इन सभी शहरों में राष्ट्रीय दृष्टि से महत्वपूर्ण तथा बहुत मशहूर मन्दिर हैं। इसलिये इन समुद्र तटीय शहरों को रेलवे से जोड़ा जाना चाहिए।

हमारा नारा है "कश्मीर से कन्याकुमारी तक भारत एक है।" परन्तु रेलवे का नारा है कि "कश्मीर से त्रिवेन्द्रम तक भारत एक है।" दक्षिण रेलवे में कुछ अफसरसार्हों द्वारा अपने स्वयं के स्वार्थ हेतु, कन्याकुमारी की अनावश्यक रूप से, अवहेलना की गई है। सुचिन्द्रम में ऊपरिपुल का जो नावर कोयल और कन्याकुमारी के मध्य में स्थित है, की एक इकहरे मेहराब में निर्माण करने की

## [श्री आर० धनुषकोडी प्रतीतन]

योजना है। इसे कन्याकुमारी के भावी विकास को ध्यान में रखते हुए कई मेहराबों में बनाना चाहिए। यह न केवल एक राष्ट्रीय पर्यटन केन्द्र है, बल्कि यह अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों को भी आकर्षित कर रहा है। इसलिये, कन्याकुमारी को पूरा महत्व दिया जाना चाहिये।

मैं मन्त्री महोदय से यह भी आग्रह करूंगा कि त्रिवेन्द्रम पर समाप्त होने वाली सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को कन्याकुमारी तक बढ़ाया जाना चाहिये ताकि भारतीयों में एक राष्ट्रीय दृष्टिकोण विकसित किया जा सके। सभी भारतीयों को महसूस करना चाहिये कि भारत एक है। इसलिये मन्त्री को इस मामले को पूरा महत्व देना चाहिए।

नागरकोयल में काफी अधिक भूमि उपलब्ध है। इसलिए, नागर कोयल में वे एक रेलवे कोष कार्यशाला की व्यवस्था कर सकते हैं। नागर कोयल में भूमि और जन सुविधायें काफी मात्रा में उपलब्ध है। इसलिए मैं, अपने युवा और सक्रिय रेल मन्त्री को उनके प्रयासों के लिये और हमारे महान और प्रिय प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी के नेतृत्व में एक अच्छा रेल बजट पेश करने के लिए बधाई देते हुये अपने प्रायण को समाप्त करता हूँ। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। धन्यवाद।

## [हिन्दी]

श्री अश्वकुल हन्नान अंसारी (मधुबनी) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मन्त्री जी द्वारा पेश किये गये बजट का समर्थन करता हूँ। यह एक बहुत अच्छा बजट है। पहली मर्तबा एक ऐसा बजट पेश हुआ है जिसका सारा श्रेय मन्त्री जी को जाता है। बहुत से नये प्रोग्राम बनाये गये हैं। गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने की बात कही गई है और हास्ट स्टेशन बनाने की बात कही गई है। इस बात के लिये माननीय मन्त्री जी की जितनी तारीफ की जाये उतनी ही कम है। लेकिन इसके साथ अफसोस इस बात का होता है कि जहाँ सारे भारत के अन्दर रेलों की सहूलियत के बारे में सोचा गया है और सही हक दिया गया है वहाँ हमारे उत्तरी बिहार और उत्तरी यूपी० के इलाकों के ऊपर बहुत ध्यान नहीं दिया जा रहा है। क्या मैं यह पूछ सकता हूँ कि यह क्षेत्रीय असंतुलन वाली बात क्यों हो रही है? हमें सब इलाकों पर पूरा ध्यान देकर उनकी समस्याओं को हल करना चाहिए।

अंग्रेजों के समय में जो पटरी थी और जिस इंजन को उन पटरियों पर रखा दिया था आज भी वही चल रही हैं।

वह बहुत जर्जर हालत में है। इस बारे में कई सदस्यों ने चर्चा भी की। मैं आपको आप बीती सुनाना चाहता हूँ। मैं खुद सफर कर रहा था समस्तीपुर से। उसमें एक ऐसा वाकया हुआ कि गाड़ी की छत का एक हिस्सा टूटकर मेरे बच्चे के सिर पर गिर गया और उसका बँडेज कराना पड़ा। मैं कई बार वहाँ की जंजर स्थिति के बारे में ध्यान आकर्षित करा चुका हूँ। रेल मन्त्री, डिविजनल मैनेजर और जनरल मैनेजर तक का इस बारे में ध्यान विनाया गया है लेकिन न जाने कौन सा सोतेनापच

उत्तरी बिहार के साथ हो रहा है ? उसके बारे में ध्यान नहीं दिया जाता ।

आपको यह सुनकर हैरत होगी कि समस्तीपुर से मधुवनी जो येरा क्षेत्र है जिसकी दूरी 50 किलोमीटर से अधिक नहीं है, लेकिन वह रेल का इंजन और वह ट्रेन सात घंटे से कम में वहां तक सफर नहीं करती है : इसके उदाहरण चाहें तो दर्जनों उदाहरण दे सकता हूं और जितनी भी ट्रेस हैं उनकी टार्डमिग्न के साथ दे सकता हूं। क्या वह बैंगगाड़ी है या ट्रेन है ? अगर रेल है तो इसकी हालत इस कदर बदनुमा है। जन आश्रम के नीचे रर हजारा हजारा लोगों ने गिरफ्तारियां दी हैं। क्या यह इसलिये हो रहा है कि वहां के लोग आवाज उठाने वाले नहीं हैं या उनकी आवाज में मिठाम नहीं है या उनकी बातों में कोई ऐसा वजन नहीं पाया जाता ? क्या आप उन्हीं इलाकों के बारे में सोचने को तैयार हैं जो शांति को भंग कर दूसरी तरफ चलने के आदी बने हुये हैं ? क्या आप उन्हीं की बातों को मानना चाहते हैं और जो शांतिप्रिय लोग हैं उनकी बातों पर ध्यान नहीं देना चाहते हैं ? आप इस एकमप्लायटेशन को बन्द कीजिये। जब स्वर्गीय श्री एल० एन० मिश्र इस रेलवे के मन्त्री थे तो उन्होंने समस्तीपुर से दरभंगा तक ब्राह्मगेज की स्वीकृति दी जिसका उद्घाटन स्वर्गीय श्री केशव पांडे ने किया। उस जमाने में वहां पर सारा सामान उतर गया लेकिन जब श्री ए० वी० एन० गनी खां चौधरी मन्त्री हुये तो उन्होंने वह सारा सामान वहां से लेकर के मुंशिदाबाद की तरफ सप्लाई कर दिया। क्या उसका तुक था ? क्या उसके अन्दर नयी बातें आ गयीं ? क्या उसके अन्दर खराबी पैदा हो गयी ?

आज हम तकरीबन 125 किलो मीटर नयी लाइनें बिछाने जा रहे हैं और वह इस साल में करने जा रहे हैं। तो आखिर उस योजना के अन्दर कौन-सी बीमारी आ गयी या दीमक खाट गया जो उसको पूरा नहीं किया जा रहा है ? सारी जगहों के लिये तो फंड उपलब्ध है लेकिन वहां के लिए नहीं। क्या वह गरीब इलाका और नहीं पिछड़ जाएगा ? उसकी तरफ आपका ध्यान क्यों नहीं जाता ? क्या आप उस बरे दिन के लिए इंतजार कर रहे हैं जब एक जन-आंदोलन वहां उभरेगा ? आज हजारों-हजार लोग जेल जा रहे हैं, पत्रिकाओं के अन्दर अभियान चल रहा है। एक ऐसा वातावरण वहां हो रहा है। वहां के लोग रोजनल इम्बेल्स फील कर रहे हैं कि हम लोगों की यह उपेक्षा हो रही है। इसलिये मैं बहुत ही अदब के साथ माधवराव जी सिधिया से कहूंगा —

गुल फेंके हैं ओरों की तरफ और समर भी  
ए अन्न करम कुछ नजर तो इधर भी ।

खुदा के वास्ते आप वहां आग लमने से बचाइये। ये ऐसी बातें हैं जो इन्सानों के दिल में आक्रोश पैदा करती है कि एक स्वीकृत योजना के होने हुये भी और सामान वहां उतर जाने के बाद भी उस पर टालमटोल कर रहे हैं। यह इंसाफ के दामन पर दाग लगाना है और इंसाफ को कभी भी हाथ से जाने नहीं देना चाहिये।

अभी हममे पूर्व उत्तरी बिहार और पूर्वी यू०पी० के मोहतरम मेम्बरान ने आवाज उठायी और सारे के सारे लोगों ने अपने आक्रोश का इजहार किया, अपनी बेचखी का इजहार किया। किसी ने डाइरेक्ट किया, किसी ने इनडाइरेक्ट किया। महज इसलिये कि आप उन इलाकों की तरफ इंसाफ की कलम चलाइये। आप कभी 2,650 करोड़ और 2,980 करोड़ खर्च करते हैं। जहां की आबादी

[ श्री प्रभुल हन्मन अंसारी ]

इतनी बड़ी हो, वहाँ के लिये कम से कम आबादी के लिहाज से भी तां खर्च कीजिये। कहीं ऐसा न हो कि आप शहरों में अण्डर ग्राउण्ड रेलवे पर साखों-करोड़ रुपया खर्च कर दीजिए लेकिन देहात के लोगों के लिये आप कोई प्रावधान न कीजिये। या उनके लिए किये हुए प्रावधान के ऊपर आप लात मारकर उनसे वह छीन लीजिये। यह इस तरह की बातें हैं जिससे इंसानों के दिल के अन्दर एक नफरत की भावना पैदा होती है। मैं यही कहूंगा कि जो समस्तीपुर से दरभंगा, दरभंगा से जयनगर और फिर सक्की से हसनपुर की लाइन है, ये सब स्वीकृत योजनाएं हैं। आप हर साल योजना के नाम पर कमी दस हजार, कभी पांच हजार रुपया अलाट कर देते हैं और पानी टपका-टपका कर गरीब को न मरने देते हैं, न जीने देते हैं। अगर आप नहीं करना चाहते हैं, तो साफ इंकार कर दीजिये कि हम नहीं करना चाहते हैं। और अगर करना चाहते हैं, तो उसको कीजिये। अगर आपके पास धन नहीं है, तो आप ऐसी कोई योजना बनायें, जिसमें आम जनता से धन हासिल करके योजना को पूरा करें। लेकिन कम से कम इस कलंक के टीके को मिटा दीजिये।

इसी आग्रह के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए, रुखसत होता हूँ।

श्री काली प्रसाद पांडे (गोपालगंज) : सभापति महोदय, माननीय रेल राज्य मंत्री जी द्वारा 1987-88 का जो बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

मेरे अलावा भी अनेकों माननीय सदस्यों ने और भारत की जनता ने भी इस रेल बजट का स्वागत किया है। यह बजट वास्तव में गरीबों के हित में है। लेकिन सवाल यह पैदा होता है कि अगर रेलवे बजट गरीबों के हित में है, तो उनकी तरफ भी सरकार का ध्यान जाना चाहिए। समयानुसार के कारण मैं अपनी बातें चन्द शब्दों में ही रखूंगा। मैं एनई रेलवे कमेटी का भी मेंबर हूँ। सिधिया साहब अगर गौर से देखें, तो आज रेलवे में जो खाने के पैकेट चल रहे हैं, उनकी क्या हालत है। हमारा देश एक गरीब देश है, जहाँ अधिकतर आबादी दो रोटियों के लिये मोहताज है। रेलवे के खाने के पैकेट से हिन्दुस्तान के कुत्ते जी रहे हैं, लेकिन हिन्दुस्तान के नागरिक उससे बंचित हो रहे हैं। हालत यह है कि 200-400 खाने के पैकेट दिन में लाद दिए जाते हैं। एक इन्सपेक्टर होता है, वह लिखता है कि इतने यात्रियों को पैकेट दिये गये। इसके बाद पैकेट को रिजेक्ट करके फेंक दिया जाता है। जहाँ तक खाने का सिस्टम है, रेलवे में पैन्ट्री कार चल रही थी, आपका सारा रेलवे का स्टाफ है, फैंट्री कार है, तो फिर पैकेटों की क्या जरूरत थी। आपके खाने के पैकेट शुरू-शुरू में तो अच्छे थे, और लोगों ने तारीफ भी की थी, लेकिन जैसे-जैसे दस्तुस्थिति बदलती गई, वैसे-वैसे खाने के पैकेट भी बदलते गये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा मन्त्री जी का ध्यान रूल-47 की ओर दिलाना चाहूंगा। जिस समय रूल-47 पास हुआ था, उस समय उम्मीद थी कि आपके रेलवे विभाग का कोई भी अधिकारी हो, कोई कर्मचारी हो, वे अगर गलत काम करते हैं, तभी उन पर रूल 47 की कार्यवाही होगी। लेकिन आज मैं कटिहार के एक फेस के बारे में आपको बतलाना चाहता हूँ। माननीय सिधिया साहब से भी मैंने कहा और संसद में प्रश्न भी किया। आप मंत्री हैं, आपसे हम कह सकते हैं। एक सिपाही

था, उसने फर्स्ट शिफ्ट में ड्यूटी की फिर सैकेंड शिफ्ट वाले ने फर्स्ट शिफ्ट वाले से चार्ज लिया। सैकेंड शिफ्ट वाले से भी ड्यूटी की। थर्ड शिफ्ट में जब चोरी हुई तो डी०आई०जी० ने क्या किया कि फर्स्ट शिफ्ट वाले को डिस्चार्ज किया, जबकि थर्ड शिफ्ट में चोरी हुई थी। क्योंकि डी०आई०जी० का कुक और जो स्टेनो था, दोनों को चोरी में पकड़े जाने पर छोड़ दिया गया। आप मन्त्री हैं, बिहार का कोई आदमी मेरे पास फरियाद करता है, तो मैं उसको जुबान को अपनी जुबान में सम्मिलित करके आपके पास रखता हूँ। शाही जी ने अभी कहा था कि बिहार की आर्थिक हालत ये है कि देश में जब इंसान मरता है, तो कोरामिन देकर उसको जिन्दा करने की कोशिश की जाती है। श्रीमती इंदिरा गांधी ने 1974 में छत्तीस-बगहू रेलवे पुल का शिलान्यास किया था और संगमरमर के पत्थर को भी आप देखें, तो वह भी विस्फोटित हो गया है। आपने एक-एक डेढ़-डेढ़ हजार रुपया देकर कोरामिन की तरह स्टीम्स को जिन्दा रखा है। जब भटनी-बनारस रेलवे लाइन का अर्थ-वर्क हुआ, ब्रिज का काम हुआ, तब सिर्फ ट्रैक बिछाना ही बाकी था। आज जो धार्मिक स्थल हमारा बनारस है, वह भी उससे बंचित रह गया। आपने उस पर भी कोई ध्यान नहीं दिया। कम से कम जो करोड़ों रुपयों का अर्थ-वर्क हो गया है, ब्रिज के कन्स्ट्रक्शन में जो खर्च हो गया है, उसको ध्यान में रखते हुए अगर रेल ट्रैक को बना दिया जाता तो वह लाइन चालू हो जाती। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, वहाँ एक बार जनमानस ने बहुत तहेदिल से सिधिया साहब का स्वागत किया, जब वे सिवानी से गुजर रहे थे। उस समय हालत यह थी कि जिस स्टेशन पर कालिमा थी, वह कालिमा में बदल गई। इस सदन में सभी सदस्यों ने बहुत जोरों से बड़ी लाइन की चर्चा की है। इस सदन में भी सिधिया साहब ने बताया कि यह बजट गरीबों के हित में है। लेकिन हिन्दुस्तान का 75 प्रतिशत गरीब आज भी अगर आप सुहर इलाकों में चले जायें तो छोटी लाइन से छोटे-छोटे स्टेशनों पर आया जाया करते हैं। गोरखपुर से एक छोटी लाइन सिवानी तक चलती है। उसमें सही मायने में समझा जाए तो बात यह है कि छोटी लाइन में चन्द गुच्छे लोग अपना सामान जबरन डालकर, चावल की स्मगलिंग और अन्य चीजों की स्मगलिंग करते हैं। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप छोटी रेल लाइन पर ध्यान दें।

अब मैं अपने क्षेत्र से संबंधित एक निवेदन और करना चाहता हूँ। भटनी से धाँवे रेल लाइन के सम्बन्ध में, इसका सर्वे भी हो चुका है। लेकिन यह सर्वे आज तक कागज के पन्नों पर पड़ा हुआ है। उसी तरह सासामुसा से मुख्यालय गोपालगंज तक रेलवे लाइन नहीं है। वहाँ एक हूरकुआ स्टेशन था। यदि सासामुसा से गोपालगंज को जोड़ दिया जाए तो वहाँ के आम नागरिकों को फायदा होगा। इतना कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मन्ब लाल चौधरी (सागर) : सभापति महोदय, माननीय रेल मन्त्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका सभी जगह से स्वागत हो रहा है और मैं भी स्वागत करता हूँ। वे प्रशंसा के पात्र हैं, उन्होंने बहुत ही अच्छा बजट पेश किया है।

बजट में उन्होंने बहुत सी उपलब्धियाँ दर्शायी हैं, लेकिन मैं अपने क्षेत्र के बारे में आपसे निवेदन करना चाहता हूँ। सागर क्षेत्र में जो बीना-कटनी सेक्शन है, उस ओर माननीय मन्त्री जी का ध्यान नहीं आता है। विशेष तौर से बीना एक जंक्शन है, वहाँ पर आर०पी०एफ० का और आई०ओ०डब्ल्यू० का कार्यालय था और गार्ड ट्रेनिंग सेंटर था और वहाँ पर एक रेल के डिब्बे बनाने का प्रस्ताव था, लेकिन उसको अनदेखा किया गया है। बीना-कटनी लाइन में सागर आता है, उसको आदर्श

