

# लोक सभा वाद-विवाद का हिन्दी संस्करण

बारहवां सत्र

(आठवाँ लोक सभा)



60  
1573/89

(खण्ड 44 में अंक 11 से 20 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

---

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

## विषय सूची

अष्टम भाग, अंक 44, बारहवां सत्र, 1988/1910 (सक)

अंक 12, सोमवार, 28 नवम्बर, 1988/7 अग्रहायण, 1910 (सक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर :	1—25
*तारांकित प्रश्न संख्या : 225, 226, 228 से 230, 236, 237, 240, 241, 243 और 231	
प्रश्नों के लिखित उत्तर :	25—126
तारांकित प्रश्न संख्या : 227, 232 से 235, 238, 239, 242, 244 और 245	25—32
अतारांकित प्रश्न संख्या : 2208 से 2282 और 2284 से 2324	32—126
सभा पटल पर रखे गए पत्र	131—134
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति 39वां, 40वां और 41वां प्रतिवेदन	135
अबिलम्बनीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण	135—152
इण्डियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों द्वारा एक दिन की सांकेतिक हड़ताल, जिसके परिणामस्वरूप विमान सेवाएं अस्त-व्यस्त हो गईं और यात्रियों को असुविधा हुई	
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	135, 141—143
श्री शिवराज बी० पाटिल	136, 139—141, 148—152
श्री इन्द्रजीत गुप्त	143—146
डा० कृपासिन्धु भोई	146—148

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

## नियम 377 के अधीन मामले

153—156

- (एक) चित्रकूट एक्सप्रेस के लखनऊ और जबलपुर के बीच आने-जाने में लगने वाले समय को कम किए जाने तथा उसके साथ एक वातामुकूलित सयनयान और प्रथम श्रेणी का एक बड़ा डिब्बा लगाए जाने की मांग  
श्री श्रीधर देव दुबे 153
- (दो) उड़ीसा और आन्ध्र प्रदेश के आदिवासियों को उचित प्रतिनिधित्व दिए जाने के लिए डिबीजनल मुख्यालय, विशाखापत्तनम द्वारा तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के पदों के लिए पृथक भर्ती किए जाने की आवश्यकता  
श्री के० प्रधानी 153
- (तीन) क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने के लिए सारण (उत्तर बिहार) में एक बड़े उद्योग की स्थापना की जाना  
श्री कृष्ण प्रताप सिंह 154
- (चार) बंगलौर से गूटी और बंगलौर से अनन्तपुर तक का रेल किराया दूरी के अनुसार युक्तिसंगत बनाया जाना  
श्री के० रामचन्द्र रेड्डी 154—155
- (पांच) बिहार की मुहाने बांध तथा पुनपुन दर्बा सिंचाई परियोजनाओं को मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता  
श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह 155
- (छः) पश्चिम बंगाल में औद्योगिक रुग्णता के कारणों का पता लगाने और उपचारात्मक उपाय सुझाने के लिए एक दल का गठन किए जाने की आवश्यकता  
कुमारी ममता बनर्जी 155
- (सात) रेल विभाग की भूमि पर रहने वाले झुग्गी-झोंपड़ी निवासियों को बम्बई नगर निगम द्वारा प्रदान की जाने वाली नागरिक सुविधाओं का लाभ उठाने हेतु बम्बई के रेल प्राधिकारियों द्वारा "अनापत्ति प्रमाण-पत्र" जारी किया जाना  
श्री शरद दिघे 156
- (आठ) रूपसा और बांगरी पोसी के बीच छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने तथा बादामपहाड़ खान तक उसको बढ़ाए जाने की आवश्यकता  
श्री सिद्ध लाल मुरमू 156

विषय	पृष्ठ
भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक	156—202
विचार करने के लिए प्रस्ताव	
प्रो० नारायण चन्द पाराशर	156—159
श्री के० प्रघानी	159—161
श्री अताउर्रहमान	161—163
श्री मोहम्मद अयूब खां	163—165
श्री शांताराम नायक	165—168
श्री अब्दुल रशीद कानुली	168—172
श्रीमती प्रभावती गुप्त	172—174
श्री मनोज पांडे	174—177
श्री वी० शोभनाद्रीश्वर राव	177—182
श्री प्रताप भानु शर्मा	182—184
श्री गिरधारी लाल ब्यास	184—187
श्री जार्ज जोसफ मुंढाकल	187—188
श्री राम प्यारे पनिका	188—190
श्री अमर रायप्रधान	190—191
श्री बालकवि बैरागी	192—193
श्री काली प्रसाद पांडेय	193—194
श्री घमंपाल सिंह मलिक	194—195
श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह	195—196
श्री शांति घारीवाल	197—198
श्री जनक राज गुप्त	198
श्री शंकर लाल	198—199
श्री बापूलाल मालवीय	199—200
श्री विजय एन० पाटिल	200—201
श्री के० एस० राव	201—202
श्री राजेश पायलट	202

विषय	पृष्ठ
आधे घण्टे की वर्धा	202—209
मरुभूमि विकास कार्यक्रम का कार्यान्वयन	
श्री बृद्धि चन्द्र जैन	202—205
श्री जनार्दन पुजारी	205—207, 208—209
डा० गौरी शंकर राजहंस	207—208
श्री शांताराम नायक	208

## लोक सभा

सोमवार, 28 नवम्बर, 1988/7 अप्रहायण, 1910 (शक)

लोक सभा 11 बजे म० पू० पर समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पेंशन के बारे में राज्यों को दिशानिर्देश

[अनुबाब]

\*225. श्रीमती माधुरी सिंह : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्यों को माहल दिशानिर्देश जारी किए हैं ताकि सेवानिवृत्त होने वाले सरकारी कर्मचारी पेंशन के लाभ तत्काल प्राप्त कर सकें ; और

(ख) यदि हां, तो इन दिशानिर्देशों को अब तक किन-किन राज्यों ने लागू किया है ?

