

of the Rajgarh district and two other districts of Shajapur and Guna. Hence there is need of a long distance fast train, for the development, and Industrial growth of the districts.

It is learnt that the Government has decided to extend the Lucknow-Kota-Avadh Express up to Okha in Gujarat. There is a persistent demand from the people of Rajgarh and also from the public of Shajapur and Guna that Avadh Express should run via Guna Biaora-Marksi so that the State of U.P., Rajasthan, Madhya Pradesh and Gujarat could be well connected. This would partially fulfil a long-standing demand of a fast long distance train.

It is also demanded that the Indor-Delhi super-fast train started recently, running tri-weekly, via Bhopal should also run tri-weekly on the Guna-Maksi Line Government should also think of extending the existing Ujjain-Guna Train No 141-142 from Indore to Katni.

When the late Lal Bahadur Shastri was Railway Minister the Survey of a Line, Kota-to-Bhopal connecting Rajasthan and Madhya Pradesh States had been completed. I request the Railway Minister to review the same and the carry out the feasibility survey of the same via Jhalavad-Khilchipur-Rajgarh, Biaora, Nasingharh-Beracia-Bhopal or from Ramgunj-Mandi-Khilchipur-Biaora- Sulthalia-Sirong Bhailsa-Bhopa.

I hope the Government will take a serious look at the above demands and fulfil the longstanding desires of the backward districts.

(iv) Need to open New Banks in Uttar Pradesh and amalgamation of certain banks into one U. P. Bank ?

श्री जंनू ल बशर (गाजीपुर) : अध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश की आबादी पूरे देश की आबादी का छठा भाग है, परन्तु आर्थिक दृष्टि से यह सर्वाधिक पिछड़े हुए प्रदेशों में है। यहां की आधी जनता गरीबी की रेखा के नीचे जीवन यापन कर रही है। इस परिप्रेक्ष्य में

उत्तर प्रदेश के आर्थिक विकास के लिये बैंकों की भूमिका स्पष्ट रूप से बहुत महत्वपूर्ण है।

क्षेत्रीय असंतुन को दूर करने के लिये यह आवश्यक है कि नेशनल क्रेडिट पालिसी को इस प्रकार पुनरीक्षित किया जाये जिससे बैंक आर्थिक दृष्टि से पिछड़े प्रदेशों में, जिनमें उत्तर प्रदेश भी है, विशिष्ट रूप से धन का विनियोजन करें। उत्तर प्रदेश में राष्ट्रीयकृत बैंकों के ऋण जमा अनुपात में पिछले कई वर्षों से कोई सुधार दिखाई नहीं पड़ा। उत्तर प्रदेश में बैंकों में जमा किये गये प्रत्येक रुपये का पचास प्रतिशत अंश अन्यत्र उपयोग में लाया जा रहा है।

ग्रामीण और अविकसित क्षेत्रों में बैंक ऋणों के विस्तार में प्रमुख बाधा, बैंकिंग सुविधा का न होना है अप्रैल, 1983 में प्रति बैंक शाखा सत्रह हजार की आबादी के अखिल भारतीय औसत के विरुद्ध पूरे उत्तर प्रदेश में 19 हजार की तथा पूर्वी उत्तर प्रदेश में 23 हजार की आबादी पर बैंक शाखा है, अतः यहां बैंक शाखा विस्तार कार्यक्रम में तीव्रता लाने की आवश्यकता है।

इसी प्रकार क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों द्वारा बैंक शाखा खोलने की प्रगति तेज करने की आवश्यकता है। वर्ष 1982-85 के लिये बैंक शाखा विस्तार कार्यक्रम में अनुमोदित लगभग 600 केन्द्रों के आबंटन अभी निर्गत होने हैं तथा क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों के आबंटित 1046 में से केवल 562 शाखाएं खोली गई हैं।

भारतीय रिजर्व बैंक 60 प्रतिशत के ऋण जमा अनुपात तथा कृषि क्षेत्र में पन्द्रह प्रतिशत के अग्रिम मानकों को दृष्टिगत रखते हुए और यह मानते हुए कि इसमें 20 प्रतिशत अल्प कालीन ऋण होगा, प्रदेश में फसली ऋण का