[श्री नन्द लाल चौधरी]

स्टेशन भी बनाया गया था। इस बारे में अखबार में भी आ गया था कि सागर उसमें शामिल था। लेकिन बड़ा खेद है कि सागर को अब उसमें से निकाल दिया गया है। मैं अपेक्षा करूंगा कि सागर को उसमें रखें। सागर एक महत्वपूर्ण जगह है, विश्व विद्यालय का केन्द्र है, प्राचीन नगर है, इसलिए उसको आदर्श स्टेशन बनाया जाना बहुत आवश्यक है।

माननीय मन्त्री जी से पत्राचार के माध्यम से निवेदन किया था कि बीना-कटनी सेक्शन पर जो खुरई स्टेशन पड़ता है, उस पर उत्कल एक्सप्रेस और कलिंग एक्सप्रेस पहले रुकती थीं, अब दोनों एक्सप्रेस वहाँ रुकनी बन्द हो गई हैं। मन्त्री जी ने 50 स्टेशन पर स्टोपेज बढ़ाने का प्रावधान किया है। मेरा निवेदन है कि खुरई में उत्कल एक्सप्रेस को हास्ट दिया जाए, क्योंकि वह गेहूँ का एक अच्छा केन्द्र है। पूरे हिन्दुस्तान में अच्छा गेहूँ खुरई क्षेत्र में होता है। वहाँ के व्यापारी बम्बई जाते हैं, इसलिए उन लोगों को सुविधा देने के लिये उत्कल एक्सप्रेस का ठहराव बहुत आवश्यक है।

हमारे बहुत से माननीय सदस्यों ने यह भी सुझाव दिया है कि एक्स-संसद सदस्यों को भी सुविधा प्रदान की जाये। उन्हें भी रेलवे का पास दिया जाए। अनुसूचित जातियों और जनजातियों के कर्मचारियों को बहुत सी शिकायतें हमको सुनने को मिलती हैं कि उनके प्रमोशन में बहुत सी अनियमितताएं होती हैं। मेरा यह सुझाव है कि उनकी समस्याओं को सुलझाने के लिये एक विशेष प्रकोष्ठ का गठन किया जाये।

बीना में सदर्न एक्सप्रेस से हैदराबाद जाने के लिए सैकेण्ड क्लास में चार वर्ष का कोटा सागर के लिये दिया जाए। इसी तरह से जी०टी० एक्सप्रेस में दिल्ली जाने के लिए सैकेण्ड क्लास में 12 बर्थ का कोटा दिया जाये। बीना, कटनी को बम्बई, इलाहाबाद से जोड़ने के लिये बहुत दिनों से मांग हो रही है। हमारा निवेदन है कि जो नई गाड़ियाँ आपने चलाने को कहा है, तो लखनऊ, बम्बई फास्ट एक्सप्रेस को बीना कटनी सेक्शन पर चलाया जाए। दमोह शटल को कटनी से चलाया जाये। कटनी में बहुत देर तक सागर, बीना आने के लिये कोई गाड़ी नहीं है। अगर कटनी से वह चला दी जाएगी, तो लोगों को बहुत सुविधा हो जायेगी। मेरा निवेदन यह भी है कि इटारसी, बीना एक्सप्रेस को भोपाल तक बढ़ाया जाये। मेरा एक सुझाव यह है कि इन्दौर, गुना, बीना, सागर, कटनी, इलाहाबाद होकर हावड़ा के लिए एक सुपर-फास्ट ट्रेन चलाई जाये। बहुत से यात्रियों को अस्थि विसर्जन और मूण्डन के लिये इलाहाबाद जाना पड़ता है। मेरा विशेष आग्रह है कि कटनी, सागर से जोड़ने हुये इलाहाबाद के लिए एक ट्रेन अवश्य चलाई जाये।

[धनुषाव]

श्री मुरली बेबरा (बम्बई दक्षिण) : सभापति महोदया, मैं अपने साथियों के साथ अपने युवा और गतिशील रेल मन्त्री को इतना अच्छा शाही रेल बजट प्रस्तुत करने के लिये धन्यवाद देता हूँ।

मुझ में ही मैं रेल मन्त्री को, लगातार दो वर्षों से बम्बई उपनगरीय यात्रियों को कर वृद्धि से

मुक्त रखने के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। बम्बई शहर में प्रतिदिन लगभग 45 लाख यात्री सफर करते हैं—22 लाख पश्चिमी रेलवे में और 23 लाख यात्री मध्य रेलवे में - और पुनः दूसरी बार रेल मन्त्री ने इन पर कर नहीं लगाया है और मैं इसके लिए माननीय मन्त्री को बधाई देना चाहूंगा।

माननीय मन्त्री ने 69 करोड़ रुपये का एक अतिरिक्त बजट (बचत) पेश किया है और यदि कोई व्यक्ति लेखा और आंकड़ों की जांच करे तो यह बचत 69 करोड़ रुपये से अधिक बैठेगी। मैं चाहता हूँ कि मेरे माननीय मित्र तथा भूतपूर्व रेल मन्त्री श्री मधु दण्डवते आज यहां यह देखने के लिए उपस्थित हों, कि उनके कार्यकाल के समय रेल विभाग का क्या कार्य निष्पादन था और आज इस रेल विभाग का कार्य निष्पादन वस्तुतः क्या है।

मैं दो छोटे आंकड़ों का जिक्र करना चाहूंगा। पांचवीं योजना के दौरान, जब श्री मधु दण्डवते रेल मन्त्री थे, तो सरकार द्वारा योजना हेतु बजट में 74 प्रतिशत का समर्थन दिया गया था और उनके स्वयं की पूंजियों द्वारा पैदा किये गये आन्तरिक संसाधन केवल 26 प्रतिशत थे। यह प्रतिशत 1980 में कांग्रेस के सत्ता में आने पर बढ़ गई। छठी योजना में बजट समर्थन घटकर 74 प्रतिशत से 58 प्रतिशत हो गया और आन्तरिक संसाधन 42 प्रतिशत तक बढ़ गये और यह दुख की बात है कि सातवीं योजना के तीसरे वर्ष में आज बजट सम्बन्धी यह समर्थन घटकर 37 प्रतिशत हो गया और आन्तरिक संसाधन उत्पादन 63 प्रतिशत तक बढ़ गया। हम सार्वजनिक क्षेत्र के कार्य निष्पादन के बारे में बात करते हैं और यदि इसी तरह से अन्य सरकारी क्षेत्र भी कार्य करेंगे तो मुझे विश्वास है कि देश में संपूर्ण बजट घाटे की कोई समस्या न रह जायेगी।

मुझे फिर से माननीय मन्त्री को और सारे रेल विभाग को मूल्य ह्रास आरक्षित निधि-में अंशदान के लिये बधाई देनी चाहिये जो कि श्री मधु दण्डवते के कार्यकाल में 2.9 प्रतिशत था और आज बढ़कर लगभग 11.7 प्रतिशत हो गया है। यदि हमने उस वक्त 2.9 प्रतिशत मूल्य ह्रास आरक्षित निधि के बारे में सोचते तो बजट घाटा 69 करोड़ रुपये के बजाय लगभग 1100 करोड़ या 1200 करोड़ रुपये होता। ये आंकड़े एक अच्छी तरह व्यवस्थित रेल विभाग को दर्शाते हैं और मंत्री महोदय आप और आपके अन्य विभाग के लोग इस महान सभा से इसके लिए बहुत बधाई के पात्र हैं।

मैं एक या दो और मुद्दों पर कहना चाहूंगा। 1985-86 के वास्तविक आंकड़े 6428 करोड़ रुपये हैं और 1986-8 के संशोधित अनुमान 7503 करोड़ रुपये हैं। मैं नहीं जानता कि माननीय मन्त्री 1987-88 के लिए बजट अनुमानों के 8179 करोड़ रुपये तक पहुंचने के बारे में क्यों निराशावादी है। आज आपकी विकास गति वही नहीं है जो आपने 1985-86 और 1986-87 में प्राप्त की है। मैं समझता हूँ कि रेल विभाग जिस तरह पेश आ रहा है, जिस तरह यह आज यात्री यातायात और साथ ही साथ माल भाड़ा यातायात में कार्य कर रहा है उससे वे 8179 करोड़ रुपये एकत्र कर पायेंगे जो कि आगे संपूर्ण अर्थव्यवस्था के लिए अच्छा होगा।

मैं मन्त्री महोदय को बताना चाहूंगा कि आज हमारे देश की एक चौथाई जनसंख्या शहरी इलाकों में रहती है। हमारे देश में 1750 लाख लोग बड़े शहरों में रहने हैं और इस शताब्दी के अंत तक एक तिहाई जनसंख्या शहरी इलाकों में रह रही होगी। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि ग्रामीण क्षेत्रों



## [श्री मुरली देवरा]

में अधिक धन लगाया जाए। उन्हें लगाना चाहिए। लेकिन समय था गया है कि इसको देखते हुए बड़े महानगरीय शहरों के लिए कोई विशेष व्यवस्था की जानी चाहिए।

अपने भाषण के पैरा 20 में आपने महानगर परिवहन परियोजना का उल्लेख किया है। आपने मानखुर्द से बेलापुर का उदाहरण दिया है। इस परियोजना की 67 प्रतिशत लागत की व्यवस्था महाराष्ट्र सरकार द्वारा की जायेगी और 33 प्रतिशत लागत की व्यवस्था रेलवे—केन्द्र सरकार द्वारा की जाएगी। यदि आप इसी उदाहरण का अनुकरण करेंगे तो मैं नहीं समझता कि बम्बई, कलकत्ता, मद्रास अथवा दिल्ली में कोई परियोजना आरम्भ की जाएगी। मैं यह नहीं जानता कि आप कलकत्ता सुरंग रेलवे का अनुकरण क्यों नहीं करते। मैं कलकत्ता सुरंग रेलवे के विरुद्ध नहीं हूँ। मैं जो बात आपको कह रहा हूँ वह यह है कि आप 700, 800 करोड़ रुपये से अधिक धनराशि खर्च कर रहे हैं। मैं यह कह रहा हूँ कि आपने एक अच्छा सुझाव दिया है। इस वर्ष आप रेलवे बांड जारी करके 300 करोड़ रुपये एकत्रित कर रहे हैं। हमें परियोजना से सम्बन्धित बांड जारी करने चाहिए। हम अपने देश में पूंजी बाजार की बात करते हैं। प्रधानमंत्री महोदय ने अपने बजट भाषण में कहा कि प्रतिवर्ष 5800 करोड़ रुपये पूंजी बाजार से जुटाया जाता है। भारत में सम्पूर्ण पूंजी बाजार की 36 प्रतिशत राशि बम्बई शहर से आती है। बम्बई में इतना अधिक धन है। लोग निवेश करने के इच्छुक हैं। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि वे उपनगरीय रेलवे की स्थापना कर सकते हैं जैसा कि श्री विघ्ने और श्री अनूपचन्द शाह ने कहा है।

मैं एक बात कहना चाहता हूँ। पश्चिमी रेलवे और मध्य रेलवे के लिए, पश्चिमी रेलवे के दो कोगीडोर के लिए, मध्य रेलवे के तीन कोगीडोर के लिए तथा दोनों रेलवे प्रणालियों को जोड़ने के लिए छ. कोगीडोर के लिए धन जुटाने हेतु आपको बम्बई शहर के लिए एक अलग उपनगरीय परिवहन निगम बनाना चाहिए। आप जो भी धनराशि जुटाना चाहते हैं, उसके लिए आप परियोजना से जुड़े बांड जारी कर सकते हैं और ऐसा करने से बम्बई के नागरिकों को अपना योगदान देने में न केवल खुशी होगी बल्कि उनमें भागीदारी की भावना भी पनपेगी। जो दैनिक यात्री वहाँ गाड़ियों में यात्रा करते हैं वे भी बांड खरीदेंगे। इससे वास्तव में एक नया उदाहरण स्थापित होगा। आपके सामने धनराशि प्राप्त करने की समस्या नहीं होगी और उपनगरीय रेलवे प्रणाली में सामान्य सुधार की समस्या भी नहीं होगी।

बम्बई रेलवे प्रणाली के बारे में मैं अधिक विस्तार में नहीं जाना चाहता। परन्तु 900 व्यक्तियों के खड़े होने और 1800 व्यक्तियों के बैठने की क्षमता वाले डिब्बों में लगभग 4000-4100 यात्री प्रतिदिन यात्रा कर रहे हैं। अधिक भीड़भाड़ वाले समय में आप जानते हैं कि चर्च गेट और मलाब, बोरी बंदर से मुलन्द, भाडुक और कुरला के बीच क्या होता है। वहाँ बहुत अधिक भीड़ होती है। साहू की आबादी और भी बढ़ रही है। उनके पास धन है। यदि रेलवे सेवा अच्छी है, रेलगाड़ियाँ समय पर आती हैं तो वे धन द सकते हैं। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि जहाँ तक बम्बई परियोजना का सम्बन्ध है उसके लिए अधिक धन जुटाने के लिए वे कृपया राज्य सरकार अथवा स्थानीय अधिकारियों

पर निर्भर न रहें और इस मुद्दाव को अपनाएं ताकि उपनगरीय दैनिक यात्रियों के लिए इस योजना को अन्तिम रूप दिया जा सके।

मैं दो छोटी-छोटी बातें और कहना चाहता हूं। यदि कोई व्यक्ति विशेष रूप से बम्बई शहर को देखता है जहां दुकानों और खोमचे वालों की बहुत अधिक आवश्यकता है। परन्तु दुर्भाग्य से चाहे चर्चगेट हो अथवा बोरी बंडर अथवा बी० टी० अथवा मलाद या प्लन्द सभी प्लेटफार्मों पर बहुत अधिक खोमचे वाले होते हैं। वहां बहुत अधिक भीड़ होती है और इन खोमचे वालों के कारण रेलगाड़ियों से उतरकर आने वाले दैनिक यात्रियों को जगह की कमी के कारण प्लेटफार्मों से बाहर निकलने में बहुत कठिनाई होती है। इसलिए मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वह वह सुनिश्चित करें कि कोई ऐसी वैज्ञानिक व्यवस्था हो जिसके अन्तर्गत खाद्य वस्तुएं, फल, पुस्तकें बेचने वाले खोमचे वालों की संख्या बहुत सीमित हो। प्लेटफार्मों पर अधिक से अधिक दो या तीन खोमचे वालों से अधिक नहीं चाहिए।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान आज के 'इकोनोमिक टाइम्स' की ओर आकर्षित करना चाहूंगा जिसमें एक समाचार छपा है। इसमें उल्लेख किया गया है कि 2500 लाख डालर की कीमत की 4.5 लाख टन रेल-पटरियों के आयात की अनुमति दी जायेगी। हम जानते हैं कि भिलाई, राउरकेला और दुर्गापुर के हमारे इस्पात संयंत्रों के पास आर्बेर की बहुत कमी है। मैं नहीं जानता कि हमारी सरकार इस्पात की रेल-पटरियों के आयात की अनुमति क्यों दे रही है। उसी लेख में कहा गया है कि सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्र, विशेष रूप से भिलाई इस्पात संयंत्र, इस्पात रेल पटरियों की पूर्ति करने में असमर्थ रहे हैं। इसलिए यह आयात किया गया है। मैं नहीं जानता कि हम विश्व बैंक से ऋण के रूप में दी गई बहुमूल्य विदेशी मुद्रा को बर्बाद क्यों कर रहे हैं। हम विदेशी मुद्रा का उपयोग अन्य परियोजनाओं के लिए कर सकते हैं। इसलिए मैं सरकार से रेलवे के साथ बेहतर सामन्जस्य और बेहतर संबंध स्थापित करने का अनुरोध करूंगा ताकि भविष्य में जो भी इस्पात की आवश्यकता हो— क्योंकि आपका संबंध केवल कच्चे माल, इस्पात से है—चाहे वे प्लेट हैं, पटरियां हैं अथवा रेल हैं, उनका निर्माण हमारे अपने इस्पात संयंत्रों में किया जा सकता है। इस बजट के लिए मैं माननीय मंत्री को पुनः बधाई देता हूँ।

[हिन्दी]

श्री के० एन० सिंह (हापुड़) : सभापति जी, श्री मुरली देवरा की बातों को सुनने के बाद मैं अपने आपको सिर्फ गाजियाबाद तक ही सीमित रखना चाहूंगा। गाजियाबाद एक ऐसा शहर है जहां दिल्ली से पूर्व की ओर जाने वाली लगभग सभी ट्रेन्स रुकती हैं या गुजरती हैं परन्तु गाजियाबाद स्टेशन के प्लेटफार्मों की वह दुर्दशा है, जिसका वर्णन नहीं किया जा सकता। मंत्री जी ने उसको देखा है कि वहां किस तरह की स्थिति है। न तो प्लेटफार्मों अच्छा है और यहां तक कि पिछले दिनों वहां जो एक अस्पताल की बिल्डिंग बनकर तैयार हुई थी, उसमें कार्य अभी तक शुरू नहीं हुआ है।

चूंकि गाजियाबाद नेशनल कैपिटल रीजन का सबसे बड़ा शहर है और साग सदन इस बात

[ श्री के० एन० सिंह ]

से अवगत है कि गवर्नमेंट आफ इंडिया के बहुत से डिपार्टमेंट्स उस कस्बे में एक्सपैंड होते जा रहे हैं, कस्बे में कई सरकारी बिल्डिंगें बन गई हैं और बनती जा रही हैं, परन्तु दिल्ली से गाजियाबाद जाने के लिए रेल के सिर्फ दो ही ट्रेक्स काम कर रहे हैं। मुझे बताया गया है कि तीमरा भी तैयार हो रहा है परन्तु मेरा कहना यह है कि एक-दो से ही समस्या हल होने वाली नहीं। प्रतिदिन चलने वाले यात्रियों की संख्या और दूसरी परिस्थितियों को देखते हुए वहां 4-5 ट्रेक्स बनाकर दिल्ली और गाजियाबाद को जोड़ा जाना चाहिए। मैं जानता हूँ कि नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली में एक प्रोब्लम है, इसलिए उसको हल करने के लिए यमना-पार एक रेलवे स्टेशन बना सकते हैं जिससे पूर्व की ओर से आने वाली सारी गाड़ियां वहां रुक सकें और इस तरह आप भीड़-भाड़ को भी कम कर सकते हैं।