श्री मन्त्री (सरदार बूटा सिंह) : (क) और (ख). राज्य सरकारों द्वारा राज्य की समेकित निधि से दी जाने वाली पेंशन, भारतीय संविधान की सातवीं अनुसूची में दी गई राज्य सूची की प्रविष्टि 42 के अनुसार, राज्य का विषय है। अतः केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्य सरकारों को किसी प्रकार के दिशानिर्देश जारी करने का प्रश्न नहीं उठता। तथापि, केन्द्रीय सरकार द्वारा केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के पेंशन सम्बन्धी मामलों के शीघ्र निपटान के लिए अपनाए गए सरलीकरण/नए परिवर्तनों को समय-समय पर राज्य सरकार के ध्यान में लाया गया है ताकि वे उन उपायों पर विचार कर सकें तथा अपने कर्मचारियों के मामले में उन्हें अपना सकें। मामले में अन्तिम निर्णय सम्बन्धित राज्य सरकारों को ही लेना होता है।

[हिन्दी]

श्रीमती माधुरी सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं मन्त्री जी से जानना चाहती हूँ कि पंजीकरण या नये परिवर्तनों के बारे में क्या बिहार सरकार को भी हास में बताया गया है ? यदि हां, तो बिहार सरकार की इस बारे में क्या प्रतिक्रिया रही ?

सरदार बूटा सिंह : श्रीमन्, जैसा मैंने अर्ज किया कि हम केन्द्र शासन के कर्मचारियों के लिए जो इन्गेवेशंस या नये तरीके अख्तियार करते हैं वह हम राज्य सरकारों के पास भेजते हैं ताकि यदि चाहें तो वे भी उससे लाभ उठा सकें। हमने यह पत्र सभी राज्य सरकारों के पास भेजा है। बिहार सरकार की तरफ से अभी तक कोई उत्तर नहीं आया है। हम ऐसा मानते हैं कि वे भी इस प्रणाली को चलाते होंगे।

श्रीमती माधुरी सिंह : यदि राज्य सरकार केन्द्र की तरह पेंशन देना चाहे तो क्या केन्द्र इसके

लिए वित्तीय सहायता देगा ?

सरदार बूटा सिंह : श्रीमन्, जैसा मैंने शुरू में कहा है कि यह पैसा स्टेट कंसालिडेटेड फंड से आता है, इसमें केन्द्र की सहायता का कोई प्रश्न ही पैदा नहीं होता है। अभी तक बिहार सरकार की तरफ से हमें उत्तर नहीं मिल सका है।

श्री शंकर लाल : अध्यक्ष महोदय, देश में सभी स्टेट्स के अन्दर सभी कर्मचारियों में एक-रूपता लाने के लिये जैसा कि समान वेतन समान कार्य का सिद्धान्त है, सभी कर्मचारियों को समान पेंशन मिले, क्या इस प्रकार की नीति भारत सरकार अपनाएगी ?

सरदार बूटा सिंह : मैंने शुरू में उल्लेख किया है कि हमारे संविधान की धारा 42 में यह स्टेट सबजेक्ट है और प्रत्येक स्टेट जो है, वह अपनी रिसोर्सेज के आधार पर और नीति के आधार पर अपने कर्मचारियों का वेतनमान बनाती है। नार्मली यही माना जाता है कि जो आल इण्डिया स्तर है, उसके माप-तोल वे फालो करती हैं।

#### कमजोर वर्गों के लिए परीक्षा-पूर्व प्रशिक्षण केन्द्र

\*226. श्री शान्ति धारीवाल : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या सरकार ने संघ लोक सेवा आयोग और सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा आयोजित की जाने वाली विभिन्न प्रतियोगी परीक्षाओं हेतु अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के विद्यार्थियों के लिए परीक्षा-पूर्व प्रशिक्षण केन्द्रों की चालू वित्तीय वर्ष के दौरान संख्या बढ़ाने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो वे केन्द्र कहाँ-कहाँ खोलने का प्रस्ताव है ;

(ग) क्या सरकार का विचार समाज के अन्य कमजोर वर्गों के बच्चों को भी ये सुविधाएं देने का है ;

(घ) यदि हाँ, तो यह सुविधा कब तक दी जाएगी ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

अनुवाद ]

कल्याण मन्त्रालय की राज्य मन्त्री (डा० राजेश कुमार बाजपेयी) : (क) जी, हाँ।

(ख) राज्य सरकारों तथा विश्वविद्यालयों से प्रस्ताव आमन्त्रित किए गए हैं और स्थानों का निर्धारण, प्रस्तावों की आवश्यकता तथा अन्य व्यौरों पर निर्भर करेगा।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ङ) भारत सरकार की यह योजना केवल अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए है।

[हिन्दी]

श्री शान्ति धारीवाल : अध्यक्ष महोदय, यू० पी० एस० सी०, पब्लिक अन्डरटेकिंग्स और बीकों के द्वारा जो कम्प्यूटीटिव एग्जामिनेशन लिए जाते हैं, उन एग्जामिनेशन के लिए एस० सी० और एस० टी० स्टूडेंट्स के लिए खास तौर पर प्री-एग्जामिनेशन सेन्टर्स हैं। मैं आपके माध्यम से मन्त्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि उन सेन्टर्स की संख्या में कितनी वृद्धि की जा रही है और कौन-कौन से स्थानों पर वे सेन्टर्स खुलेंगे। सरकार ने जवाब दिया है कि विश्वविद्यालयों से प्रस्ताव मंगाए गए हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि कौन-कौन से विश्वविद्यालयों से प्रस्ताव मंगाए गए हैं और वे कब मंगाए गए हैं और क्या सरकार जिला लेवल पर इस तरह के ट्रेनिंग सेन्टर्स खोलने पर विचार कर रही है ?