वार्षिक लक्ष्य एक सौ पाँच करोड़ रुपये आता है। जबकि इसके विपरीत राष्ट्रीय क्रन बैंकों द्वारा आबंटित धनराशि मात्र पचास करोड़ रुपये है।

मेरा भारत सरकार से अनुरोध है कि इलाहाबाद बैंक का मुख्यालय इलाहाबाद स्थानान्तरित कर दिया जाये, तथा प्रदेश सरकार की मंस्तुति के अनुसार प्रदेश में कार्यरत हिन्दुस्तान कर्मागलय बैंक, बनारस स्टेट बैंक, नैनीताल बैंक, बरेली कारपोरेशन बैंक तथा काशीनाथ सेठ बैंक को मिलाकर एक नये उत्तप्रदेश बैंक की स्थापना की जाये।

(v) Need to bear the entire cost of development of roads in Dhanbad by the Central Government.

प्रो. अजित कुमार मोहता (समस्तीपुर) : अध्यक्ष महोदय, बिहार के धनबाद एवं झरिया के कोयला क्षेत्र में कोयले की दुलाई में सुविधा एवं विधि व्यवस्था पर बेहतर नियंत्रण के लिए बी सी सी एल एवं राज्य लोक निर्माण विभाग के सहयोग से सर्वेक्षण के आधार पर 1983 में 220 किलोमीटर सड़कें निर्माण के लिए 67.93 करोड़ रुपये का प्राक्कलन तैयार हुआ। यह धन उपलब्ध कराने के लिए कोयले पर 9-2-83 से प्रति मीट्रिक टन 1 85 रुपए एक्साइज इयूटी बढ़ा दी गई, जिससे 1 जिससे 1983-85 वर्ष में 56.6 करोड़ रुपए की आय का अनुमान है। पहले केन्द्रीय सरकार ने इस काम को बाहें रोड आर्गनाइजेशन एवं राज्य लोक निर्माण विभाग के माध्यम से पूरा कराने का सोचा। बिहार सरकार ने बाहें रोड आर्गनाइजेशन को लेटर आफ इस्ट्रिमेंट निर्गत कर दिया एवं केन्द्रीय सरकार ने उनको 98 किलोमीटर सड़क निर्माण के लिए 34 करोड़ रुपया आबंटित कर दिया। ऊर्जा मंत्रालय से सचना मिलने पर राज्य

लोक निर्माण विभाग ने 25.61 करोड़ रुपए की लागत से निर्मित होने वाले 115.51 किलोमीटर सड़क के निर्माण की तैयारी पूरी कर ली। किन्तु अचानक मई, 1984 को ऊर्जा मंत्रालय के सचिव न राज्य सरकार द्वारा खर्च में 50 प्रतिशत वहन करने की शर्त लगा कर सारा काम रोक दिया। पड़ोसी राज्यों की अरबों रुपए की लागत वाली परियोजनाओं का सारा खर्च वहन करने वाली केन्द्रीय सरकार का बिहार के प्रति यह व्यवहार समझ के परे है। गंगा पुल निर्माण में भी केन्द्र का कोई सहयोग नहीं है। जब बिहार का कोयला सारे देश के काम आता है, तो इस क्षेत्र की सड़कों के विकास का सम्पूर्ण भार बिहार पर ही क्यों ?

अतः केन्द्रीय सरकार से मैं मांग करता हूँ कि धनबाद क्षेत्र की सड़कों के विकास का सारा व्यय केन्द्र वहन करने का निर्णय लेकर लोक निर्माण विभाग को कार्यारम्भ करने का संकेत दें।

(vi) Need to introduce an Express Train between Calcutta and Barbil.

SHRI HARIHAR SOREN (Keonjhar)**: Barbil-Banspani sector is famous for mines not only in Orissa but all over India. Thousands of people from Bihar, West Bengal, UP, Delhi and Punjab earn their livelihood in various mines or business organisations of this mineral belt. Therefore, a large number of people go to Calcutta, Delhi and other cities from this place. But it is regrettable that the communication facilities available between Barbil and other cities in general and Calcutta in particular are very inadequate. Therefore, the people going from or coming to these cities face a number of difficulties

Besides, the regional offices of many organisations and mines under operation in this mineral belt are situated at Calcutta

**The Original speech was delivered in Oriya.