नेशनल कैपिटल रीजन का सबसे बड़ा शहर होने के नाते, इरादा यह था कि यहां से अधिक से अधिक पीपुलेशन को वहां भेजा जाए परन्तु इस कार्य में रेलवे का जो योगदान होना चाहिए, रेलवे को जो भूमिका देनी चाहिए, वह बहुत ज्यादा हो सकती है। रेलवे के सहयोग से हम अधिक से अधिक पीपुलेशन को वहां ले जा सकते हैं, परन्तु उम दिशा में कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है। मैं जानता हूँ कि हमारे यहां से जो गाड़ियां गुजरती हैं उनकी वजह से दो-तीन सड़कों पर हमेशा चौबीसों घंटे ट्रैफिक जाम रहता है, सुबह 4 बजे से लेकर रात के 11 बजे तक फाटक के पास लम्बी लाइनों लगी रहती हैं। दो मिनट के लिए गेट खुलना है और फिर बन्द हो जाता है; उसका कारण यह है कि इन फाटकों पर कोई ओवर-ब्रिज नहीं है। वैसे तो हमारे मित्र, हमारे दोस्त ने कहा था और वायदा भी किया था कि कम से कम दो गेटों पर पुल जल्द बना दिए जाएंगे, परन्तु मैं इस अबसर का लाभ उठाकर उनसे एक बार फिर निवेदन करना चाहता हूँ क्योंकि मैं जानता हूँ कि वे माननीय सदस्यों की समस्याओं को सुनकर उसका निराकरण करने का प्रयास करते हैं, मुझे पूरी उम्मीद है कि वे हमारे यहां कि इम जटिल समस्या को भी हल करने की दिशा में ठोस पग उठावेंगे। मुझे एक बात और कहनी है। जब भी गाजियाबाद कस्बे का सवाल आता है तो आप देखते हैं कि मेरठ से काफी भीड़ वहां आती है।

यहां सिर्फ आप ही इस वक्त पोलीशन में हैं। अलीगढ़ से मेरठ और गढ़मुक्तेश्वर से काफी भीड़ आती है। पचास हजार की तादाद में लोग वहां से आते हैं। लेकिन आप देखिए अलीगढ़ से दिल्ली के लिए एक रेलगाड़ी जाती है उसका नाम अलीगढ़-गाजियाबाद-नई दिल्ली गाड़ी है, लेकिन उसमें इतनी भीड़ कम बोगीज होने की वजह से हो जाती है कि उसमें एक दफा आदमी यदि घुस गया, तो उसका निकलना मुश्किल हो जाएगा। इसलिए वहां की जनता ने उसका नाम "एनीमल गोइंग नई दिल्ली" रख दिया है। यानि उस गाड़ी का नाम एनीमल रख दिया है। किसी से पूछिए किससे जा रहे हो, कहेगा एनीमल से जा रहा हूँ, बड़े अफसोस की बात है। सुबह 8 बजे से लेकर शाम 5 बजे तक कोई रेलगाड़ी अलीगढ़ के लिए नहीं जाती है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करूंगा कि आप इसी गाड़ी में 5 या 10 डिब्बे लगाएं और उस भीड़ को कम करें।

महोदया, एक बात और कहना चाहता हूँ जो रिजर्व डिब्बे हैं, उनमें अनरिजर्व लोगों की भीड़

आ जाती है। प० कमलापति त्रिपाठी जी के जमाने में एक रेड हुआ था और वे उसमें काफी कामयाब हुए थे। उनके घरों तक गए और उनको पकड़ा गया। जो लोग अपनी सीट रिजर्व कराके जाते हैं, अपने बच्चों के साथ जाते हैं, महिलाओं के साथ जाते हैं, उनकी बोगियों में घुसकर के कुछ लोग गाली-गलौज करते हैं, ऊधम मचाते हैं। मैं समझता हूँ कि इस बारे में आप ऐसे प्रयास अवश्य करेंगे जिससे यह ठक जाए। ऐसा मैं विश्वास करता हूँ।

मेरा एक और प्रस्ताव है। हमारे देश के प्रयाग, अयोध्या और वाराणसी, तीनों ऐसे स्थान हैं जहाँ देश से और विदेशों से भी लोग आते हैं। इस सम्बन्ध में एक प्रस्ताव पहले था कि एक रेलगाड़ी प्रयाग से अयोध्या होते हुए बनाएंगे जो वाराणसी को कनेक्ट करेगी। मैं समझता हूँ कि जो यात्री बाहर से आते हैं उनको बस नहीं मिलती है जिसके कारण उनको बहुत परेशानी होती है। मैं समझता हूँ कि अगर इस प्रस्ताव पर अमल किया जायेगा, तो एक अच्छी गाड़ी चल सकती है जो इन तीनों स्थानों को कनेक्ट करेगी। इससे हमारे देश के और बाहर से आने वाले, सभी यात्रियों को सुविधा हो सकेगी।

मैं, आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ आपने एक गाड़ी चलाई है वाराणसी से लखनऊ के लिए। मैं आपसे आग्रह करूँगा कि अगर उस गाड़ी को आप कानपुर तक एक्सटेंड कर दें, तो हमारा पूरा पूर्वी जिला और कानपुर जो इंडस्ट्रियल एस्टेट है, वह कनेक्ट हो जाएगा। इसके लिए आपको कोई खर्च करने की जरूरत नहीं है क्योंकि सुबह 9 बजे यह गाड़ी लखनऊ पहुंचती है उस वक्त से लेकर 12 बजे तक किसी गाड़ी का मिलान कानपुर तक नहीं है। मैं चाहता हूँ कि आप इस पर सोचेंगे और इसको कानपुर तक बढ़ाएंगे।

एक रेलगाड़ी आपने गंगा-जमना चलाई है वह गाड़ी तीन दिन सुलतानपुर होकर चलती है और तीन दिन फैजाबाद होकर वाराणसी तक चलती है। मेरा आपसे अनुरोध है जिसके बारे में मेरे और मित्रों ने भी आपसे प्रार्थना की है कि आप इस गाड़ी को लखनऊ से बाइफॉर्ट कीजिए और रोज सुलतानपुर और रोज फैजाबाद चलाइए। इसमें आपका कोई खर्चा नहीं है सिर्फ एक इंजन का प्राविजन करना होगा और उससे पूरी जनता को कितना लाभ होगा। यह आप स्वयं देखेंगे कि इससे टिकटों की कितनी बिक्री बढ़ जाएगी।

मैं आपसे गाजियाबाद के बारे में कह रहा था कि जितनी गाड़ियां आपकी दिल्ली और नई दिल्ली से जाती हैं, वे चाहे सुपरफास्ट हों, चाहे फास्ट हों और चाहे पैसेंजर हो, आप उन गाड़ियों को गाजियाबाद रोकें, उससे आपके गाजियाबाद की इम्पोर्टेंस बढ़ेगी। वहां पर जो पापुलेशन दबी हुई है उसका भी उद्धार होगा।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिन्धिया) : ताकि रिजर्व कम्पाटमेंट्स में और भीड़ बढ़ जाए :

श्री के० एन० सिंह : नहीं, ऐसा नहीं होगा। उसके लिए आपको अलग से प्रावधान करना होगा और निश्चितरूप से उसके लिए प्रबन्ध करना होगा।

[श्री के० एन० सिंह]

मैं, दो बातें आपके समझ कहना चाहता हूँ—रेलवे स्टाफ के लिए आपने कुल 125 क्वार्टर्स एक-एक डिबीजन में देने का वायदा किया है, यह बहुत कम है। इसे और बढ़ाइए। रेलवे क्वार्टर्स में जो कमरे बनाते हैं, उनके बारे में मुझे एक रेलवे कर्मचारी ने बताया है कि उनके दरवाजे इतने छोटे होते हैं कि उनमें से एक चारपाई तक नहीं निकल पाती है। इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि उनको जरा चौड़ा कीजिए और एक कमरे का वायदा जो आपने किया है उसको पूरा कीजिए।

रेलवे में गाड़ और जो ड्राइवर होता है, उनको आप भोजन की सुविधा देते हैं। वह अपना राशन देगा और भोजन पाएगा, लेकिन उसके साथ ही टी० टी० काम करता है, उसको आपने यह सुविधा नहीं दी है। आपने कहा है कि वह रनिंग स्टाफ में नहीं आते हैं। मैं समझता हूँ कि वह रनिंग स्टाफ में आएँ चाहे न आएँ, उनके लिए भी यह सुविधा देने का आप प्रावधान कर दीजिए ताकि खाली भोजन उनका बन जाए इससे उनको पैसा खर्च नहीं करना पड़ेगा। मैं समझता हूँ कि आप उनको रनिंग स्टाफ न मानते हुए भी यह सुविधा दे सकते हैं। इससे उनका बड़ा कल्याण होगा। अतः यह सुविधा आप टी० टी० को भी देने की कृपा करें।

इन्हीं शब्दों के साथ, चूँकि आपने प्रिस होते हुए पीपुल्स बजट बनाया है, इसलिए मैं आपको बधाई देता हूँ।

[धनवाद]

श्री शरद देव (केन्द्रपाडा) : सभापति महोदया, भारत में रेलवे यातायात का सबसे महत्वपूर्ण साधन है। सम्भवतः संसार के अन्य किसी भाग में विशेष रूप से लम्बी दूरी वाले यातायात के लिए रेलवे का इतना अधिक प्रयोग नहीं किया जाता जितना कि भारत में किया जाता है। और आम आदमी से लेकर लखपति तक और सरकारी उद्यमियों से लेकर निजी उद्यमियों तक जिनमें सरकार के अन्य विभाग भी शामिल हैं, सभी बड़े पैमाने पर रेलवे पर निर्भर करते हैं। इसलिए हमें रेलवे को केवल लाभ कमाने वाले दृष्टिकोण में ही नहीं देखना चाहिए। इसका कारण यह है कि रेलवे न केवल राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है अपितु आम आदमी के जीवन में भी महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है। इसलिए रेलवे विभाग को केवल यात्री व सामान ढोने वाला ही नहीं समझा जाना चाहिए अपितु इसे विभिन्न विभागों, विशेष रूप से पर्यटन के प्रोत्साहक के रूप में भी देखा जाना चाहिए। इसलिए इन बातों को दृष्टि में रखते हुए हमें दो बातों पर ध्यान देना है। पहली बात यह है कि हमें यह देखना चाहिए कि पिछड़े और अर्द्ध विकसित राज्यों पर उचित ध्यान दिया जाए और दूसरी बात यह है कि सामान्य व्यक्तियों की गरीबी को ध्यान में रखते हुए किराया और माल-भाड़ा अधिक न हो। इस सम्बन्ध में निश्चित रूप से मैं यह कहना चाहूँगा कि वास्तव में हमारे नौजवान रेल मन्त्री एक न रुकने वाली सुपरफास्ट गाड़ी की तरह हैं। जो कार्य उन्हें आज करना चाहिए था वह लक्ष्य उन्होंने पिछले नवम्बर में ही प्राप्त कर लिया है। इसलिए वे बढ़ी चालाकी से...

श्री शरद देव (बम्बई उत्तर मध्य) : यह अक्षरसही है।

श्री शरत देव : मेरा अविश्वास यह नहीं है। उन्होंने बड़ी चतुराई से इसे प्रस्तुत किया है और रेलवे में सुधार के लिए उन्होंने जो श्रम किया है मैं उसकी प्रशंसा करता हूँ। इस बारे में कोई सन्देह नहीं है।

अन्य बातों के बारे में, सम्पूर्ण राष्ट्र की ओर उचित ध्यान देने के बारे में कहते हुए, मैं निश्चित रूप से यह जानता हूँ कि करने की अपेक्षा कहना बहुत आसान है। परन्तु फिर भी यह एक ऐसा कार्य है जिसे आपको तेजी से करना चाहिए। महोदय, इस मामले में, मैं अपने राज्य उड़ीसा की बात कहना चाहता हूँ। वाद-विवाद के दौरान बहुत सारे मित्रों ने यहाँ तक कि सत्तारूढ़ दल के मित्रों ने भी कुछ शिकायतें की हैं कि जिन विशिष्ट परियोजनाओं की आधारशिला स्व० प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी द्वारा रखी गई थी, उनकी ओर भी अब तक कोई ध्यान नहीं दिया गया है। इस प्रकार मेरे अपने राज्य में भी हमारे वर्तमान प्रधान मंत्री स्वयं गए और सम्बलपुर की एक अलग डिबीजन की आधारशिला रखी और साथ ही यह आश्वासन भी दिया कि तामचेर से सम्बलपुर तक रेलवे लाइन के कार्य को आरम्भ किया जाएगा। वर्तमान मंत्री महोदय ने कुछ आशा बंधाई है। परन्तु मैं नहीं समझता कि उड़ीसा के लोगों को प्रोत्साहित करना ही पर्याप्त है। इसी प्रकार से दूसरी परियोजना अर्थात् स्टेज-II जगपुरा-बांसपानी के बारे में मैं आपको याद दिलाना चाहता हूँ कि आपने अपनी रिपोर्ट में स्वयं कहा है कि जहाँ कहीं भी खनिज होने के लिए इन दोनों लाइनों का निर्माण किया गया है वे अधिक उपयोगी और लाभकारी सिद्ध हुई हैं। इस सम्बन्ध में, यह लाइन केवल वाणिज्यिक परिवहन के लिए है परन्तु दुर्भाग्य से द्वितीय चरण के लिए किसी खनराशि की व्यवस्था नहीं की गई है।

6.00 म० व०

सभापति-महोदय, तीसरी बात यह है कि आप जानते हैं कि दक्षिण-पूर्वी रेलवे में पुरी से कलकत्ता तक की लाइन को दक्षिण-पूर्वी रेलवे की एक प्रतिष्ठित लाइन समझी जाती है। परन्तु यदि आप इस मार्ग की स्थिति को देखें तो यह इतनी भयानक है कि अक्सर चुबटनाएं होती रहती हैं।

इस कारण से सारे मार्ग में बाधा उत्पन्न हुई है। अतः, मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूँगा कि पुरी उन दो स्थानों में से एक है जहाँ रेलवे का अपना होटल है और यह वास्तव में न केवल भारत में बल्कि भारत से बाहर भी एक प्रतिष्ठित होटल है। पुरी में यदि कोई होटल प्रसिद्ध है तो दक्षिण रेलवे होटल ही है। यह लाभ कमा रहा है। यह छुम लक्षण है। जब आपके पास अपना मूल ढाँचा उपलब्ध है मैं नहीं समझ सकता कि आपको इस विशेष लाइन जिसे आप बनाना चाहते हैं, की ओर पर्याप्त ध्यान क्यों नहीं देना चाहिए। इसी तरह आप देखेंगे कि कलकत्ता से भुवनेश्वर तक की मुख्य लाइन में कहीं भी कोई विद्युत रेलपथ नहीं है। इतना ही नहीं, विद्युत रेलपथ का निर्माण आप महानदी, कटाओदी और बरुणा नदियों के रास्ते न करके, मुंडाली के मार्ग से होते हुए कटक बाई पास से कर सकते हैं। इसी तरह, मैं माननीय मंत्री के ध्यान में यह लाना चाहता हूँ कि आंध्र प्रदेश विशेषकर विशाखापत्तनम और विजयवाड़ा के मध्य जब भी कोई प्राकृतिक विपदा आती है तो इसके परिणामस्वरूप पूर्ण उड़ीसा राज्य दक्षिण और पश्चिम से अलग हो जाता है और सभी

[श्री शरद देव]

रेलगाड़ियों का मार्ग सिकन्दराबाद और नागपुर होते हुए मद्रास से परिवर्तित कर दिया जाता है।

इस बारे में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि यदि आप थोड़ा भी प्रयास करें, तो कोणार्क एक्सप्रेस एक अन्य रेलगाड़ी है जो सिकन्दराबाद से होते हुए भुवनेश्वर से बम्बई जाती है, यदि इस रेलगाड़ी को खड़गपुर और नागपुर होते हुए चलाया जाए तो प्राकृतिक विपदा आने पर हम कम से कम मद्रास और बम्बई से जुड़े रहते हैं।

इसी तरह, मैं माननीय मन्त्री के ध्यान में एक अन्य बात लाना चाहता हूँ।

समापति महोदया : आपको समाप्त करना है।

श्री शरद देव : यह पहला मौका है कि मैं बोल रहा हूँ और मूझे बोलने का अवसर मिला है। मेरे पास राज्य की अनेक समस्याएँ हैं।

समापति महोदया : समय थोड़ा है।

श्री शरद देव : समय कम है लेकिन समस्याएँ अनेक हैं। मैं विशेषकर रेलगाड़ी से यात्रा करने को प्राथमिकता देता हूँ और मैंने सम्पूर्ण देश की यात्रा की है और यात्रा करना जारी है। अतः, मैं अपने अनुभव से कहना चाहता हूँ कि उड़ीसा में सुपरफास्ट ट्रेन, गोरोनन्दल एक्सप्रेस कटक से होकर नहीं गुजरती है। यह कटक रेलवे स्टेशन से पहले ही मुड़ जाती है।

मैं कहना चाहता हूँ कि पुरी और कलकत्ता के मध्य इसी तरह की इतनी ही रफतार वाली एक रेलगाड़ी चलाई जाए जिससे पर्यटक सम्भावना को बढ़ाया जा सके।