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : सर, अप्रैल के महीने में ही राज्यों से प्रोपोजल्स मंगाए गए हैं और यूनिवर्सिटीज में भी जो हमारे सेन्टर्स डाइरेक्टली सेन्ट्रल गवर्नमेंट के खोले खाते हैं, उनसे प्रोपोजल्स मंगाए गए हैं। हमारे पास जितनी रकम इस साल के लिए है, उसके हिसाब से प्रोपोजल्स आने के बाद भारत सरकार की तरफ से 7, 8 के करीब सेन्टर्स खोलने की गुंजाइश होगी लेकिन अभी प्रोपोजल्स कंसिडरेशन के स्टेज पर हैं। इसलिए निश्चित जगह बताना कठिन होगा। यह जरूर है कि जिन जगहों पर कमी जान पड़ती है और जहां पर रिजर्वेशन बर्ररह में दिक्कत लगती है कि कम्प्यूटीशन में बच्चे नहीं आ रहे हैं, उन चीजों को ध्यान में जरूर रखा जाता है। जिस समय ये सेन्टर्स खोले जाते हैं, उस समय एकोडिंग टू नीट्स, ये खोले जाते हैं। यह मैंने अपने जवाब में कहा है।

श्री शान्ति धारीवाल : आपने अपने जवाब में कहा है कि चालू वित्तीय वर्ष में इन ट्रेनिंग सेन्टर्स की संख्या बढ़ाई जाएगी लेकिन यह नहीं बताया कि कितनी संख्या बढ़ाई जाएगी। मैंने अपने प्रश्न में बीकर सेक्शन के लिए भी पूछा था कि क्या इस तरह के ट्रेनिंग सेन्टर्स बीकर सेक्शन के लिए भी खोले जाएंगे-अध्यक्ष महोदय, आज देश की हालत यह है कि एस० सी० और एस० टी० स्टूडेंट्स को तो इस तरह की सुविधाएं उपलब्ध हैं और उन सुविधाओं को पाकर उन्होंने अपने लिए अच्छी नौकरी पा ली है और अच्छी नौकरी में वे लग गए हैं लेकिन बीकर सेक्शन के स्टूडेंट्स आज भी उसी तरीके से गांवों में उसी हालत में पड़े हुए हैं क्योंकि उनको यह सुविधा उपलब्ध नहीं है। क्या सरकार अपनी इस नीति पर पुनर्विचार करेगी कि बीकर सेक्शन के लोगों के लिए भी इस तरह के ट्रेनिंग सेन्टर्स जगह-जगह खोले जाएं।

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : अभी तो शेड्यूल्ड कास्ट्स और शेड्यूल्ड ट्राइब्स के लिए ही खोले जाएंगे।

[अनुवाद]

श्री शान्तराम नायक : अब इस प्रशिक्षण केन्द्र में मुख्यतः परीक्षा से सम्बन्धित विषयों पर व्याख्यान दिए जाते हैं। एक व्याख्याता 100 या 200 छात्रों को व्याख्यान दे सकता है। मान लो किसी क्षेत्र में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों के लिए केन्द्र हैं और वहां पर संघ लोक सेवा आयोग की विभिन्न परीक्षाओं में बैठने के इच्छुक गैर-अनुसूचित जाति तथा गैर अनुसूचित जनजाति के उम्मीदवार हैं तो क्या आप यह सुविधा उन छात्रों को उपलब्ध करा सकते हैं यदि वहां पर गैर-अनुसूचित जाति और जनजाति के उम्मीदवारों के लिए और कोई केन्द्र नहीं है। इससे उम्मीदवारों को मदद मिलेगी और कोई अतिरिक्त प्रयास भी नहीं करना पड़ेगा। वही व्याख्यान 100 या 200 अतिरिक्त उम्मीदवारों द्वारा सुना जा सकता है।

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : केवल ब्याख्यान ही नहीं दिए जाते। जो लड़के छात्रावास में रहते हैं उन्हें डाक सुविधा भी दी जाती है। 250 रुपए का बजोफा भी दिया जाता है। दिन में अध्ययन करने वाले छात्रों को भी बजोफा दिया जाता है। यह केवल लेक्चर सुनने तक ही नहीं है।

श्री के० प्रधानी : मैं मन्त्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि देश में कितने परीक्षापूर्व प्रशिक्षण केन्द्र हैं और संघ लोक सेवा आयोग की परीक्षाओं में कितने छात्र उत्तीर्ण होते हैं। क्या मैं जान सकता हूँ कि पिछले वर्ष संघ लोक सेवा आयोग की परीक्षा में कितने छात्र उत्तीर्ण हुए।

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : भारतीय प्रशासनिक सेवा और भारतीय पुलिस सेवा की सिविल सेवा परीक्षाओं के लिए 23 केन्द्र हैं, संयुक्त इन्जीनियरी सेवा परीक्षाओं के लिए तीन केन्द्र हैं, बैंकिंग सेवा परीक्षा के लिए 27 केन्द्र तथा भारतीय आर्थिक सेवा और अन्य प्रान्तीय सेवा परीक्षाओं तथा सामान्य बीमा निगम तथा जीवन बीमा निगम जैसी अधीनस्थ संस्थाओं के लिए कुल 96 केन्द्र हैं। हम भविष्य में इन केन्द्रों की संख्या बढ़ाएंगे। मेरे पास इन केन्द्रों में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति उम्मीदवारों के लिए उपलब्ध स्थानों के मोटे आंकड़े हैं। 1986-87 में 5,525 स्थान थे 1987-88 में स्थानों की संख्या बढ़ाकर 7,398 कर दी गई।

श्री के० प्रधानी : कितने लोग पास हुए ?

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : मेरे पास आंकड़े नहीं हैं। मेरे पास उन लड़कों के आंकड़े हैं जिन्होंने इन कोचिंग कक्षाओं का लाभ उठाया।

[ हिन्दी ]

श्री बी० तुलसीराम : मैं जानना चाहता हूँ कि सारे देश में ऐसे सेन्टर्स कितने खोलेंगे और राज्य-वार एक-एक स्टेट में कितने-कितने सेन्टर खोलेंगे ? क्या आन्ध्र प्रदेश से भी कोई प्रपोजल आये हैं ? अगर आए हैं तो किस-किस जगह पर खोलने के रिक्मण्डेशन आये हैं और आप कहां-कहां पर ऐसे सेन्टर खोलने जा रहे हैं ?