मैं माननीय मन्त्री के ध्यान में एक अन्य मुद्दा लाना चाहता हूँ। उन्होंने आदर्श स्टेशनों का जो चयन किया है, मैं नहीं जानता इसके लिए उन्होंने कोई सिद्धांत या आधार क्यों नहीं बनाया है। इसी कारण आपकी आलोचना का जाती है। यदि आप आदर्श स्टेशनों के चयन के लिए कुछ सिद्धांत निर्धारित कर सकते हैं तो मैं नहीं समझता कि आपको किसी आलोचना का सामना करना पड़ेगा। इस सम्बन्ध में, मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। यदि आप एक कसौटी ऐसी बनाएँ कि कम से कम प्रत्येक राज्य की राजधानी को एक आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाएगा तो मैं समझता हूँ कि देश में किसी भी राज्य को आपकी आलोचना करने का मौका नहीं मिलेगा। उड़ीसा की राजधानी भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन में जो स्थिति व्याप्त है, यदि आप वहाँ जाएं—दुर्भाग्यवश मैं नहीं समझता कि माननीय मन्त्री ने अभी तक उड़ीसा की यात्रा की है, मैं चाहता हूँ कि वह उड़ीसा की यात्रा करें और स्वयं ही उस प्रतिष्ठित होटल को जो वहाँ पुरी में है। देखें, यह किस स्थिति में है—आप स्वयं भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन और पुरी के रेलवे स्टेशन की स्थिति देख सकते हैं जहाँ न केवल देश से बल्कि विदेशों से भी अधिक संख्या में पर्यटक आते हैं। यदि आप टिकट-घर जाएँ, टिकट-वानू वहाँ बैठता है। उस कमरे में स्थान कम होने के कारण कोई स्टूल भी मुश्किल से रखा जा सकता है।

अगर भुवनेश्वर और पुरी रेलवे स्टेशनों में कार्य करने की परिस्थिति में सुधार नहीं किया जाता, तो हमारा यह महसूस करना स्वाभाविक है कि हमें छोड़ दिया गया है।

अन्त में, सुरक्षा उपायों के सम्बन्ध में मैं कुछ बातें कहूंगा। जैसा कि एक माननीय सदस्य पहले ही कह चुके हैं, मैं उसमें यह भी जोड़ना चाहूंगा कि जैसे ही रेलगाड़ियां बिहार और उत्तर प्रदेश में प्रवेश करती हैं, रेलवे स्टेशनों पर पहुंचती हैं, उनमें चढ़ने के लिए घक्का-मुक्की शुरु हो जाती है। यहां तक कि वास्तविक यात्रियों को भी, जिन्होंने टिकट खरीदे होते हैं, अपनी सीटों से बांचित होना पड़ता है। एक बात निश्चित है। ऐसी बातें ऐसे क्षेत्रों में घटित होती हैं जो सबको मालूम हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि ऐसे क्षेत्रों में रेलगाड़ी आने के समय पुलिस सहायता बल लगाने में क्या समस्या है। आखिर में लेकिन अन्तिम नहीं, मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह तथ्य लाणा चाहता हूं कि अधिकतम राजस्व द्वितीय श्रेणी यात्रियों से मिल रहा है। यदि आप सम्पूर्ण देश में द्वितीय श्रेणी के डिब्बों की हालत देखें—कुछ सुपरफास्ट रेलगाड़ियां छोड़कर, तो पाएंगे कि उनकी हालत अत्यंत भयंकर है। इसके पहिया और धुरी वाले हिस्से को छोड़कर, कोई भी चीज यात्रियों को ले जाने के लिए उपयुक्त नहीं है। यही स्थिति प्रथम श्रेणी के डिब्बों की भी है। आप द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में कुशन लगाने की बात कर रहे हैं। इसका बहुत स्वागत है। लेकिन प्रथम श्रेणी की स्थिति को देखिए। रेक्सीन तो होता है परन्तु अन्दर कुशन नहीं होता। साथ ही सीचालरों की हालत को भी देखें। आप देखेंगे कि वहां केवल एस गब्दा है और कुछ भी मौजूद नहीं है। जो रुबि उन्होंने दिखाई है उसका अत्यधिक स्वागत है। मैं आशा करता हूं, जैसा कि मेरे अन्य मित्रों ने की है कि वह इस पर आडिग रहेंगे और साधारण व्यक्ति पर और कोई कराधान का बोझ नहीं डालेंगे।

सनापति महोदय : श्री जगन्नाथ पटनायक।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती शोला बीक्षित) : महोदय, मैं अनुरोध करना चाहती हूं कि सभा की बैठक को सायं 7 म० ५० तक के लिए बढ़ाया जाए।

श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर (बंगलौर दक्षिण) : मंत्री महोदय इसका उत्तर कब देंगे ?

श्रीमती शोला बीक्षित : मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्यों को यह भी सूचित करना चाहती हूं कि माननीय रेल राज्य मंत्री उपस्थित नहीं रहेंगे। उन्हें एक बैठक में 6.15 म० ५० उपस्थित होना है जिसके लिए वह तुरन्त चले जाएंगे। मैं नोट लिखने के लिए यहां रहूंगी। यदि माननीय सदस्य इससे सहमत हों तो हम सभा की बैठक 7 म० ५० तक के लिए बढ़ा सकते हैं।

श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : मंत्री महोदय कब उतर देंगे जा रहे हैं ?

श्रीमती शोला बीक्षित : उत्तर सोमवार दिया जायेगा।

सनापति महोदय : क्या सभा की यह राय है कि सभा का समय 7 म० ५० तक के लिए बढ़ाया जाये ?



एक माननीय सदस्य : जी हाँ।

समापति महोदय : सभा का समय सात बजे तक के लिए बढ़ाया जाता है। मैं श्री जगन्नाथ पटनायक को बोलने के लिए बुलाती हूँ।

श्री जगन्नाथ पटनायक (कालाहान्डी) : महोदय, भारतीय रेलों ने हमारे देश के सामाजिक आर्थिक जीवन में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा की है और अदा कर रही हैं और उनकी वर्ष 1986 तथा वर्ष 1987 की उपलब्धियों पर गर्व किया जा सकता है। भारतीय रेलों की गरिमा और उपलब्धियाँ सम्पूर्ण देश के लिए गर्व का विषय हैं क्योंकि भारतीय रेलें राष्ट्र की हैं और हम सब इस राष्ट्र के हैं। इसकी प्रशंसा करते हुए, हम उड़ीसा के लोग देश के रेल नक्शे पर अपनी स्थिति देखकर लज्जित हैं। यदि पर्याप्त ध्यान दिया गया होता, तब मौजूदा प्राकृतिक संसाधनों से राज्य में स्वस्थ आर्थिक तथा औद्योगिक विकास के लिए मूल ढाँचा तैयार किया जा सकता था लेकिन काफी समय से उचित तथा पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया है। इसी कारण से हम पीड़ित हैं।

अपने राज्य की कुछ मूल समस्याओं पर आने से पहले, मैं केवल रेल सुधार समिति की टिप्पणियों से उद्धृत करना चाहता हूँ :—

“पूर्व योजना प्रयास का एक सुनियोजित आधार पर एक समेकित दृष्टिकोण के साथ पुनरीक्षण तथा पुनर्गठन करने की आवश्यकता है।”

6.08 म० व०

### [श्री शरद बिष्टे पीठासीन हुए]

हमारा मूल सिद्धान्त समाजवाद की स्थापना अर्थात् क्षेत्रीय असंतुलन को समाप्त करना है। और मैं अपने राज्य की कुछ आवश्यक समस्याओं की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ। 175 किलोमीटर लम्बे तालचेर-सम्बलपुर लाइन पर कार्य प्रारम्भ हो चुका है। मैं अनुरोध करता हूँ कि अधिक घनराशि का आबंटन किया जाए। इसके अलावा, जखपुरा-बांसपनी लाइन है जो देश के अधिकतर खनिज क्षेत्रों से गुजरती है और हम इन खनिजों से विदेशी मुद्रा कमाते हैं, यदि हम इसे पारादीप से जोड़ देते हैं तो यह बहुत उपयोगी होगा। जहाँ तक पारादीप का सम्बन्ध है, आपको मालम होना चाहिए कि दक्षिण कोरिया इस बन्दरगाह के विकास के लिए ऋण देने के लिए सहमत हो गया है। इसके बदले में वे 4000 लाख टन लौह अयस्क लेंगे। खुर्द-बोलंगिर लाइन, जिसमें राज्य के अधिकतर आदिवासी क्षेत्र जैसे फुलवाणी आदि आते हैं, जिनको रेल लाइन से नहीं जोड़ा गया है, शीघ्रता से पूरा किया जाना चाहिए और इसके लिए अधिक घनराशि आबंटित की जानी चाहिए।

मत्कनगिरी-त्रयपुर, बनैगढ़-रायपुर और लोंगीगढ़-अम्बागुडा लाइनों पर सर्वेक्षण किया जाना चाहिए। रुपमा-बंगरीपोली और नोफडा-तुम्पुर से दो मीटर गेज लाइनें हैं। इन्हें बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाना चाहिए। यदि यह सम्भव नहीं है तो कम से कम वर्तमान स्थिति को मजबूत किया

जाना चाहिए।

समलेखवरी एक्सप्रेस को, जो सम्बलपुर से कलकत्ता आती है, रायगाडा तक बढ़ाया जाना चाहिए। इसके साथ ही झारसुगुडा एक्सप्रेस को रायगाडा तक बढ़ाया जाना चाहिए। महानदी एक्सप्रेस राजधानी से जोड़ा जाना चाहिए।

रेलवे को केवल व्यापारिक दृष्टिकोण से ही नहीं सोचना चाहिए। हमारे देश का मूल दर्शन अनेकता में एकता, राष्ट्रीय अखंडता और क्षेत्रीय असंतुलन को समाप्त करना है। उन पर जोर दिया जाना चाहिए। इतनी बात को ध्यान में रखते हुए, मैं समझता हूँ कि माननीय रेल मंत्री इन सभी बातों पर ध्यान देंगे।

[हिन्दी]

श्री एम० एल० भिक्रराम (मंडला) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया। इसके लिये मैं आपको धन्यवाद देता हूँ तथा रेल मंत्री द्वारा यहाँ प्रस्तुत रेल बजट की प्रशंसा करता हूँ। मैं अधिक समय न लेते हुए, मेरे क्षेत्र की जो कुछ खास मांगें हैं, उन्हीं के विषय में अपने विचार प्रकट करना चाहूँगा।

पहली बात तो यह है कि नैनपुर जंक्शन छोटी लाइन का सबसे बड़ा जंक्शन है और वह पहले रेलवे डिवीजन भी था परन्तु किसी कारणवश उसको अलग कर दिया गया। मेरा निवेदन है कि वहाँ पर रेलवे डिवीजन की पुनः स्थापना की जाये।

दूसरी बात यह है कि आदर्श स्टेशनों की जो बात कही गई है, मेरा निवेदन है कि छोटी लाइन पर नैनपुर स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाया जाये। इसके साथ-साथ जबलपुर-गोंदिया, जो कि नैरो-गेज है, उसको ब्राडगेज में परिवर्तित करने के लिये मैंने पहले ही कई बार निवेदन किया है और आज पुनः निवेदन कर रहा हूँ कि हम लाइन को ब्राड-गेज में परिवर्तित किया जाये तथा मंडलाफोर्ट तक उस रेलवे लाइन को बढ़ाया जाये और मंडला में स्टेशन बनाया जाये क्योंकि अभी स्टेशन मंडला फोर्ट के नाम से है।

इसके अलावा मेरा निवेदन है कि जबलपुर से बिलासपुर वाया मंडला लाइन का सर्वे हुआ है अतः इस प्रस्ताव को प्लानिंग कमीशन के सामने रखा जाये ताकि इस लाइन का निर्माण कार्य शुरू हो सके। मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूँ कि यह लाइन लाभदायक साबित होगी।

इस वर्ष आपने 50 हाट स्टेशन बनाने का निर्णय किया है। इस सम्बन्ध में मेरा आग्रह है कि छोटी लाइन पर सिमरिया का हाट स्टेशन बनाया जाये जो कि नैनपुर और मंडला के बीच में पड़ता है। इस सदन के माध्यम से मैं योजना आयोग से आग्रह करता हूँ कि वह अधिक से अधिक पैसा आवंटित करे ताकि पिछड़े हुए और पहाड़ी क्षेत्रों के विकास के लिये रेलवे लाइन की व्यवस्था की जा

(श्री एम० एल० शिकराम)

सके। जब तक हम भारतवर्ष के देहृतों का विकास नहीं करेंगे तब तक इस देश का भी विकास नहीं होगा।

सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र में सात नहर क्रासिंग हैं। इस सम्बन्ध में रेल विभाग ने कहा कि प्रति क्रासिंग 20 हजार रुपये जमा किया जाये तभी क्रासिंग बनाई जायेगी। सिचाई विभाग ने उन 7 नहर क्रासिंग के लिए 1 लाख 40 हजार रुपये जमा कर दिया है लेकिन अभी तक कोई निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हुआ है।

मैं अन्त में रेल मन्त्री जी से निवेदन करूंगा कि एक बार कम से कम आप हमारे नैनपुर में अवश्य पधारें ताकि वहां पर रेल की दयनीय स्थिति को स्वयं अपनी आंखों से देख सकें।

[अनुवाद]

श्री ए० जी० सुब्रह्मण्यम (मदुरै) : महोदय, मैं माननीय रेल मन्त्री की सराहना करता हूँ कि उन्होंने सरकारी सामान्य राजस्वों में 62 करोड़ रुपये का अंशदान करने के बाद भी 1987-88 के लिये 69 करोड़ रुपये का लाभ दिखाने वाला बजट प्रस्तुत किया है। बजट में एक और अच्छी बात पिछले 4 सालों के दौरान रेलवे की संचालन कार्यकुशलता में सुधार हुआ है। एक और स्वागत योग्य बात यथा, विकलांगों, किसानों, शहीदों के परिवारों को किराये में दी जाने वाली न्यायत तथा चारे की टुलाई पर भाड़े में दी जाने वाली रियायत है। छः नई सुपर फास्ट तथा दो एक्सप्रेस गाड़ियों की शुरुआत तथा मद्रास-हैदराबाद चारमीनार एक्सप्रेस तथा मद्रास-नई दिल्ली, तमिलनाडु एक्सप्रेस की बारम्बारता को बढ़ा के उपाय भी स्वागत योग्य हैं।

इस सबके बावजूद मैं महसूस करता हूँ कि जहाँ तक तमिलनाडु का सम्बन्ध है रेल परियोजनाएं काफी अपर्याप्त और असंतोषजनक हैं। जिस तरह नई दिल्ली-कलकत्ता और नई दिल्ली-बम्बई के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलती है उस तरह यात्रियों की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए नई दिल्ली-मद्रास के बीच एक नई सुपर फास्ट गाड़ी चलाने का कोई प्रावधान नहीं है। इसी तरह मद्रास-मदुरै के बीच चलने वाली छोटी लाइन की बेगई एक्सप्रेस और मद्रास-त्रिचि के बीच चलने वाली पल्लवन एक्सप्रेस में वातानुकूलित बेयरकार लगाने का कोई प्रावधान नहीं है। रेलवे छोटी लाइन पर चलने वाली गाड़ियों के लिये वातानुकूलित दो टीयरकार तैयार कर रहा है इसलिये छोटी लाइन पर चलने वाली गाड़ियों के अनुकूल कुछ वातानुकूलित बेयरकार भी भी तैयार करके उपर्युक्त दो एक्सप्रेस गाड़ियों में जोड़ी जानी चाहिए। ऐसा करना इसलिए भी जरूरी है क्योंकि मद्रास-मदुरै छोटी लाइन को अभी बड़ी लाइन में नहीं बदला जा रहा है।

इसके अलावा, अल्प धनराशि आर्बिटल करने के कारण कच्छ-झिंडीगल, मदुरै-टूटीकोरिन को बड़ी लाइन में बदलने के काम में बड़ी धीमी गति से प्रगति हो रही है। यही स्थिति मद्रास बीच से लुज मैट्रोपोलिटन रेपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम की है।

इन चर्चा शब्दों के साथ मैं माननीय रेल मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि तमिलनाडु परियोजनाओं के लिए 1987-88 में और धनराशि आवंटित की जाए।

[हिन्दी]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : सभापति महोदय, मैं मन्त्री जी का ध्यान आपके माध्यम से कुछ बिन्दुओं की ओर आकर्षित करना चाहता था, लेकिन मन्त्री जी यहां पर नहीं हैं। उनकी जगह पर जो भी बैठे हैं, उनको इसको नोट करना चाहिए।

सबसे बड़ी बात यह है कि हमारे देश में रेलवे का विकास एक तरह से नहीं हुआ है, जिससे असंतोष बढ़ता है। साथ ही साथ आप देख रहे हैं कि पूरे देश में चारों तरफ आग लगी हुई है। सबसे पहली बात यह है कि रेलवे की स्थापना के प्रारम्भिक चरण में उस क्षेत्र की संचार आवश्यकताओं को धृष्टिगत रखते हुए ब्रिटिश सरकार ने पटना - गया रेल शाखा को प्राथमिकता प्रदान की। इससे आप इस शाखा के महत्व का अन्दाज लगा सकते हैं कि शुरू में ही इसको रखा गया था। पटना—गया एक ऐसा स्थान है, जो कि एक अन्तर्राष्ट्रीय जगह है। विदेशों से भी लोग आते हैं, लेकिन 11 वर्षों में आज तक कोई तबदीली नहीं की गई है। अभी हमारे माननीय सदस्यों ने भी इस पर प्रकाश डाला है कि पटना - गया लाइन का दोहरीकरण कर दिया जाए। आप लोग पंजाब की हालत देख रहे हैं, यदि आप अखबार पढ़ते होंगे तो बिहार की हालत पंजाब से कम नहीं है। भले ही वहां के लोग खालिस्तान का नाम न लें, लेकिन वहां ज्यादा खूब-माराबा होता है। हमारे क्षेत्र में सबसे ज्यादा हत्याएं होती हैं और इसका कारण यह है कि वहां पर पिछड़ापन है और विकास की रोशनी वहां पर नहीं पहुंच पाई है।