डा० राजेन्द्र कुमारी बाजपेयी : हमने प्रपोजल मंगाये हैं और प्रपोजल्स अन्डर कंसीड्रेशन है। किन-किन जगहों पर खोले जाएंगे यह मैं नहीं बता सकती हूँ क्योंकि इनको अभी फायनेलाईज नहीं किया गया है।

#### बिहार में परमाणु ऊर्जा संयंत्र

[ अनुवाद ]

\*228. श्री राम स्वरूप राम : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में एक परमाणु ऊर्जा संयंत्र स्थापित करने की इस राज्य की मांग काफी समय से लम्बित पड़ी है ;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्रीय सरकार ने इस बीच इस राज्य में ऐसा एक संयंत्र स्थापित करने का निर्णय लिया है ; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हां ।

(ख) और (ग). बिहार में परमाणु बिजलीघर लगाने का कोई भी प्रस्ताव अभी नहीं है । इस विद्युत क्षेत्र में कोयले की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए इस क्षेत्र की अन्य क्षेत्रों की तुलना में परमाणु बिजलीघर लगाने की दृष्टि से अपेक्षाकृत कम प्राथमिकता दी जानी है । साथ ही इस क्षेत्र से लगे उत्तर-पूर्वी, विद्युत क्षेत्र में जल शक्ति बढ़ी मात्रा में उपलब्ध है जिसका यदि उपयोग किया जाए तो वह पूर्वी विद्युत क्षेत्र की आवश्यकता की पूर्ति भी कर सकती है ।

[हिन्दी]

श्री राम स्वर्ण्य राम : अध्यक्ष महोदय, मन्त्री महोदय ने एटोमिक एनर्जी स्टेशन के सेट अप करने के बारे में जो उत्तर दिया है उससे मेरा हौसला नहीं बढ़ा है । बिहार में बिजली की बहुत कमी है । चाहे उद्योग का क्षेत्र हो, चाहे कृषि का क्षेत्र हो सभी में बहुत कमी है । किसानों को अपने पम्पिंग सेट्स के लिए दो घंटे भी बिजली नहीं मिलती है । बिजली की कमी की वजह से हमारे यहां इन्डस्ट्री भी इवलप नहीं कर पा रही है । इसको ध्यान में रखते हुए मैंने प्रधानमन्त्री जी को एक पत्र लिखा था 14 जनवरी, 1988 को और उसका जवाब भी मुझे प्रधानमन्त्री जी ने दिया था कि बिहार में परमाणु बिजलीघर की स्थापना के बारे में जो पत्र मिला है, उसकी मैं जांच करवा रहा हूँ ।

अध्यक्ष महोदय, बिहार देश का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है और यहां पर प्रति व्यक्ति कंजम्शन सबसे कम है । प्रधानमन्त्री जी और भारत सरकार के निर्देशों के बावजूद भी वहां पर बिजली के बारे में कोई सुधार नहीं हुआ है । ऐसी स्थिति में परमाणु बिजली घर ही वहां पर एक मात्र साधन हो सकता है जिससे समस्या हल हो सकती है । बिहार जैसे पिछड़े प्रदेश के लिए बिजली की कमी को ध्यान में रखते हुए क्या आठवीं पंचवर्षीय योजना में वहां पर परमाणु बिजलीघर की स्थापना की जाएगी । बिहार-वासियों की यह बहुत पुरानी मांग है, वहां की समस्या को देखते हुए क्या वहां पर परमाणु बिजलीघर लगाने के निर्देश जारी करेंगे ।

[अनुवाद]

श्री के० आर० नारायणन : महोदय, हमने इस बात से बिल्कुल इन्कार नहीं किया कि भविष्य में पूर्वी क्षेत्र में कोई परमाणु बिजली स्थापित नहीं किया जाएगा । किन्तु सरकार की दलील यह है कि पूर्वी क्षेत्र में, विशेष कर बिहार में कोयले से विद्युत उत्पादन की संभावनाएं बहुत अधिक हैं—वहां पर 56 अरब टन से अधिक कोयला है । यह बिहार का सर्वविदित साधन है । इसलिए जहां तक परमाणु विद्युत घरों का सम्बन्ध है, इन्हें कम प्राथमिकता दी जाएगी क्योंकि वहां ताप विद्युत स्थापित किए जा सकते हैं और समय के साथ-साथ पूर्वोत्तर क्षेत्र में पन विद्युत संसाधनों का भी उपभोग किया जा सकता है । इसलिए परमाणु विद्युत के मामले में बिहार प्राथमिकता सूची में नीचे आता है किन्तु विद्युत उत्पादन के अन्य स्रोतों के मामले में नहीं । बिहार ने स्वयं ही पांच स्थलों का प्रस्ताव किया है और सामान्य बातों के अलावा, हमने इन पांच स्थानों की जांच की है और हमने बिहार सरकार द्वारा प्रस्तावित इन स्थानों के सम्बन्ध में कुछ कठिनाईयां पायी हैं । या तो वहां पर ताजा पानी उपलब्ध नहीं था या यह अत्यन्त भूकम्पीय क्षेत्र में था या आधार अच्छा नहीं था । इसलिए, बिहार द्वारा प्रस्तावित यह स्थल उचित नहीं पाए गए । जैसा कि मैंने कहा, इसका यह अर्थ नहीं है कि हम भविष्य में, आठवीं पंचवर्षीय योजना में या फिर कभी इस क्षेत्र में परमाणु विद्युत संयंत्र लगाने के बारे में विचार नहीं करेंगे ।

[हिन्दी]

**श्री राम स्वर्ण राम :** अध्यक्ष महोदय, जहाँ तक इन्होंने कोल की कमी और यूरेनियम की कमी की बात कही है, मैं बताना चाहता हूँ कि काफी मात्रा में मिनरल्स बिहार में निकलता है, पूरे देश का 2/3 भाग कोल हमारे यहाँ होता है, यूरेनियम हमारे यहाँ होता है, इसलिए यह बात कहना कि दूसरी जगहों के मुकाबले में बिहार में कोल की उपलब्धता कम है, उचित, प्रतीत नहीं होता है। इतनी पोटेशियलटी वहाँ पर है, प्रधान मन्त्री जी ने भी बिजली के उत्पादन को मितव्ययी बनाने को कहा है, इसलिए मैं जानना चाहूँगा कि क्या इन परिस्थितियों को देखते हुए बिहार में परमाणु बिजली घर स्थापित करने पर पुनर्विचार किया जाएगा।

**अध्यक्ष महोदय :** रिपीटीशन से बात का महत्त्व समाप्त हो जाता है।

[अनुवाद]

**श्री के० आर० नारायणन :** हम खनिज संसाधनों के सम्बन्ध में बिहार के योगदान को समझते हैं। मैं इस बात का उल्लेख करना चाहता हूँ कि वास्तव में सरकार द्वारा कोयले के खनन और परिवहन पर आर्थिक सहायता दी जाती है। बिहार में उपलब्ध इस समृद्ध संसाधन का इस्तेमाल ताप विद्युत उर्जा के लिए किया जाना चाहिए! यह अधिक किफायती भी होगा क्योंकि खानों के मुहानों पर ताप विद्युत सस्ती पड़ेगी। मुझे खुशी है कि मानवीय सदस्य परमाणु संयंत्र की मांग कर रहे हैं जबकि बहुत से अन्य इसका विरोध कर रहे हैं। फिर भी, मेरे विचार से कुल मिला कर यदि हम ताप विद्युत संसाधनों को विकसित करें तथा पन बिजली संसाधनों का दोहन करें तो किफायती होगा।

[हिन्दी]

**श्रीमती प्रभावती गुप्त :** माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मन्त्री जी ने जो जवाब दिया है उससे विशेषतौर पर बिहार के सदस्यों को बहुत निराशा हुई है। इन्होंने जवाब दिया कि कोयले पर आधारित और जल विद्युत आधारित विद्युत सैल्स हैं, उनके होते हुए भी माननीय मन्त्री जी क्या जानते हैं कि बिहार की बिजली की खपत सबसे कम है और उर्जा वहाँ की मूलभूत आवश्यकता है। मूलभूत आवश्यकता के न होने से बिहार औद्योगिक और हरित क्रान्ति में सबसे अधिक पिछड़ा हुआ है। प्रधान मन्त्री जी और मन्त्री जी भी यहाँ हैं इसलिए बिहार में परमाणु उर्जा संयंत्र केन्द्र की संभावनाओं को देखते हुए मैं पुनः इनसे आग्रह करूँगी कि क्या हमें ये आश्वासन करेंगे कि निकट भविष्य में बिहारवासियों की आवश्यकता की पूर्ति करेंगे क्योंकि वहाँ की पर-केपिटा इन्कम भी सबसे कम है और बिजली की खपत भी बहुत कम है। नार्थ बिहार में सालों अंधेरा ही रहता है बिहारवासियों के लिए मैं आश्वासन चाहती हूँ। वहाँ चिराग तले अंधेरा है।... (अध्यक्षान)

**अध्यक्ष महोदय :** वही बात है।

**श्रीमती प्रभावती गुप्त :** जो उत्पादन क्षमता है, उतना पैदा नहीं होता है।

**श्री कृष्ण प्रताप सिंह :** माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय मन्त्री जी ने परमाणु बिजली-घर के बारे में जो जवाब दिया है, उसमें पांच स्थानों की चर्चा की है, वह भी बायबल नहीं हुआ है। किन-किन कारणों से उन पांच स्थानों में से किसी एक स्थान का भी सिलेक्शन नहीं हुआ है, क्या मन्त्री जी बतायेंगे।

## [अनुवाद]

श्री के० आर० नारायणन : हमने जिन स्थानों पर विचार किया है, वे हैं रोहतास जिले में बाराहीह और गोरिया, पश्चिमी चम्पावरण जिले में डुमरी तथा रांची जिले में किशनपुर है। जहां तक किशनपुर का सम्बन्ध है वहां पर पहले से एक पन बिजली संयंत्र काम कर रहा है। अन्य स्थानों पर ठंडा करने वाले पानी के पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध न होने की समस्या थी। दूसरा स्थान एक बाढ़-प्रवण क्षेत्र था जहां पर परमाणु संयंत्र स्थापित करना खतरनाक होता। और एक अन्य स्थान अत्यधिक भूकम्पीय क्षेत्र था। तथा गोरिया और बाराहीह के स्थान भारी जनसंख्या क्षेत्र के निकट हैं। इन्हीं कारणों से चयन समिति ने इन स्थलों का अनुमोदन नहीं किया। यह सब प्राथमिकता सम्बन्धी अन्य बातों, जिनका मैंने जिक्र किया है के अलावा हैं।

## प्रौद्योगिकी मिशनों की समीक्षा

\*229. प्रो० नारायण चन्ध पराशर : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं योजना के दौरान गठित पांच प्रौद्योगिकी मिशनों में से प्रत्येक मिशन द्वारा अब तक किए गए कार्य की कोई समीक्षा की गई है ;

(ख) यदि हां, तो समीक्षा के क्या परिणाम निकले तथा सम्बन्धित विभागों द्वारा राज्यों के सहयोग से शुरू किए गए कार्यक्रमों के वास्तविक कार्यान्वयन के लिए कार्य प्रणाली और प्रक्रियाओं को सुचारु बनाने में बस्तुतः क्या प्रगति हुई है ;

(ग) क्या दूर संचार सम्बन्धी मिशन साबंजनिक टेलीफोन केन्द्र/टेलीफोन केन्द्र और ग्रामीण एकसर्चोंजों जैसी दूर संचार परियोजनाओं की स्वीकृति के 6 महीने के भीतर इनकी स्थापना करने तथा ट्रंक सेवाओं और तार के शीघ्रतापूर्वक वितरण सहित दूरसंचार सेवाओं में सुधार करने सम्बन्धी लक्ष्य प्राप्त करने में सफल रहा है तथा इस सम्बन्ध में सही स्थिति क्या है ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (घ). सदन पटल पर एक विवरण रख दिया गया है।

## विवरण

(क) जी हां।

(ख) कार्यक्रमों के लिए क्रियाविधियों को एकसार बनाने के सम्बन्ध में की गई प्रगति और समीक्षा की खोज अनुलग्न "क" में उल्लिखित हैं।