इसके बाद मैं यह कहना चाहता हूँ कि हावड़ा—मुगलसराय (ग्रैंड कांड) और हावड़ा—मुगलसराय (मैन लाइन) में कहीं भी दुर्घटना होती है, तो दूसरी गाड़ियों का चलना रुक जाता है क्योंकि यह जो लाइन है, इसी पर सारी गाड़ियां चलती हैं और सारी गाड़ियों का भार लेकर यह चलती है। फिर भी अभी तक इस लाइन पर कोई सरकारी खर्च नहीं किया जा रहा है।

एक बात यह कहना चाहता हूँ कि अपनी उपर्युक्त महत्ता के बावजूद पटना - गया शाखा अति उपेक्षित है। स्वतन्त्रता के बाद इस शाखा के विकास एवं रख-रखाव पर कोई ध्यान नहीं दिया गया। रीलिंग स्टाफ 19वीं सदी का है और यह लाइन बहुत पुरानी है। इस पर आपको ध्यान देना चाहिए क्योंकि जब कभी रेल दुर्घटनाएं घटती हैं, उनको रेल मन्त्रालय का दोषी न मानकर भगवान पर डाल दिया जाता है। इससे ही आप अन्दाजा लगा सकते हैं कि यह कितना उपेक्षित इलाका है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि पटना—गया शाखा का दोहरीकरण अबिलम्ब करना चाहिए। यह नहीं कहना चाहिए कि पैसे की कमी है। आप पैसे का इन्तजाम कर सकते हैं। वित्तीय संस्थाओं और जो बहुत से कंपैटलिस्ट्स हैं, उनमें पैसे लेकर इस काम को आप कर सकते हैं। मैं यही निवेदन करूंगा कि पटना - गया शाखा का दोहरीकरण करने में आपको ज्यादा समय नहीं लेना चाहिए।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि 350 डायन गया—मुगलसराय पैसेम्बर का मुगलसराय से

[श्री रामाशय प्रसाद सिंह]

प्रस्थान 15.45 बजे है और 20.25 बजे यह गया पहुँचती है। उसे एक घंटा विश्राम के पश्चात् 10 पी०जी० बनाकर चला दिया जाए क्योंकि इसका रोक गया में 10 घंटे बेकार पड़ा रहता है। पटना से इस रोक को अगले दिन 4.00 बजे प्रातः चला दिया जाए, जिससे इस क्षेत्र के निवासियों की गया के लिए प्रातःकालीन एक गाड़ी की आवश्यक मांग की पूर्ति होगी और राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

9.3-9.4 अप-डाउन गाड़ी, जिसको रांची पटना एक्सप्रेस भी कहते हैं, जहानाबाद में कम से कम दो मिनट के लिए उसको रोका जाए क्योंकि जहानाबाद ने जिले का दर्जा ले लिया है। यहाँ पर काम करने वाले जो कर्मचारी हैं, वे पटना—गया से आते हैं। इसको अगर जहानाबाद रोका गया, तो उन लोगों को सुविधा होगी। इसलिए वहाँ पर दो मिनट का स्टोपेज रखा जाए।

साथ ही साथ मैं यह भी कहना चाहूँगा कि पटना—गया लाइन में तरेगना एक स्टेशन है। उसके दक्षिण में 21 नम्बर की गुम्टी अंग्रेजों के टाइम में बनी थी लेकिन उसको हटा लिया गया है। 10 मील पूरन और 10 मील पश्चिम में ग्रामीण विकास के लिए सड़क बन गई है। रेलवे लाइन क्रॉस करने में बहुत-सी घटनाएँ घटी हैं। इससे बचने के लिए फिर से गुम्टी चालू की जाए।

एक बात यह कहना चाहता हूँ कि मुगलसराय ह्रावड़ा मेन लाइन पर पंढारक स्टेशन से पूरब में कन्हारपुर गांव है, जहाँ पर हॉल्ट के लिए कागज बढ़ाया गया था। रेलवे विभाग में और नीचे वाले लोगों ने उसको रिकमेंड किया था। वहाँ के लोग पूरा खर्च देने के लिए लिखित में आपके पास दे चुके हैं। उन्होंने प्लेटफार्म बनाने की बात कही है और मकान बनाने की बात कही है और आपके कर्मचारियों पर जो खर्च होगा, वह दो साल के लिए व्यय करने के लिए तैयार हैं। आप जो 50 हॉल्ट बनाने जा रहे हैं, यहाँ पर भी हॉल्ट बनाया जाए।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री मोहम्मद अय्यूब खां (मुन्सुनु) : जनाब मुहतरम सभापति जी, मैं रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

यह एक मुसल्लम हकीकत है कि खड़ी हुई आलीशान इमारत कोई छू नहीं सकता लेकिन गिरी हुई दीवारों की ईंट और पत्थर लोग उठा ले जाते हैं। रेलवे मंत्री साहब ने एक ऐसा बजट पेश किया है, जिसके लिए वे वाकई में तारीफ के काबिल हैं। यह एक तयारीखी बजट है। इसके लिए रेलवे फ़ैमिली के सभी कर्मचारी, छोटे से लेकर बड़े तक मुबारकबाद के मुस्तहक हैं। लेकिन इस साल के बाद भी उन लोगों को सखमुच में कोशिश करनी होगी कि इस बजट से भी अधिक सुविधाओं वाला बजट आगे भी आये। अगर अगला बजट इससे नीचे गिरता है तो यह अवाम के लिए बहुत ही चुनौती भरा बजट होगा।

इस बजट में चन्द एक रियायतों का जिफ़ किया गया है। बार बिडोज को कुछ रियायतें दी गई हैं। मैं गुजारिश करूँगा कि जो बार के अबाई बोनस हैं, जिनको परमवीर चक्र, महावीर चक्र और

वीर चक्र मिले हुए हैं उन लोगों के लिए भी रेलवे में कंसेशन जरूरी होना चाहिए।

इसके साथ ही साथ छुट्टी पर जाने वाले फौजियों को भी कंसेशन मिलना चाहिए। फौजियों को दो तरह की छुट्टियां मिलती हैं। एक वे जिनको हम सालाना या एनुवल लीव बोलते हैं और दूसरी वे जिनको केजुअल लीव बोलते हैं। एक छुट्टी पर तो उनको कंसेशन वोचर मिलता है। मैं चाहता हूँ कि जब भी फौजी छुट्टी पर आते जाते हैं उनको फ्री रेलवे पास मिलना चाहिए। इसके साथ ही चूंकि फौजी किसी प्रोग्राम के तहत छुट्टी पर नहीं जा सकते हैं इसलिए उनके लिए मिलिट्री कोच का इंतजाम होना चाहिए ताकि वे छुट्टियां काटकर आराम से अपनी हाजिरी पर पहुंच सकें। हर जवान जो देश की रक्षा करता है, वह जब छुट्टी पर जाता है या छुट्टी से वापस ड्यूटी पर जाता है तो उसको आराम से रेलों में सफर करने का मौका मिलना चाहिए। ऐसी हालत न हो कि जमीन पर सोता हुआ जाए। यह कंट्री और नेशन के लिए जिसकी कि वह रक्षा करता है फरक की बात नहीं है। इसलिए मन्त्री जी को इन चीजों पर जरूर ध्यान देना चाहिए।

जब इतनी सुविधाओं की बात की जाती है तो ट्रेन के अन्दर हम क्यों न इन्टरकाम का बन्दो-बस्त करें। ट्रेन में इसका इंतजाम होने से काफी चीजें रुक जाएंगी। चोरी जैसी चीजें दूर हो जाएंगी। टेलीफोन सिस्टम रेलों में हो यह भी जरूरी है। इससे एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक रिजर्वेशन के लिए बात की जा सकती है। इन दिक्कतों को दूर करने के लिए यह जरूरी है।

मैं फौजों से ताल्लुक रखता हूँ। मुझे मालूम है कि फौज में हमारे कितने इन्विपमेंट की बढ़ोतरी हुई है। उसके मुताबिक फौज के लिए हमारे पास साधन बहुत कम हैं। खासकर एम०वी० एफ०यू० की जिन पर कि टैंक चढ़कर चलते हैं बहुत कमी है। फौजों को जो और चीजें मिलती हैं जैसे कि किचन कार वगैरह इन पर भी हमें ज्यादा ध्यान देना चाहिए ताकि मिलिट्री की मूवमेंट के मुताबिक हमारे पास काफी साधन हों और जब मिलिट्री मूवमेंट हो तो दूसरी गाड़ियों को रोकना जा सके।

अब मैं अपने क्षेत्र की तरफ आता हूँ। आज राजस्थान में जो सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है उसका नाम झुन्झुनू है। इस झुन्झुनू से सबसे ज्यादा सैनिक फौज में आते हैं। वह इतना बेहतर न इलाका है लेकिन आज भी वहां रेल की सुविधाएं अच्छी नहीं हैं। मेरी पालियामेंटरी कांस्टिच्यूएंसी में ऐसे-ऐसे विधान सभाई क्षेत्र हैं जिनको सदियों से आज तक रेल की सुविधाएं नहीं मिली हैं। उनके लिए इस बजट में नहीं तो अगले बजट में कहीं न कहीं खाते में नाम आ जाए ताकि वहां के लोगों को किसी युग में या किसी जमाने में तो रेल की सुविधाएं मिल सकें।

मेरे यहां एक खेतड़ी कापर प्रोजेक्ट का विधान सभाई क्षेत्र भी है। वहां एक मालगाड़ी डबारा से खेतड़ी प्रोजेक्ट के लिए आती है। उस मालगाड़ी में अगर दो डिब्बे सवारी गाड़ी के लगा दिये जाएं तो उस क्षेत्र के लोगों को काफी सुविधा मिलेगी—खासकर खेतड़ी प्रोजेक्ट में आने जाने के लिए सुविधा मिलेगी।

मेरे यहां एक पिलानी क्षेत्र है। जहां से बिरसा जी आते हैं। मेरे उस क्षेत्र में ऐसे-एसे पांव हैं

## [श्री मोहम्मद अयूब खान]

कि एक-एक गांव में बरबपति और करोड़पति रहते हैं जिनका पूरे हिन्दुस्तान की तिजारत में हाथ है। इसके बावजूद यहां रेलवे सुविधा न होने की वजह से वह इलाका बिल्कुल पिछड़ा हुआ है। उसमें मण्डावा पहाड़ी इलाका है, उदयपुरवाड़ी क्षेत्र है। वहाँ सब रेल सुविधा से वंचित है। हमारे झुन्डू में मानदार और बड़ी तिजारत वाले लोग रहते हैं और उनको अक्सर अहमदाबाद या बम्बई की ओर जाना पड़ता है, कलकत्ता आते-जाते रहते हैं। परन्तु झुन्डू में कोई ऐसा साधन नहीं है जिससे वे लोग झुन्डू से बम्बई, अहमदाबाद या कलकत्ता तक अपनी यात्रा सीधे कर सकें। वहाँ जयपुर से एक ट्रेन शोखावटी एक्सप्रेस आती है और उसके ठीक एक घंटे बाद दूसरी ट्रेन सवाई माधोपुर से चलकर पहुंचती है परन्तु उस गाड़ी में एक भी सवारी नहीं होती, वह गाड़ी बिल्कुल खाली रहती है। मैं समझता हूँ कि उस गाड़ी की उस क्षेत्र में कोई उपयोगिता नहीं है क्योंकि गवर्नमेंट को उसके चलाने से काफी बड़ा लॉस उठाना पड़ता है। यदि इस गाड़ी को लोहारू से अजमेर तक चला दिया जाए तो उससे पूरे क्षेत्र को फायदा हाँ सकता है और वहाँ से अहमदाबाद और बम्बई जाने वाले लोगों को भी काफी सुविधा मिल सकती है।

इसके अलावा वहाँ एक शटल ट्रेन झुन्डू से सीकर के बीच में चलती है। यदि उस शटल ट्रेन को सीकर से लेकर जयपुर तक बढ़ा दिया जाए तो उस क्षेत्र के लोग प्रातः के समय जयपुर जाकर वापस आ सकते हैं और जयपुर से झुन्डू की तरफ आ सकते हैं।

एक निवेदन यह भी है कि रेल सेवाएं प्रदान करते समय हमें देश के सभी क्षेत्र के लोगों का ध्यान रखना चाहिए। हमारे राजस्थान का काफी बड़ा भाग सरहदी इलाका है, जहाँ लोग दूरदराज घानियों और छोटे गांवों में रहते हैं, उनके विकास और प्रगति के लिए भी सरकार को ध्यान देना चाहिए। वे लोग बहुत ही ईमानदार और सच्चे वफादार लोग हैं, उनमें इस तरह का कोई झगड़ा नहीं है, जैसा हम देश के दूसरे भागों में देखते हैं वे भी मुल्क की खिदमत करना चाहते हैं। इसलिए रेलवे की जो सुविधाएं उनको मिलनी चाहिए, उन तक अवश्य पहुंचानी चाहिए।

आखिर में, मैं रेल मन्त्री जी और उनके परिवार के सभी कर्मचारियों और अधिकारियों को, जिन्होंने कड़ी मेहनत और मशकत के बाद इतना अच्छा रेलवे बजट तैयार किया है, मुबारकबाद और धन्यवाद देता हूँ। इसके साथ ही उनसे गुजारिश करता हूँ कि आप आइए आने वाले सालों में इससे भी अच्छा बजट लेकर सदन के सामने आये ताकि हम लोगों को भी बल मिले और हम जनता के सामने जाकर कह सकें कि हमारे प्रधान मन्त्री जी ने जिन नीतियों का ऐलान किया था, उन नीतियों के फल आप शीघ्र देखेंगे और आने वाले सालों में इससे भी बेहतर बजट आपके सामने आयेगा।

**श्री सरकाराज अहमद (गिरिडीह) :** सभापति महोदय, सबसे पहले मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ जो हमारे रेल मन्त्री जी ने इस सदन में पेश किया है। उसके साथ-साथ जिस तरह से हमारे भाई अयूब खान साहब ने उनको मुबारकबाद दी, मैं भी उनसे पूरी तरह सहमत हूँ कि सही मायनों में इस बार का रेल बजट बहुत ही सुलझा हुआ और संतुलित है। यदि देखा जाए तो उसका आम जनता के ऊपर बहुत अच्छा इम्पैक्ट पड़ा है। मैं अपनी ओर से मन्त्री जी और रेल परिवार का, ऊपर से नीचे

तक जितने अधिकारी और कर्मचारी हैं, उनका घन्यवाद करता हूँ।

हमारे साधियों ने यहां बहुत सी बातें कहीं जैसे कैसरोल में जो फूब पकेट्स सप्लाई होते हैं, या कुछ अन्य सुविधाओं की ओर ध्यान आकृष्ट कराया, मैं आशा करता हूँ कि सरकार का ध्यान उस ओर जाएगा। उसका कारण यह है कि यहां पर जो भी बातें कही गयीं उनमें काफी हद तक सच्चाई है और उसमें सुधार के लिए कुछ न कुछ कार्यवाही अवश्य होनी चाहिए।

बिहार की स्थिति की ओर वैसे तो काफी माननीय सदस्यों ने इशारा किया है और वहां की समस्याओं की ओर ध्यान आकृष्ट कराया है परन्तु बिहार में छोटा नागपुर और संथाल परगना का इलाका बहुत ही पिछड़ा है। उसके दो-चार जिले अब भी ऐसे हैं जहां लोगों ने रेल के दर्शन नहीं किए हैं। उनके सम्बन्ध में खासकर गिरिडीह से रांची वाया हजारीबाग एक लाइन बनाने का प्रयोजन काफी समय पहले दिया गया था और मैं समझता हूँ कि उस क्षेत्र में इस लाइन की काफी अहमियत है और उससे काफी बड़ा पिछड़ा और आदिवासी बाहुल्य इलाका जुड़ा हुआ है। उस पूरे क्षेत्र में कोल, मैंगनीज और दूसरे खनिज पदार्थ भरे पड़े हैं और उनके ट्रांसपोर्टेशन से ही रेलवे को काफी आय हो सकती है तथा पिछड़े क्षेत्र के लोगों को यात्रा में भी सुविधा मिल जाएगी। मेरे यहां एक बुमका जिला है, उसको भी रेलवे से जोड़े जाने की आवश्यकता है। क्योंकि ये बीच-बीच में, बार-बार जो बातें उठती हैं जैसे झारखंड-राज भी बात या ऐसी पोलिटिकल बातें लोग करते हैं, इन सब बातों की ओर अगर हम सही ढंग से देखें, तो उस पिछड़े क्षेत्र में सरकार द्वारा कुछ पहुंचा देंगे, तो इस तरह की आवाज जो देश को तोड़ने वाली आवाज होती है, ये सब नहीं उठ पाएंगी।

सिन्धिया जी को मैं जसिडीह और देवगढ़ के कार्यक्रम में कुछ बातों की घोषणा करने के लिए घन्यवाद देता हूँ। वहां के लिए आपने दो-तीन बातों की घोषणा की है जिससे उधर के लोगों को काफी खुशी है। एक तो 103 अप, 104 डाउन, डीलक्स का स्टॉपिज मधुपुर में किया है जिससे केबल मधुपुर के लिए ही नहीं बल्कि गिरिडीह और उसके आस-पास के लोगों को सुविधा होगी। एक रांची - पटना सुपरफास्ट 93 अप, 94 डाउन को चन्द्रपुरा में रोकने की घोषणा से पूरे चन्द्रपुरा क्षेत्र के 30 हजार कोयला खान मजदूरों में खुशी की लहर दौड़ गई है। आपने एक नई ट्रेन देकर मद्रास से पटना को जोड़ा है, इसके लिए भी वहां के लोग आपकी काफी सराहना कर रहे हैं।