(ग) टेलीकॉम मिशन के अन्तर्गत पी० सी० ओ० लगाने के लिए छः माह की अवधि निर्धारित नहीं की गई है यह अवधि प्रत्येक परियोजना में भिन्न है।

टेलीकॉम सेवाओं की गुणता में सुधार के सम्बन्ध में अप्रैल, 1986 से प्रारम्भ की गई प्रौद्योगिकी मिशनों के अन्तर्गत की गई प्रगति अनुलग्न "ख" में बताई गई है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

**अनुसूचना-क**

**पेय जल मिशन**

सचिव ग्रामीण विकास विभाग और प्रधान मन्त्री के प्रौद्योगिकी मिशन सलाहकार समय-समय पर प्रगति की समीक्षा करते हैं। समय-समय पर मन्त्री, सचिव और बिबिध राज्यों के ग्रामीण जल आपूर्ति मुख्य इंजीनियरों के साथ बैठकें आयोजित की जाती हैं :—

1. 1-4-1986 से प्रारम्भ की गई निरापद पेयजल मिशन के समय 137155 समस्याग्रस्त गांवों में से 99603 गांव सितम्बर, 1988 के अन्त तक इसके अन्तर्गत लाए गए। इसमें से 69441 गांव पूरी तरह इसके अन्तर्गत लाए गए और 30162 आंशिक रूप से लाए गए।
2. योजनाओं की स्वीकृति विलम्ब से बचने के लिए एकसार की गई और इसके लिए दो समितियां स्थापित की गई हैं।
3. एक्शन योजना के अनुसार अन्तर्गत लाए जाने की प्रगति ग्रामवार मॉनीटर की जा रही है।
4. रिगों के बेहतर उपयोग के लिए रिग मॉनीटरी प्रणाली का कम्प्यूटरीकरण लागू किया गया।

कार्यक्रम राज्य सरकारों द्वारा लागू किए जाते हैं और बेहतर कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ आवधिक समीक्षा की जाती है।

बाधाओं को, यदि हैं तो, हटाने के लिए उपयुक्त अनुवर्ती कदम उठाए जाते हैं।

**तिलहन**

टी० एम० ओ० का कार्य निष्पादन और प्रगति की समीक्षा कोर समिति व राष्ट्रीय स्थायी समितियों द्वारा की जाती है :—

1. नियमित मॉनीटरी और समीक्षा के फलस्वरूप 1987-88 में तिलहनों का उत्पादन बढ़कर 122 लाख टन (अस्थायी) हो गया है जो अपर्याप्त मानसूनों के बावजूद 1986-87 की अपेक्षा 6.5 प्रतिशत की वृद्धि है। चालू वर्ष में 150 टन तिलहनों के रिकार्ड उत्पादन से आशा है कि खाद्य तेल का आयात बाधा हो जाएगा।
2. कम से कम चालीस नई विभिन्न तिलहन किस्में विकसित की गईं।
3. खाद्य चावल, भूसी, तेल के उत्पादन के लिए सस्ती और सरल बिधि विकसित की गईं।
4. भारत सरकार ने समेकित तिलहन नीति का अनुमोदन किया है। तत्काल निर्णय और इस समेकित नीति की मॉनीटरी के लिए कार्यक्रमों के शीघ्र कार्यान्वयन हेतु

मन्त्रिमण्डलीय सचिव की अध्यक्षता में अधिकार प्राप्त समिति की स्थापना की गई।

5. कार्यक्रम के आकलन, समीक्षा व कार्यान्वयन हेतु केन्द्रीय सरकार के अधिकारी राज्य का दौरा करते हैं। तिलहनों के कार्य की नियमित समीक्षा हेतु राज्य स्तर पर भी समितियाँ स्थापित की गई हैं।
6. समीक्षाओं में जोर दिया गया है कि केन्द्रीय व राज्य सरकार विभागों के बीच बनिष्ठ समन्वय की आवश्यकता है।

### रोग प्रतिरक्षण

स्वास्थ्य मन्त्रालय विशेषज्ञों के एक राष्ट्रीय दल, जिनमें मेडिकल कालेजों के प्रोफेसर और राष्ट्रीय संस्थाओं के बरिष्ठ अधिकारी होते हैं, द्वारा कार्य निष्पादन की आबधिक समीक्षा करता है। तथापि मिशन की सम्पूर्ण प्रगति की आबधिक समीक्षा के लिए स्थायी समिति का गठन किया गया है।

समीक्षा के परिणामों से पुष्टि होती है कि रोग प्रतिरक्षण लागू करने के स्तर बढ़ रहे हैं। मृत्यु दर घट रही है और बच्चे शुरू की उम्र में रोग प्रतिरक्षित किए जा रहे हैं। तथापि, अधिकांश क्षेत्रों में गर्भवती स्त्रियों के रोग प्रतिरक्षण में विलम्ब होता है। कार्यक्रमों के कार्यान्वयन के प्रक्रमों और क्रियाविधियों को एक सार बनाने के लिए राज्यों/जिलों को निदेश/दिशा निदेश जारी किये गए।

### दूर संचार

मिशन सम्बन्धित कार्यकलापों की प्रगति की समीक्षा विभाग द्वारा आन्तरिक रूप से सचिव (दूर संचार) के स्तर पर की जाती है और मुख्य मदों पर त्रैमासिक प्रतिवेदन, मन्त्रिमण्डल-सचिव, प्रधान मन्त्री कार्यालय, उद्योग मन्त्रालय इत्यादि को भेजे जाते हैं।

दूर संचार मिशन के कार्यकलापों की उत्तरोत्तर मॉनीटरी और समीक्षा के फलस्वरूप स्थानीय कॉल के पूरा होने की दर में उन्नयन 96 प्रतिशत एस० टी० डी० कॉल में 69 प्रतिशत टेलीफोन गड़बड़ी दर में कमी प्रति 100 स्टेशन प्रतिमाह 19 प्रतिशत ट्रंक दक्षता में उन्नयन 85 प्रतिशत तथा बड़े स्टेशनों के बीच 12 दिवस प्रकाश घण्टों के अन्दर टेलीग्राम डेलीवरी के प्रतिशत में 72 प्रतिशत का उन्नयन हुआ है।

### साक्षरता

राष्ट्रीय साक्षरता मिशन मन्त्रिमण्डल द्वारा 13 जनवरी, 1988 द्वारा अनुमोदित किया गया और मई 1988 में प्रधान मन्त्री द्वारा प्रारम्भ किया गया। उपयुक्त चरण पर साक्षरता मिशन के मैदानी कार्यक्रमों के चालू मानांकन हाथ में लेने के लिए बाह्य मानांकन एजेंसियाँ तय की गईं। मिशन को कार्य संचालित करने के लिए विविध कदम उठाए गए।

अनुबन्ध-ख

दूर संचार पर प्रौद्योगिकी मिशन के अन्तर्गत प्राप्त उपलब्धियाँ

दूर संचार सेवाओं की गुणता में उन्नयन

क्रम संख्या	पैरामीटर	1986-87		1987-88	
		लक्ष्य	उपलब्धियाँ	लक्ष्य	उपलब्धियाँ
1.	कॉल पूरा होने की दर का%				
	(क) स्थानीय कॉल	90	91	93	96
	(ख) एस० टी०बी० कॉल	31	44	49	69
2.	प्रतिमास प्रति 100 स्टेसन टेलीफोन गड़बड़ी दर	30	29	27	19
3.	मैनुअल ट्रंक वजता	70	74	75	85
4.	बड़े स्टेशनों के बीच 12 दिवस प्रकाश घण्टों के भीतर टेलीग्रामों की औसत डेलीवरी	43	45	55	72

एम० एफ० एम० एस० एस०	:	भंडारण और आगे सन्देश स्विचिंग प्रणाली
ई० के० बी०		इलेक्ट्रॉनीय कुंजी पटल
एस० एफ० जी०		भण्डारण और आगे जेन्टेक्स प्रणाली
एल० डी० पी० टी०		लम्बी दूरी लोक टेलीफोन
पी० टी०	:	लोक टेलीफोन
टी० पी०		टेलीप्रिन्टर
ई० डी० एक्स०		इलेक्ट्रीय अंकीय विनिमय
टी० ए० एक्स०		ट्रंक स्वचालित एक्सचेंज
पी० सी० ओ०		पब्लिक (लोक) कॉल ऑफिस
एस० ए० एक्स०		लघु स्वचालित एक्सचेंज

प्रो० नारायण खन्व पाराशर : विवरण के भाग (ग) में माननीय मन्त्री महोदय ने यह बताया है कि दूर संचार मिशन के अन्तर्गत सार्वजनिक टेलीफोनों की अधिष्ठापना के लिए 6 महीने की अवधि

निर्धारित नहीं की गई है। यह अवधि प्रत्येक परियोजना के मामले में पृथक-पृथक होती है। खराब सेवाओं और विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में दूर संचार के विस्तार और सुधार की गुणवत्ता को मद्देनजर रखते हुए दूरसंचार मिशन ने विभिन्न परियोजनाओं की वास्तविक स्थापना से कार्य में तेजी लाने के लिए निश्चित रूप से लक्ष्य निर्धारित किया है। उन्होंने केवल सार्वजनिक टेलीफोन (पी० सी० ओ०) का उल्लेख किया है। मैंने सी० ओ० तथा टेलीफोन एक्सचेंज शब्दों का भी प्रयोग किया है। क्या मैं उनसे पूछ सकता हूँ कि क्या टेलीकॉम मिशन इन क्षेत्रों में इन सुविधाओं को तेजी से स्थापित करने के लिए प्रतिबद्ध है, क्या यह भी सच है कि छोटी योजना में मंजूर किए गए पी० सी० ओ० और सी०ओ० भी अभी तक स्थापित नहीं किए गए हैं, और इस बारे में मिशन का क्या करना चाहता है ?

श्री के० आर० नारायणन : यद्यपि 6 महीने की अवधि का जिम्मा नहीं किया गया किन्तु इस रूप में एक समय सीमा है कि सामान्यतः पी० सी०ओ० जैसी छोटी परियोजनाएँ—जिनकी हम संख्या देते हैं—अधिकतम एक वर्ष की अवधि के भीतर स्थापित की जानी चाहिए।

जहाँ तक वर्ष 1986-87 की उपलब्धियों का सम्बन्ध है, कोई निश्चित लक्ष्य नहीं रखा गया था। किन्तु वास्तव में 6700 सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्र स्थापित किए गए। 1987-88 की अवधि के लिए 4000 के लक्ष्य निर्धारित किया गया था। जिसमें से 3700 का लक्ष्य प्राप्त किया गया। यह लक्ष्य से थोड़ा सा ही कम रहा।

जहाँ तक 1986-87 के लिए ग्रामीण एक्सचेंजों का सम्बन्ध है, 731 का लक्ष्य रखा गया और इस लक्ष्य से भी अधिक 759 एक्सचेंज स्थापित किए गए। 1987-88 के लिए ग्रामीण एक्सचेंजों के सम्बन्ध में 671 का लक्ष्य रखा गया जिस में से 640 स्थापित किए गए। मात्र हिमाचल प्रदेश के लिए 1986-87 में 20 ग्रामीण टेलीफोन केन्द्र स्थापित करने का लक्ष्य था तथा ये सभी 20 केन्द्र वास्तव में स्थापित कर दिए गए। 1987-88 में 23 केन्द्र का लक्ष्य था तथा सभी 23 स्थापित किये गए।

श्री० नारायणन चन्द्र पाराशर : प्रश्न लक्ष्य के बारे में नहीं था, प्रश्न था विलम्ब के बारे में। मैंने विशिष्ट प्रश्न पूछा था। प्रश्न के पहले भाग में मैंने पूछा था क्या मन्त्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि स्वीकृत किये गये पी० सी० ओ० तथा सी० ओ० को सातवीं पंचवर्षीय योजना में स्थापित नहीं किया गया जबकि इनको छोटी पंचवर्षीय योजना में स्वीकृति दे दी गयी थी—4 वर्ष का समय था।