मैं, एक बात यह कहना चाहता हूँ कि जैसे ही ट्रेन बिहार में आती है लोग समझ जाते हैं कि अब बिहार पहुंच गए। उसका मेन रीजन है मुगलसराय से आसनसोल तक जो बिहार का पोशन है वह इलेक्ट्रिफाइड नहीं है जिसकी वजह से वहां पर ट्रेन स्लो हो जाती है और वहां पर काफी चढ़ाई का रास्ता होने के कारण कभी-कभी ट्रेन रुकने भी लगती है और स्लो भी हो जाती है। अगर उस लाइन का इलेक्ट्रिफिकेशन कर देते हैं तो ये ट्रेन रुकने वाली शिकायत कम हो जाएगी।

मान्यवर, जो प्रपोजेस दूसरे सदस्यों ने दिए हैं, मैं उनका समर्थन करता हूँ और हमारे एक्स-एम० पी० जी० की सुविधा के बारे में हमारे एक साथी ने कहा है, मैं उसका भी समर्थन करता हूँ। हमारे अयूब साहब ने जो बातें फौजियों के बारे में सुविधाएं देने के लिए कही हैं, मैं उनका भी समर्थन करता हूँ।



## [श्री सफरराज अहमद]

इन शब्दों के साथ, महोदय, मैं आपको, जो आपने मुझे, दो-बार मिनट का समय इस रेल बजट पर बोलने का दिया है, उसके लिए शुक्रिया अदा करता हूँ।

श्री उत्तम राव पाटिल (यवतमाल) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल बजट पर अपने विचार रखना चाहूंगा। मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हूँ क्योंकि इस बजट में किराए में कोई वृद्धि नहीं की गई है। उसके साथ दुर्घटना मुआवजा, यात्रियों के लिए सुविधा और सुरक्षा के लिए जो प्रावधान किया गया है, वह गत साल से दुगुना किया गया है और किसान, युवकों तथा वार-विडोज के लिए जो सहायता दी गई है, उनके लिए भी वे धन्यवाद के पात्र हैं। जो प्राथमिकता इस बजट में पुराने मार्ग को दुबस्त करने के लिए दी गई है, यह भी एक अच्छी बात है। लेकिन जो पुराने मार्ग स्वाधीनता के पूर्व से चल रहे हैं उन मार्गों के बारे में इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मैं अपने इलाके का एक उदाहरण यहां देना चाहूंगा। यवतमाल मुक्तिजापुर जो लाइन है, यह नैरोगेज लाइन है इसकी करीब 80 किलोमीटर की लम्बाई है, लेकिन अभी भी यह लाइन भारतीय रेल की सम्पत्ति नहीं है, बल्कि एक प्राइवेट कम्पनी की ओनरशिप में है। इस लाइन का जो 80 किलोमीटर का डिस्टेंस है वह डिस्टेंस यह रेल 6 से 8 और 10 घंटे तक पूरा करने में लगा लेती है। इस लाइन पर कोई प्लेटफार्म नहीं है। बाकी सुविधाओं की बात तो रहने ही दीजिए। मैं इस रेलवे लाइन के बारे में माननीय मंत्री जी और रेलवे मन्त्रालय को सन् 1980 से लिख रहा हूँ और सबन के अन्दर तथा सदन के बाहर भी उनसे मिलकर इस प्रश्न को सुलझाने की कोशिश कर रहा हूँ, लेकिन इस बारे में अभी तक कोई भी बात बाहर नहीं आई है।

माननीय मंत्री जी जो सन् 1980 में रेल मन्त्रालय में थे, मैंने उनसे इस बारे में एक पत्र लिखा था जिसका उत्तर उन्होंने यह दिया कि इस रेलवे लाइन को हम उस अंग्रेज कम्पनी के कांट्रैक्ट के जरिये से चला रहे हैं और उसका जो मुआवजा है या जो प्राफिट है, वह प्राफिट अंग्रेज कम्पनी को भी जाता है और वह कांट्रैक्ट 1987 साल तक है। उस कांट्रैक्ट को हम बीच में ब्रेक नहीं कर सकते हैं। इसलिये इसके बारे में जो कुछ करना है, वह 1987 में करेंगे, ऐसा जवाब मेरे पास था। यह प्रश्न मैंने हर साल इस पार्लियामेंट में भी उठाया और इसके बाहर भी उनसे मिलकर उनकी याद को ताजा रखना चाहा, लेकिन इस वक्त 1987 भी हो गया है और भी बजट पेश हो गया, लेकिन उसके लिये कोई भी तरहुद मंत्री जी ने की नहीं है, यह बहुत दुःख की बात है।

इस लाइन के बारे में मैंने बताया है कि बहा कोई प्लेटफार्म नहीं है, कोई दूसरी सुविधा नहीं है। इस रेलवे लाइन पर एक वक्त ऐसा आया था कि उसके डिब्बे इंजन से अलग हो गये थे और चक्काव के कारण 10 किलोमीटर तक पीछे चले गये थे। भगवान की कृपा से उस वक्त रेल दुर्घटना नहीं हुई, लेकिन वहां ऐसी स्थिति है कि हम प्रवासी यात्रियों को वहां की यात्रा करने के लिये नहीं कह सकते। मैं मंत्री जी से गुजारिश करूंगा कि इस लाइन के नेशनलाइजेशन का जो प्रश्न है, हमारी मांग है, आप अपने उत्तर में इसका ज़रूर जिक्र करें। इसके अलावा ऐसी जो भी लाइनें इस देश में हैं जिनके नेशनलाइजेशन की बात भी गवर्नमेंट के विचाराधीन हो सकती है, उसके बारे में गवर्नमेंट की जो कुछ राय

है, वह हमको बताने की कृपा करें।

एक सुझाव मैं यह रखूंगा कि जो रेल कलकत्ता से बम्बई जाती है, कलकत्ता मेल, हावड़ा एक्सप्रेस और नागपुर-दादर एक्सप्रेस चलती है, उनकी कंडीशन काफी खराब है। उसमें लगने वाले डिब्बे क्लीन नहीं होते हैं, उनमें बैठने और पानी का प्रावधान नहीं होता है। सभी चोजें गलत ढंग से वहां चलती है। मैं गुजारिश करूंगा कि इन तीनों ट्रेनों में अच्छी सुविधा हो, इसके लिये आप खयाल करें।

विदर्भ और मराठवाड़ा के बारे में कोई भी प्रांतीय निकाय इस बजट में नहीं है। विदर्भ के सभी एम० पी० ने सेवाग्राम एक्सप्रेस वर्षा से बम्बई तक चलाने की बात कही थी, उसके बारे में अवश्य ध्यान दें।

नागपुर में जो रिजर्वेशन का कोटा है वह दिल्ली के लिये सुपर-फास्ट ट्रेन में है लेकिन कोई भी कोटा नागपुर का नहीं है। मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र के जो लोग ट्रेवल करते हैं, उनके लिए नागपुर से दिल्ली के लिए रिजर्वेशन का कोटा होना बहुत जरूरी है।

मैं समझता हूँ कि जो सुझाव हमने रखे हैं, माननीय मंत्री जी उनपर ध्यान देंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री खेलन राम जांगड़े (बिलासपुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। उन्होंने काफी संतुलित बजट पेश किया है। मैं अपने क्षेत्र की कुछ समस्याओं के बारे में कहना चाहूंगा।

मध्य प्रदेश में बिलासपुर डिवीजन बहुत बड़ा है और राजस्व काफी मात्रा में देता है। मैं वहां पर एक मुख्यालय की मांग करता हूँ क्योंकि साउथ ईस्टर्न रेलवे का मुख्यालय कलकत्ता में है और वहां पर जाने आने में काफी असुविधा होती है। इसलिये बिलासपुर में मुख्यालय होना बहुत जरूरी है। हम जब माननीय रेल मंत्री जी से मिले थे तो 10-वां जोन बनाने के लिये उन्होंने बिलासपुर को एक उप-युक्त स्थान बताया था। मैं आशा करूंगा कि इसी बजट सत्र में वह इसकी घोषणा करेंगे।

बिलासपुर में प्लेटफार्मों का काम बहुत धीमा चल रहा है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी निर्देश करें कि वह काम की तेजी से हो जिससे वहां की व्यवस्था ठीक हो सके। बिलासपुर से एक सुपर फास्ट गाड़ी भोपाल को जाती है उसमें काफी विलम्ब होता है। इसलिये उसमें समय की कमी करने के लिये मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा। हमने इस ट्रेन का नाम महामाया ट्रेन रखने के लिये भी कहा था। परन्तु महानदी ट्रेन कर दिया गया। यह ट्रेन जहां तक जाती है उसमें कहीं रास्ते में महानदी नहीं आती है। बिलासपुर-मंडला रेल लाइन जिसका सर्वे किया जा रहा है वह काफी समय से लम्बित है। करीब 3-4 बार सर्वे किया गया और इस समय भी उसका सर्वे किया जा रहा है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि इस लाइन का सर्वे पूरा किया जाये और इसको अपने बजट में लेने की कृपा की जाये।

[श्री शैलन राम जांगडे]

मध्य प्रदेश की राजधानी भोपाल को कलकत्ता से जोड़ने के लिये कोई भी ट्रेन नहीं है। मेरी प्रार्थना है कि भोपाल को कलकत्ता से जोड़ा जाये और उसको बाया बिलासपुर से किया जाये। इन्दौर से जो ट्रेन इन्दौर-बिलासपुर एक्सप्रेस चलती है वह काफी धीमी है। इस ट्रेन की स्पीड बढ़ायी जाये जिससे भोपाल आने-जाने में सुविधा हो सके। कलिंग एक्सप्रेस के बन्द करने से एक सुपर फास्ट ट्रेन की कमी हुई है। इसको पूरा करने के लिए मैं चाहूंगा कि पुरी से दिल्ली के लिये एक नई सुपर-फास्ट ट्रेन उसके बदले में चलायें जिससे लोगों की सुविधा बढ़ायी जा सके।

बिलासपुर में मछली पालन काफी होता है और वहाँ के किसान मछलियों को कलकत्ता भेजते हैं। इस समय कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है कि उसे उसी दिन पहुंचा जा सके। इस कमी को पूरा करने के लिये एक रेल-यान बम्बई-हावड़ा एक्सप्रेस और बम्बई-हावड़ा मेल में लगाया जाये जिससे कि मछली भेजने वालों को सुविधा हो सके।

29 डाउन और 30 अप एक्सप्रेस को बिलाह में पांच मिनट के लिये रोका जाये। वह इस समय काफी छोटे-छोटे स्टेशनों पर रुकती है। वहाँ के लोगों की मांग है कि यह ट्रेन वहाँ पर रोकी जाये।

अन्त में मैं माननीय मंत्री जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने एक अच्छा बजट पेश किया। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बजट का समर्थन करना हूँ।

श्री लाल बिजय प्रताप सिंह (सरगुजा) : आदरणीय सभापति महोदय, माननीय मंत्री महोदय द्वारा प्रस्तुत बजट न केवल अच्छा है बल्कि एक अभूतपूर्व बजट है। मैं बड़े ही धैर्यपूर्वक दो दिनों से सुनता आ रहा हूँ कि पक्ष और प्रतिपक्ष दोनों ही के माननीय सदस्यों ने खुले दिल से इसकी प्रशंसा की है। मैं भी अपने आपको इसके साथ जोड़ता हूँ।

एक बात जो मेरी समझ में आई है वह यह है कि सभी ने अपने यहां अतिरिक्त सुविधा की मांग की है। ऐसी बहुत कम जगह हैं जहाँ पर रेल लाइन न जा पाई हो। अगर कहीं यह रेल लाइन नहीं पहुंच पायी है तो उन माननीय सदस्यों ने बड़े विनम्रतापूर्वक रेल लाइन पहुंचाने का आपसे अनुरोध किया है। मैं यह अच्छे तरीके से जानता हूँ कि इन सीमित साधनों से पूरे देश में रेलों का जाल बिछाना और सभी रेलों को सुविधा-युक्त करना शायद सम्भव नहीं है। मैं सिर्फ एक ही निवेदन करने के लिए यहाँ उपस्थित हुआ हूँ।

अभी सौभाग्य से हमारे प्रधान मंत्री देश के वित्त मंत्री भी हैं। मैं तो यह चाहूंगा कि रेल के बजट में बढ़ोतरी की जाय और यह सुविधा पूरे देश में समान रूप से लागू की जाय क्योंकि आप जानते हैं कि रेल, विकास की जीवन रेखा है और इसके एग्जिस्टेंस के बिना विकास की कल्पना भी नहीं की जा सकती है। आज के बड़े-बड़े महानगर—बम्बई, दिल्ली, कलकत्ता—इन्हें रेल के अभाव में आप कैसा देखेंगे यह आप कल्पना कर सकते हैं। आज की स्थिति में जहाँ पर रेल का विकास नहीं हुआ है

जैसे कि जिस जिले से मैं आता हूँ वहाँ रेल का पदापंण तो हो चुका है लेकिन केवल माल ढोने की हैसियत से उसका विस्तार उस जिले में हुआ है, तो मेरा मन्त्री जी से निवेदन है कि इसे अम्बिकापुर तक विस्तार देने की बात वह सोचें क्योंकि इसके बिना आज की वहाँ की जनता जो खासकर पिछड़ी हुई और आदिवासी जनता है वह मुख्य धारा से जुड़ने में अपने आपको असमर्थ पाती है।

मेरे एक दो सुझाव और थे। इस लाइन पर एक पैसेंजर गाड़ी भी चलती है जिसे केवल आधा घंटा पहले या पीन घंटा पहले करने में उस क्षेत्र की जनता पूरे देश से जुड़ जाती है। अभी हालत यह है कि केवल आधे घंटे के कारण उसका सम्पर्क अच्छी लाइनों से नहीं हो पाता है। इसलिए 407 और 408 को कम-से-कम आधा घंटा आगे चलाने की व्यवस्था की जाय जिससे अगले कनेक्शन वह प्राप्त कर सकें।

इसी प्रकार से अनेक बातें मैंने लिखित रूप में तथा अन्य माध्यमों के द्वारा दी है।... (व्यवधान) ... मैं उम्मीद करता हूँ कि इन बातों का वह इसमें समावेश करके सरगुजा के लिए भी ऐसी व्यवस्था करेंगे जिससे सरगुजा की पिछड़ी हुई जनता मुख्य धारा से जुड़ सके और रेल की सुविधा प्राप्त कर सके।

श्री तपेश्वर सिंह (विक्रमगंज) : सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करना हूँ कि आपने मझे रेल बजट पर कुछ समय दिया ताकि मैं कुछ कह सकूँ। यह रेल बजट जो इस बार सदन में 87-88 का प्रेजेंट किया गया है उसकी सारे देश में प्रशंसा है। सदन में तो प्रशंसा कई रोज से मैं सुन रहा हूँ। इसके लिए मैं अपने नवयुवक टायनेमिक मिनिस्टर और समस्त रेल परिवार के जो उनके सहयोगी हैं उनको अपनी ओर से धन्यवाद देना चाहता हूँ।

बिहार के सम्बन्ध में कुछ चर्चाएँ हुईं। उन सारी चर्चाओं का समर्थन करते हुए मैं आपका ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर आकृष्ट करना चाहूँगा। हमारे निर्वाचन क्षेत्र में एक रेल लाइन थी जो अंग्रेजी सत्तनत के समय में 1905 से लेकर 1907 के बीच में तैयार हुई थी और काफी अच्छी बारह गाड़ियाँ अप और बारह गाड़ियाँ डाउन उस पर चल रही थीं। 62 मील की डिस्टेंस आरा से सासाराम तक वह लाइन कवर करती थी। उस लाइन को जब भी आवश्यकता पड़ी बिहार की सरकार और भारत की सरकार माटिन रेलवे कम्पनी से चलवाती थी और जहाँ कहीं घाटे की बात होती थी तो भारत सरकार और बिहार सरकार उस घाटे की पूर्ति करती थी। लेकिन दुर्भाग्य की बात है 1977 में जब जनता पार्टी की सरकार बनी तो उस समय उस लाइन के लिए माटिन कम्पनी को यह इजाजत दे दी गई कि यह लाइन बन्द कर दो, रेल की लाइनें बँच दो, डिब्बे बँच दो, स्टेशनों को बँच दो। और आज उस हलाके में आप जाएंगे तो पाएंगे कि जिन लोगों ने पाँच या सात पुरनों से उस रेल की लाइन को देखा था, आज सारी आरा-सासाराम रेल लाइन जोकि सड़क के साथ-साथ चलती थी, बन्द पड़ी हुई है। मैंने इसकी चर्चा 1980 में रेल बजट के अवसर पर की थी और तत्कालीन रेल मंत्री, श्री कमलापति त्रिपाठी ने इसी सदन में घोषणा की थी कि वे इसका सर्वे करावेंगे तथा रेल लाइन का निर्माण करावेंगे। भूतपूर्व रेल मंत्री, स्वर्गीय केदार पांडे जी ने भी हमारे निर्वाचन क्षेत्र में जाकर भारत सरकार की ओर से घोषणा की थी कि इस रेल लाइन को रेस्टोर किया जायेगा। उससे पहले माटिन लाइट रेलवे कम्पनी कलकत्ते की जिन दो-तीन रेल लाइनों को चला रही थी उनको भी रेस्टोर

[श्री लपेश्वर सिंह]

किया गया लेकिन अहाँ तक इस रेल लाइन का सम्बन्ध है, इसका सर्वे भी किया गया, उस पर पैसा भी खर्च किया गया लेकिन उस सर्वे का अन्तिम रिजल्ट क्या हुआ वह आज तक हमें मासूम नहीं हो सका है। कोई तो कहता है कि यह लाइन वायबल नहीं है, कोई कहता है कि आर्थिक संकट की वजह से इसको बनाना सम्भव नहीं है लेकिन इस सम्बन्ध में मेरा बिनमन्य निवेदन यह है कि रेल लाइन कोई एक दिन में तो बन नहीं जाएगी, उसको बनाने में काफी समय लगेगा। दूसरी बात यह है कि इस पुरानी लाइन को रेस्टोर करने का मामला है और इसके बारे में इस सदन में जवाब भी मिला था कि इस लाइन को बनाया जायेगा और इस लाइन को लेकर मेरे क्षेत्र की जनता में व्यापक असंतोष है। जिस क्षेत्र के लोगों ने रेल लाइन नहीं देखी है वहाँ पर भी रेल लाइन बनाने के लिए आपके समक्ष यहाँ पर मांग रखी जा रही है लेकिन जिस क्षेत्र में 70 वर्ष से रेल लाइन चल रही थी और लोग उसका लाभ उठा रहे थे उससे उनको वंचित कर देना न्यायोचित नहीं होगा। मेरी पूरी कांस्टीट्यून्स को वह रेल लाइन कबर करती है। इस समय रेल मंत्री जी यहाँ पर विद्यमान नहीं हैं लेकिन मैं आपके माध्यम से उनसे आग्रह करना चाहूँगा कि इस मामले की वे काफी ध्यानपूर्वक जांच करावें ताकि जो हमारी पुरानी रेल लाइन पुराने समय से चली आ रही थी उसको रेस्टोर किया जा सके। एक साल में न सही, पाँच दस साल में इसको बनाया जाए लेकिन इसका निर्माण अवश्य किया जाए ताकि वहाँ की जनता को संतोष हो सके कि हमारी पुरानी रेल लाइन बन रही है। इस सदन में इस सम्बन्ध में पहले आश्वासन भी दिया जा चुका है कि यह रेल लाइन बनाई जायेगी।

अन्त में मैं एक और आवश्यक कार्य की ओर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगा कि सासाराम मेन लाइन पर है, मुगलसराय से कलकत्ते की ओर वहाँ गाड़ियाँ जाती हैं। मेरे क्षेत्र में वह जिला मुख्यालय है। वहाँ एक ओवरब्रिज सैम्बल है और पाँच साल से भारत सरकार की ओर से उस ओवरब्रिज को बनाने का काम चल रहा है। ओवरब्रिज के दोनों ओर का भाग बनकर तैयार है केवल बीच में उसको जोड़ना रह गया है लेकिन लगभग डेढ़-दो साल से वह काम ठप्प पड़ा हुआ है। अधिकारियों द्वारा सख्ती करने के बाद भी कन्ट्रिबटर उसको नहीं बना रहे हैं।

इन सुझावों के साथ मैं माननीय मंत्री जी से विशेष रूप से आग्रह करना चाहूँगा कि मार्टिन लाइट रेलवे ने जो 70 साल तक शाहाबाद जिले के नागरिकों की सेवा की है उस लाइन को रेस्टोर किया जाये और सासाराम के ओवरब्रिज को तत्काल बनवाकर चालू करने की कृपा की जाये।

[अनुवाद]

समापति महोदय : चार सदस्यों को अभी बोलना है। अगर सभा सहमत हो तो हम समय को 7.20 म० ५० तक बढ़ा सकते हैं।

कुछ माननीय सदस्य : जी, हाँ।

\* श्री भाजिकराव होडस्य गावित (नन्दरबार) : महोदय, मैं मराठी में बोलना चाहता हूँ। महोदय, मैं माननीय मंत्री श्री माधवराव सिन्धिया द्वारा 1987-88 के लिए प्रस्तुत रेल बजट का स्वागत तथा हार्दिक समर्थन करता हूँ। चूंकि इस रेल बजट में किसी भी श्रेणी के यात्री किराये या भाड़ा दरों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं है इसलिए मंत्री जी बधाई के पात्र हैं। रेल यात्रियों को ये रियायतें देने के लिए मैं उनको बधाई देता हूँ।

इस साल के रेल बजट में कुछ नये प्रस्ताव हैं जिनका यात्रियों ने व्यापक समर्थन किया है। ये प्रस्ताव हैं:—

(क) 1-4-87 से तीन सुपरफास्ट गाड़ियां चलाना;

(ख) कुछ गाड़ियों की बारम्बारता बढ़ाई गई है;

(ग) कुछ गाड़ियों के मार्ग बढ़ाये गये हैं;

(घ) युवकों, किसानों, बिकलांगों और युद्ध में वीर गति प्राप्त सैनिकों की पत्नियों को किराये में बहुत-सी रियायतें दी गई हैं।

इन सब सुविधाओं और रियायतों से देश भर में रेल यात्रियों को बहुत राहत मिली है।

इस साल रेलवे ने कुछ बहुत अच्छी योजनाएं शुरू की हैं। इसमें कुछ नई रेल लाइनों का निर्माण, 3400 कि० मी० लम्बे रास्ते का विद्युतीकरण, 73 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से तेजपुर में ब्रह्मपुत्र नदी पर 3 किलोमीटर लम्बे पुल का निर्माण, तथा ग्रामीण क्षेत्रों में 50 नये रेलवे स्टेशनों को खोलना शामिल है। उपर्युक्त प्रमुख योजनाएं शुरू करने के लिए मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूँ।

अब मैं माननीय मंत्री का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र की कुछ अति जरूरी आवश्यकताओं की ओर दिलाना चाहता हूँ जिसके लिए बहुत समय से मांग की जा रही है। मेरा उनसे अनुरोध है कि वह इस क्षेत्र की आम जनता की मांगों को मान लें।

इस समय अहमदाबाद-मद्रास-अहमदाबाद (सं० 145-146) और अहमदाबाद-त्रिवेन्द्रम-अहमदाबाद (सं० 903-904) गाड़ियां सूरत-जलगांव-मनमाड घाट से होकर जाती हैं। पता चला है कि ये गाड़ियां अब एक अप्रैल, 1987 से सूरत-बम्बई से होकर जाएंगी। अगर इन गाड़ियों का रास्ता बदल दिया जाता है तो धुले, जलगांव, नासिक और नागर जिलों के यात्रियों के लिए दक्षिण भारत जाने के लिए कोई गाड़ी नहीं होगी। इसलिए माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि इन गाड़ियों के रास्ते न बदले जाएं और पुराने रास्ते को बनाए रखा जाए। मेरा यह भी अनुरोध है कि हैदराबाद-

\* मूलतः मराठी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[ श्री माणिकराव होडल्य गांधित ]

अहमदाबाद-हैदराबाद गाड़ियां खंड-सूरत होकर चलाई जाएं ।

मेरा अनुरोध है बम्बई जाने वाले सूरत-भुसावल खंड के यात्रियों के लिए अमलनेर-बम्बई बोगी को "हंदीर एक्सप्रेस या फ्लाइंग रानी" से जोड़ा जाना चाहिए (114 अप और 113 डाउन) । इससे अमलनेर-नरघाना, डोनडनिचा, नन्दरबार, नवाबपुर, सोनगढ़, ध्यारा, बरदोली के यात्री बम्बई जा सकेंगे । पता चला है कि पश्चिम रेलवे के डिवीजनल मैनेजर ने सिफारिश की है कि अमलनेर-बम्बई बोगी को जलगांव से होकर जाने वाली गाड़ियों से जोड़ा जाना चाहिए । मध्य रेलवे की बम्बई जाने वाली बहुत सी गाड़ियां जलगांव से होकर जाती हैं । इसीलिए जलगांव के यात्रियों के लिए बम्बई जाने के लिए बहुत सी गाड़ियां हैं । अगर अमलनेर बम्बई बोगी को जलगांव से होकर जाने वाली रेलगाड़ियों से जोड़ दिया गया तो मेरे क्षेत्र के यात्रियों के लिए बम्बई पहुंचने का कोई माध्यम नहीं रहेगा । अतः अनेक यात्रो संगठनों, नगरपालिकाओं, रोटरी क्लबों और इस क्षेत्र की जनता के प्रतिनिधियों की ओर से मेरा आपसे अनुरोध है कि अमलनेर-बम्बई बोगी को सूरत से होकर गुजरने वाली गाड़ियों से जोड़ा जाए ।

मैं मौजूदा खानपान सेवा के बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूँ । एल्युमीनियम के कैंसरोल में खाना देने की व्यवस्था सफल नहीं रही है । उसमें दिया खाना ठंडा और बेस्वाद होता है । इसकी प्रति पेंकेट लागत केवल 1.75 रुपये होती है पर 7 रुपये लिए जाते हैं । हर रोज यात्रियों को इस बेस्वाद खाने पर लाखों रुपये खर्च करने पड़ते हैं । इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि प्लेट में खाना परोसने की पिछली व्यवस्था बेहतर थी और उसे पुनः शुरू किया जाए ।

सूरत-भुसावल खंड पर गाड़ियां समय पर नहीं चलती हैं । जंजीर खींचने की बहुत शिकायतें हैं इस भाग में, गाड़ियों के देर से चलने का कारण रेलवे कार्मिकों और अधिकारियों का गैर-जिम्मेदाराना व्यवहार है । मेरा सुझाव है कि इस भाग में गाड़ियों में रेलवे सुरक्षा बल के और कार्मिक तैनात किए जाएं ।

सूरत जाने वाली यात्री गाड़ियों में बड़ी मात्रा में इमारती लकड़ियों की दुलाई की जाती है जिससे यात्रियों को असुविधा होती है । अधिकारी यात्रियों की परवाह नहीं करते हैं । अगर माननीय मंत्री रिपोर्ट मांगें तो वे यह गलत रिपोर्ट देंगे कि यात्री गाड़ियों में इमारती लकड़ी की दुलाई बन्द कर दी गई है ।

इस खंड में चलने वाली गाड़ियों में कानून और व्यवस्था की स्थिति वास्तव में बहुत गंभीर है । एक रेलवे गाड़ को आत्मरक्षा के लिए गोली चलानी पड़ी थी । दिसम्बर, 1986 में गोलीबारी में एक निर्दोष महिला की मृत्यु हो गई थी । आशा है रेल मंत्री जी को इस खंड में घटी इस दुर्घटना की जानकारी होगी । माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि वे इस खंड में रेल प्रशासन में सुधार लाने के लिए जरूरी उपाय करें ।

मनमाड-इंदौर रेल लाइन का 15 साल पहले सर्वेक्षण किया गया था। मालूम नहीं मंत्रालय को इस सर्वेक्षण की जानकारी है या नहीं क्योंकि मैंने अनेक बार इस सवाल को उठाया है। परन्तु मुझे यह कहते हुए खेद है कि रेल मंत्री ने मुझे इस सवाल का जवाब नहीं दिया है। मुझे लगता है कि इस रेल लाइन की बहुत समय से उपेक्षा की जा रही है क्योंकि यह महाराष्ट्र और मध्यप्रदेश के पिछड़े क्षेत्रों से होकर गुजरती है। अतः मेरा अनुरोध है कि मनमाड-इंदौर रेल लाइन का सर्वेक्षण करके यथाशीघ्र उसकी मंजूरी दी जानी चाहिए।

सूरत-भुसावल खंड को दोहरा करने की मांग भी पुरानी है और इसे अब स्वीकार कर लिया जाना चाहिए। सूरत-भुसावल एक व्यस्त खंड है। रेल विभाग भी इसको दोहरा करने की आवश्यकता को महसूस करता है पर मेरा विचार है कि पिछड़ा क्षेत्र होने के कारण रेल प्रशासन द्वारा इसकी उपेक्षा की जा रही है। इसलिये माननीय मंत्री से मेरा अनुरोध है कि इस ओर व्यक्तिगत रूप से ध्यान दें और इस खंड को दोहरा करने को मंजूरी देकर इस क्षेत्र के यात्रियों के साथ न्याय करें।

डोडाचा नगरपालिका ने जल आपूर्ति योजना के अन्तर्गत जलगांव खंड पर पानी की भारी कमी का सामना कर रहे रेलवे-स्टेशनो को पानी सप्लाई करने का काम अपने हाथ में लिया है। हमने इस काम को कर्तव्य की तरह लिया है। आशा है रेल विभाग इस क्षेत्र की जनता की समस्याओं को ध्यान में रखते हुये ऐसी ही प्रतिक्रिया व्यक्त करेगा और वह उन्हें हल करने में सहयोग देगा। मुझे इसमें कोई संदेह नहीं है कि यात्रियों की समस्याओं को हल करने में माननीय मंत्री सकारात्मक रवैया अपनाएंगे।

अंत में मैं रेल प्रशासन में सुधार लाने के लिए माननीय मंत्री द्वारा किये गये प्रयासों की सराहना करता हूँ।

इन शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने और उसका समर्थन करने का अवसर दिया।

[ हिये ]

श्री कमोदी लाल जाटव (मुरैना) : माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री श्री माधवराव सिन्धिया ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, उसके लिए मैं उनका धन्यवाद देता हूँ तथा रेलवे कर्मचारियों ने जो सहयोग सिन्धिया जी को दिया है, उसके लिए उनको बधाई देता हूँ।

रेलवे में पिछले दो सालों में जितनी प्रगति हुई है, उतनी पहले कभी नहीं हुई। रेलवे में आवागमन और रेलों में काफी सुधार हुआ है। खान-पान में भी काफी सुधार हुआ है।

साथ ही साथ मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र मुरैना की दो, तीन समस्याएं आपको बताना चाहता हूँ। खालियर से सोपर रेलवे लाइन पुराने जमाने में माधवराव सिन्धिया जी के समय में मंजूर हुई थी। सिन्धिया जी ने जो खालियर से सोपर तक रेल कार चालू की है, उसके लिए उनका बधाई देता



[श्री कन्होवी लाल जाटव]

हूँ लेकिन साथ ही साथ यह निवेदन करूंगा कि ग्वालियर से सोपुर वाली लाइन को बारा या सवाई माधोपुर तक बढ़ाया जाए। यह 50-60 किलोमीटर का फासला है। अगर ऐसा होगा तो इससे राजस्थान और गुजरात के लोगों को भी फायदा होगा। एक बात यह कहना चाहता हूँ कि ग्वालियर से जो छपरा मेल चलता है, ग्वालियर में छपरा मेल 17 घंटे रुका रहता है। अगर इस छपरा मेल को आगरा तक बढ़ा दिया जाए, तो इससे आवागमन की सुविधा बढ़ेगी।

एक निवेदन यह करना चाहता हूँ कि ग्वालियर से मथुरा, गोबर्धन और दाऊजी, जो तीर्थ स्थान हैं, के लिए सस्ती गाड़ी नहीं मिलती है। वहाँ पर एक्सप्रेस गाड़ी चलती है। इसलिए मेरा कहना यह है कि ग्वालियर से मथुरा तक एक शटल गाड़ी चलाई जाए। इससे जनता को काफी फायदा होगा।

एक निवेदन और है। बामोर जो एक औद्योगिक क्षेत्र है, मैं कोई एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रुकती है और केवल पैसेंजर गाड़ी ही चलती है। औद्योगिक क्षेत्र होने के नाते कुतुब और छत्तीसगढ़ को बहाँ पर रोका जाए। इससे वहाँ की जनता के लिए काफी फायदा होगा।

ज्यादा समय न होने के कारण मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे समय दिया।

श्री श्रीधर देव बुबे (बाँदा) : माननीय सभापति जी, मैं अपने दूसरे साथियों के साथ माननीय रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि वह इतना अच्छा बजट लाये। मैं समय की कमी के कारण प्वाइंट्स पर ही बोलूंगा।

माननीय मंत्री जी ने बड़ी रूपा की कि मेरे क्षेत्र की दो गाड़ियों पर उन्होंने हाथ रखा। एक चित्रकूट एक्सप्रेस और दूसरी बुन्देलखंड एक्सप्रेस। चित्रकूट एक्सप्रेस को उन्होंने जबलपुर तक बढ़ाया और बुन्देलखंड एक्सप्रेस को ग्वालियर तक। हमारी यह प्रार्थना शुरू से चली आ रही है कि चित्रकूट एक्सप्रेस का थोड़ा टाइम भी बदल दें। चित्रकूट एक्सप्रेस मुख्यतः हुमीरपुर और बाँदा जिले के इस्तेमाल में आती है। यहाँ का सारा यात्री कानपुर और लखनऊ जाता है। चित्रकूट एक्सप्रेस वहाँ रात को पहुँचती है और रात को ही लखनऊ से चलती है। इसलिए यह बहुत ही इनकॉन्वीनियेंट है। इसको थोड़ा-सा कन्वैनियेंट बनाने के लिये इसका टाइम बदल दिया जाये। मुझे मालूम नहीं है कि उन्होंने इस पर विचार किया होगा। मेरा कहना है कि वह लखनऊ सुबह दस बजे पहुँचे और वहाँ से सायं पाँच बजे चले। इस तरह से 4 घंटे का रन होता है। जबलपुर भी वह सुबह पहुँचेगी और लखनऊ भी वह सुबह पहुँचेगी और शाम को वहाँ से चलेगी। इस तरह से दो बड़े शहर दिन के समय यात्रियों को मिल सकेंगे।

दूसरा मेरा निवेदन यह है कि कानपुर पैसेंजर 111, 112 जो कानपुर से बाँदा तक चलती है उसको बढ़ा कर भानिकपुर तक कर दिया जाये। इसमें अपर क्लास लगा दिया जाये। इसमें अभी

कोई अपर क्लास नहीं है। इसको मानिकपुर तक बढ़ाने से यह लाभ होगा कि चित्रकूट जो बीच में पड़ता है और जो पूरे देश का एक पर्यटक केन्द्र है वहाँ पहुँचने के लिये यात्रियों को एक साधन मिल जायेगा और यह गाड़ी अधिक उपयोगी हो सकेगी।

इस गाड़ी में अक्सर देखा गया है कि तीन-चार डिब्बे लगते हैं। एक मिगलोन जेनरेशन का और एक डिब्बा गाड़ का। इस तरह से दो डिब्बे तो ऐसे निकल जाते हैं। यात्रियों के लिए बाकी दो डिब्बे रह जाते हैं। इसलिये यात्रियों को छत पर बैठकर सफर करना पड़ता है जो कि बहुत खतरनाक है। इस गाड़ी को मैंने मानिकपुर तक एक्सटेंड करने के लिये कहा है और इसमें अधिक बोगियाँ लगाने के लिये कहा है। यहाँ लोगों ने गाड़ियाँ मांगी हैं, रेलवे लाइनें मांगी हैं। मैं सिर्फ़ दो डिब्बे मांगता हूँ। मैं समझता हूँ कि इसमें कोई खास बात नहीं है। मुझे आशा है कि माननीय मन्त्री महोदय मुझे दो डिब्बे जरूर देंगे। एक डिब्बा मानिकपुर से झाँसी तक आये और झाँसी में बाम्बे जाने वाली ट्रेन में अटैच हो जाये। दूसरा डिब्बा मानिकपुर आये और वहाँ से कलकत्ता जाने वाली ट्रेन में अटैच हो जाये। जिससे कि वहाँ के लोगों को बाम्बे और कलकत्ता जाने का साधन मिल सके। वह इलाका बहुत पिछड़ा हुआ है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि अगर मैं ट्रेन डाइवर्ट करने के लिए कहूँगा तो वह नहीं होगा, कम से कम दो बोगियाँ तो मिल सकेंगी जिससे कि लोग कलकत्ता और बम्बई आ-जा सकें। वहाँ मछली का रोजगार है और अन्य रोजगार हैं। इससे उनको सुविधा मिल सकेगी।

मानिकपुर में ऊपरगामी समपार की काफी दिनों से स्वीकृति मिली हुई है। उसको बनवाने का प्रयास किया जाये।

मारकुण्डी रेलवे स्टेशन पर बम्बई हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ी को दो मिनट के लिये रोका जाये क्योंकि यह बहुत ही इम्पोर्टेंट स्टेशन है। पुराने कोल आदिवासियों का निवास-स्थान है और वहाँ उनकी मदद और व्यवसाय/ध्यापार के लिये इसकी बहुत जरूरत है। झाँसी मानिकपुर खण्ड में इंटर-लॉकिंग प्रणाली चालू करने की माँग काफी समय से हमारे क्षेत्र के लोगों द्वारा की जा रही है और मैं आज फिर से इस फ्लोर पर उसी माँग को दोहराना चाहता हूँ। इससे वहाँ के यातायात को बढ़ाने में काफी सुविधा हो जायेगी।

मानिकपुर से मारकुण्डी जाने के लिये एक सड़क का निर्माण हुआ है, जिस पर एक रेलवे क्रॉसिंग भी पड़ता है परन्तु अभी तक उस पर फाटक न बनाये जाने से अक्सर एक्सीडेंट्स सहोते रहते हैं। वह सड़क काम में नहीं आ रही है। इसलिये मेरा निवेदन है कि वहाँ एक चौकी बनाई जाये ताकि वह रास्ता पैदल चलने वालों के लिये सुरक्षित हो जाये।

हमारे यहाँ कुछ फ्लैग स्टेशन्स की भी आवश्यकता है, उससे लिये प्रावधान भी किया गया था परन्तु उस दिशा में अभी तक कोई ठोस पग नहीं उठाये गये हैं। एक फ्लैग स्टेशन चित्रकूट घाम, कबीर स्टेशन के पूर्व है जहाँ सूर्यकुण्ड बहुत नजदीक पड़ेगा। दूसरा, कानपुर, बाबा लाइन पर, अकोना के पहले और राबौल के बाद "करैह्या" है। मेरा निवेदन है कि इन दोनों फ्लैग स्टेशन्स को तुरन्त खोल देना चाहिए।

[ श्री भीष्म देव बुवे ]

कानपुर बांदा सेक्शन पर अतीना स्टेशन के प्लेटफॉर्म को ऊंचा किया जाना चाहिए, क्योंकि यहां एवसीडेंट्स बहुत होते हैं। रंगोल स्टेशन में टिन-शेड लगवाया जाये तथा चित्रकूट घाट का स्टेशन बहुत बेकार व पुराना हो गया है। वहां पर बैठने तक की जगह न होने के कारण हमारी राज्य मंत्री डा० वाजपेयी जी कुतुब एक्सप्रेस पकड़ने के लिये काफी समय तक खड़ी रही थीं, उन्होंने खड़े-खड़े ही ट्रेन का इन्तजार किया था। इसके अलावा अतर्रा मण्डी का स्टेशन भी काफी पुराना और जर्जर है। इन दोनों स्टेशनों को ठीक किया जाये, यदि सम्भव हो तो नये सिरे से निर्माण होना चाहिए। इसके अलावा मेरे यहां चित्रकूट घाट और खजुराहो दो प्राचीन, ऐतिहासिक और पर्यटक केन्द्र हैं जो कि बुन्देलखण्ड के हृदय में उठते हैं। उनको दृष्टि में रखते हुए सलितपुर से टीकमगढ़ तक छतरपुर और खजुराहो एक नई रेलवे लाइन बनाई जाये। इससे बुन्देलखण्ड का विकास भी हो सकेगा और यह लाइन बुन्देलखण्ड के हृदय से गुजरेगी।

कुतुब नर्मदा एक्सप्रेस में सीकेण्ड स्लीपर तथा ग्री-टायर में भी खाना सप्लाई किये जाने की व्यवस्था की जानी चाहिए जैसे ए० सी० सीकेण्ड में व्यवस्था है ताकि द्वितीय श्रेणी में चलने वाले यात्रियों को भी खाने के लिये व्यर्थ परेशान न होना पड़े, क्योंकि उनकी यात्रा काफी लम्बी होती है। कुतुब नर्मदा एक्सप्रेस में ए० सी० फर्स्ट क्लास की बोगी भी लगाई जाये।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री जी को सुन्दर रेल बजट से लिये बधाई देता हूँ, रेलवे मंत्रालय के अधिकारियों और कर्मचारियों की सराहना करता हूँ और आपको समय देने के लिये धन्यवाद देता हूँ।

श्री राम श्रेष्ठ खिरहर (सीतामढ़ी) : सभापति महोदय, काफी लम्बे अर्से के बाद सरकार की ओर से इस सदन में जो रेलवे बजट प्रस्तुत किया गया है, उसमें एक ओर मुनाफा और दूसरी ओर समाज के उपेक्षित वर्ग तथा जरूरतमन्द लोगों को कई तरह की राहत दी गई है, जिसकी वजह से रेल मंत्री और उनके मंत्रालय के सभी कर्मचारी और अधिकारी, सदन और सदन के बाहर, सभी धन्यवाद के पात्र हैं। सभी ओर से उनकी प्रशंसा की जा रही है। परन्तु हमें यह बात ध्यान में रखनी चाहिए कि भारत एक वेलफेयर स्टेट है जहां सारे संसाधनों का आबंटन जनहित की दृष्टि से विकास कार्यों में किया जाता है। मेरे विचार में, रेलवे विकास में राज्य स्तर पर जो आबंटन होता है, उसमें किसी एक बड़े या छोटे प्रांत की इतनी उपेक्षा नहीं होनी चाहिए जैसी हमारे बिहार राज्य की हुई है। मुझे पूर्व कुछ बक्तव्यों ने इस ओर आपका ध्यान आकृष्ट कराया है और बिहार को हुए आबंटन को लेकर सभी ने अपना अक्षतोष व्यक्त किया है।

महोदय, पिछले महीने फरवरी में रेल मंत्री जी बिहार के दौरे पर गये थे और मुझे पटना में उनसे मिलकर जन-समुदाय के साथ उनका स्वागत करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ था। उनके बिहार के दौरे के बाद बिहारवासियों को उनसे बहुत बड़ी उम्मीदें हो गई थीं कि मंत्री जी हमारी कठिनाइयों

और समस्याओं को यहाँ से सुनकर गये हैं, और हमारी कुछ तकनीकों को देखते हुए कुछ बड़ी चीज मिलने वाली है परन्तु जब हमारे सामने रेलवे बजट आया तो उसमें बिहार हमें बैसा ही उपेक्षित सा नजर आया। जैसे तो ललितेश्वर प्रसाद शाही जी ने अपने लम्बे-चौड़े भाषण में वहाँ की समस्याओं का व्यापक उल्लेख कर दिया है मैं उन बातों में दोबारा नहीं जाऊंगा परन्तु इतना अवश्य निवेदन करना चाहूंगा कि रेलवे विभाग, रेलवे मन्त्रालय का दृष्टिकोण यदि केवल मात्र व्यवसायिक रहा तो हम जनहित के कामों से बंचित रह जाएंगे। ऐसा मैं इसलिए कह रहा हूँ कि देश का कुछ ऐसा भाग जहाँ रेल लाइन जानी चाहिए जनसमुदाय के उत्थान के लिये, इलाके के उत्थान के लिये अगर वहाँ सर्वे कराया जाता है, वहाँ की मांग के आधार पर तो रेलवे मन्त्रालय से पत्र आता है कि वहाँ रेलवे लाइन घाटे में चलेगी। मैं अपना ही उदाहरण देता हूँ। मैं सीमावर्ती क्षेत्र से आता हूँ। नेपाल और भारत की जहाँ सीमा मिलती है और बिहार की उत्तरी सीमा है सीतामढ़ी, मैं वहाँ से आता हूँ। यह जगत जननी जानकी जी की जन्मभूमि है। मैंने यहाँ के बारे में कई बार पत्र लिखा था कि स्वर्गीय ललित बाबू के वक्त में उस लाइन का सर्वे हुआ था, आप उसे पूरा करें। उस पत्र का जवाब मिलता है कि साहब ये रेलवे लाइन घाटे में रन करेगी। यानि व्यावसायिक नहीं है। तो मेरा निवेदन है कि अगर केवल व्यावसायिक दृष्टिकोण रखें, तो जनसमुदाय को जो कुछ मिलना है, जो उत्थान उनका होना है, उसमें काफी कमी नजर आयेगी। इसलिए मेरी अर्ज होगी इस दृष्टिकोण को थोड़ा बदला जाये और इसमें जनहित के दृष्टिकोण का भी समावेश किया जाये। कुछ ऐसी मांगें जो चिर-सम्बन्धित हैं जिनके ऊपर हमारे साधियों ने जिक्र किया—छितौनी ब्रिज, जिसका जिलान्यास स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गांधी ने किया था, उसे पूरा करना चाहिए। खास करके हमारे पक्ष के जो लोग हैं, उनका यह धर्म हो जाता है कि वे उसे पूरा करें।

महोदय, मैंने अभी सीमावर्ती इलाके का जिक्र किया। एक बात बहुत दिनों से सरकारी तौर पर मान्य है। वह लाइन दरभंगा से नरकटियागंज तक की बड़ी लाइन है। यह सीमावर्ती इलाके को छूती है और यह सामरिक महत्व की चीज भी है। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि जहाँ तक एक ओर मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी रेलवे लाइन दी जाये वहीं पर दरभंगा-छितौनी नरकटियागंज तक उस लाइन को बढ़ाएं। इन मांगों के साथ ही, मैं माननीय मन्त्री महोदय को धन्यवाद देता हूँ कि इतना बढ़िया बजट उन्होंने पेश किया है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : रेल बजट पर एक और सदस्य बोलना चाहते हैं इसलिए हम समय को पांच मिनट और बढ़ा देते हैं। आशा है सदन इस पर सहमत होगा।

[श्री प्रभात कुमार मिश्र]

[हिन्दी]

डा० प्रभात कुमार मिश्र (जंजगीर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से और

[ डा० प्रभात कुमार मिश्र ]

पालियामेंट्री अफेयर्स की मिनिस्टर महोदया के माध्यम से रेल राज्य मन्त्री श्री माधवराव सिन्धिया को, प्रधान मन्त्री श्री राजीव गांधी की घोषणाओं और कृतसंकल्पों के अनुरूप और जन-सामान्य की अपेक्षाओं के अनुरूप सर्वमान्य बजट वर्ष 1987-88 रेलवे का बजट प्रस्तुत करने के लिये बधाई देता हूँ। साथ ही रेलवे परिवार को जिसकी उपलब्धियों से हमारी भारतीय रेल की गणना विश्व में विकासशील देशों में एक श्रेष्ठ रेलवे के रूप में हो रही है, बधाई देता हूँ। मैं इसे विकासशील देशों में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर एक महत्वपूर्ण उपलब्धि और ख्याति मानता हूँ।

मैं दो-चार मांगें रखना चाहूंगा। एक तो यह कि सांसदों को राजधानी एक्सप्रेस में यात्रा करने के लिये जो सरचाज देना पड़ता है, फस्ट क्लास में ड्रेवल करने पर, उसको खत्म किया जाए और यह सुविधा दी जाये कि सांसद राजधानी एक्सप्रेस में बिना कोई सरचाज दिये सफर कर सकें। दूसरी बात मैं रेल कर्मचारियों की सुविधाओं के बारे में कहना चाहता हूँ—घर, अस्पताल, स्कूल इत्यादि की सुविधाएं और बढ़ाई जाएं। जिन स्टेशनों का नवीनीकरण किया जा रहा है उन पर पुराने स्टालों को व्यवस्थित ढंग से सजाया जाए, ताकि जो पुराने लोग हैं, उनको अपनी जीविका चलाने का साधन मिल सके। स्टेशनों की सफाई पर ज्यादा ध्यान दिया जाये। ओवर-ब्रिज और रेलवे क्रासिंग पर विशेष ध्यान दिया जाये। जो जन-प्रतिनिधियों के सुझाव हों, उनको विशेष महत्व दें न कि रेल अधिकारियों की सलाह को सर्वोपरि मानकर कोई फैसला करें। इसी प्रकार एक बात यह भी है कि जब हम विकास की बात करते हैं, तो यातायात का विस्तार अत्यावश्यक है और उस विकास में रेलवे को व्यापारिक दृष्टिकोण से नहीं देखा जाना चाहिए बल्कि जनसमुदाय की सुविधाओं के दृष्टिकोण से देखा जाना चाहिए।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वह बिलासपुर डिबीजन देश का एक प्रमुख डिबीजन है और आपको जानकर आश्चर्य होगा कि वहां 4700 बेगन्स प्रति दिन, जहां तक मेरी जानकारी है, लयते हैं और कई जोनल केन्द्रों से लायब वह अकेला डिबीजन ज्यादा आमवनी देता है।

इसलिए मैं कुछ मांगें बिलासपुर के सम्बन्ध में रखना चाहूंगा। बिलासपुर स्टेशन के पूर्वी और पश्चिमी ओर ओवर-ब्रिज बनाया जाये। बिलासपुर रेलवे स्टेशन से बम्बई और हावड़ा के लिये बम्बई-मेल में कोटा बढ़ाया जाये।

कोरबा मध्यप्रदेश और भारत का सबसे बड़ा औद्योगिक केन्द्र है। वहां से एक नई रेलवे लाइन दक्षिण के लिए ही जाये क्योंकि कोरबा में बालको, एम० टी० पी० सी०, एम० पी० ई० वी०, एस० ई० सी० एल० और बहुत से औद्योगिक केन्द्र हैं और दक्षिण में जाने वाले लोग भी रहते हैं। इसलिए एक नई रेलवे लाइन कोरबा से जोड़ी जाये। शहडोल शटल को कोरबा तक चलाया जाये, जो कि बिलासपुर तक चलती है, या नई रेलवे लाइन से बिलासपुर को कोरबा से जोड़ा जाये।

बिलासपुर मण्डला रेलवे लाइन जिसका सब हो रहा है, उसकी पूर्ति की जाये क्योंकि यह मराजखंड के ताबा भंडार और आदिवासी क्षेत्रों के विकास करेगी।

बिलासपुर और रायपुर जिले में बहुत सीमेंट की फैक्टरी हैं जो कि एक ही लाइन पर आती हैं। क्योंकि ट्रैक यूटिलाइजेशन हाइएस्ट है, इसलिए मैं चाहूंगा कि एक नई रेल लाइन सब सीमेंट

कैस्टरियों को जोड़ते हुए चापा से रायपुर की ओर बनाई जायें।

इन उपलब्धियों की वजह से मैं विशेष रूप से मांग करूंगा कि बिलासपुर में दसवें रेलवे जोन की स्थापना की जाये। वह उपयुक्त स्थान है, क्योंकि हमारे और अन्य सदस्य भी इस पर बोले हैं, मैं चाहता हूँ कि नये परिप्रेक्ष्य में इसे देखें। बिलासपुर ही इसके लिये उपयुक्त स्थान है, जो कि सबसे ज्यादा आपको इन्कम देता है। इसे रेलवे का दसवां जोन स्थापित करने का आग्रह करते हुए मैं इस बजट में चाहूंगा कि आप इसकी घोषणा करें।

अन्त में मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि हमारे रेल मन्त्री जी कोरबा गये थे और उन्होंने कुछ घोषणाएं की थीं, जैसे ऊर्गा स्टेशन की स्थापना और कोरबा स्टेशन का नवीनीकरण, इनको पूरा कराने की कोशिश करें।

सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, इसके लिये आपका धन्यवाद।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : सभा अब कल 11 म० पू० पर पुनः सम्मेलित होने तक के लिए स्थगित होती है।

7.26 म० ५०

सत्परचात् लोक सभा शुकवार, 6 मार्च, 1987/15 फाल्गुन, 1908 (शक) के  
ब्यारह बजे म०५० तक के लिए स्थगित हुई।