दूसरे, पहले तो मिशन था और अब टेलीकॉम की बात हो रही है। आपकी अनुमति से मैं एक बात कहना चाहता हूँ कि जहाँ तक टेलीकॉम विस्तार सेवा का सम्बन्ध है टेलीफोन विभाग और पी० सी० ओ० टेलीकॉम कमिशन के कारण कोई विलम्ब नहीं होना चाहिए। ग्रामीण क्षेत्रों को प्रथम शरीयता ही जानी चाहिए और इस सम्बन्ध में किसी प्रकार की कोताही नहीं की जानी चाहिए।

श्री के० आर० नारायणन : छोटी पंचवर्षीय योजना में रखी गई विशिष्ट उपलब्धताओं के बारे में कहते हुए मुझे खेद है कि मैं उत्तर देने की स्थिति में नहीं हूँ। वास्तव में माननीय सदस्य को इस प्रश्न के बारे में दूर संचार विभाग से पूछना चाहिए। हमारे पास प्रौद्योगिकी योजना है, दूर संचार विभाग ही इस विषय को देखता है। स्वीकृत की गई परियोजनाओं और क्या पी० सी० ओ० आदि के बारे में लक्ष्य प्राप्त किया गया या नहीं आदि विशिष्ट बातों को यही विभाग देखता है। मेरे विचार से आपको ब्यौरेवार जानकारी चाहिए जोकि केवल दूर संचार विभाग ही दे सकता है।



प्रदेश के अपने जिले मन्दासौर की स्थिति बताता हूँ, मेरे जिले में स्थानीय सरकार के बड़े-से-बड़े अधिकारियों को भी यह पता ही नहीं है कि टेक्नोलोजी मिशन के नाम से कोई योजना हमारे यहाँ काम कर रही है। मैंने उनसे बार-बार पूछा तो हर बार मुझे एक ही जवाब मिला कि हमने तो यह शब्द ही पहली बार सुना है, हम इसके बारे में कुछ नहीं जानते। क्या टेक्नोलोजी मिशन को लेकर केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकारों के बीच किसी तरह का कोई कोऑर्डिनेशन भी है या नहीं। दूसरे मैं जानना चाहता हूँ कि टेक्नोलोजी मिशन के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार को वहाँ पर छोटे मोटे कामों के जो जमीनें चाहिए, उन जमीनों को प्राप्त करने के लिए क्या आपकी ओर से स्टेट गवर्नमेंटस को कोई डायरेक्शन्स दिए गए हैं।

[अनुबाध]

श्री के० आर० नारायणन : मेरे विचार से जहाँ तक भूमि का सम्बन्ध है, यह केन्द्र सरकार की नहीं है। यह राज्य सरकार की है परन्तु मैं माननीय सदस्य से पूर्णतः सहमत हूँ कि प्रौद्योगिकी मिशन के लिए व्यापक प्रचार किए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए हमने काफी कदम उठाए हैं। इतना ही नहीं इस संसद में जो कुछ भी कहा जा रहा है उसका प्रचार भी किया जा रहा है। परन्तु इन परियोजनाओं का प्रचार किए जाने का काम राज्य सरकार एवं माननीय सदस्यों का है। मैं समझता हूँ कि संसद सदस्य इसमें काफी हद तक सहायक सिद्ध हो सकते हैं।

श्री श्री० शोभनाश्रीश्वर राव : यहाँ तक कि संसद सदस्यों किसी भी परियोजना से अवगत नहीं है। पलोराइड मिले हुए तथा खारे पानी वाले गांवों में नई प्रक्रियाएं विकसित की जा रही हैं। हमें इसके बारे में जानकारी नहीं है। क्या हमें आप कृपा कर एक प्रति देंगे ?

श्री के० आर० नारायणन : जी हाँ।

अध्यक्ष महोदय : आप मेरी अनुमति के बिना प्रश्न कर रहे हैं।

मलेशिया में हुआई अड्डे का निर्माण

\*230. श्री पी० एम० साईब : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मलेशिया में एक हुआई अड्डे के निर्माण से सम्बन्धित परियोजना को अन्तिम रूप दे दिया गया है ;

(ख) क्या यह परियोजना भारत और मलेशिया की सरकारों के बीच बार्टर समझौते के अन्तर्गत आरम्भ की जा रही है ; और

(ग) इस समझौते के अन्तर्गत मलेशिया द्वारा भारत को क्या सुविधाएं अथवा सेवाएं प्रदान की जायेंगी ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) मलेशिया सरकार ने बातचीत के आधार पर भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण को सिबू पर नये विमान क्षेत्र के लिए सिविल और भवन कार्य ठेका देने पर सहमति दे दी है।

(ख) और (ग). भारत सरकार और मलेशिया के बीच कोई विनिमय समझौता विद्यमान नहीं है। यह परियोजना प्रति-व्यापार करार के अधीन है और मौजूदा प्रतिकूल व्यापार सन्तुलन को कम करने के लिए है।

श्री पी० एम० सईब : माननीय अध्यक्ष महोदय, मन्त्री महोदय ने अभी-अभी उत्तर दिया है कि बातचीत के आधार पर भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण को कार्य का ठेका दे दिया गया था। यह परियोजना प्रति व्यापार करार के अधीन है और मौजूदा प्रतिकूल व्यापार सन्तुलन को कम करने के लिए है।

आई० ए० ए० आई० तथा 'नेशनल एयरपोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इण्डिया' द्वारा अच्छा काम किए जाने का जहाँ तक सम्बन्ध है मैं व्यक्तिगत तौर पर जानता हूँ कि प्रधान मन्त्री जी के निदेशों के तहत 'अघाटी' में रिकॉर्ड समय में इन्होंने कार्य किया। मैं जानना चाहता हूँ कि इस एयर-पोर्ट की अनुमानित लागत क्या है तथा वर्तमान प्रतिकूल व्यापार सन्तुलन को यह किस हद तक कम करेगा।

श्री शिवराज बी० पाटिल : महोदय, ब्योरों का पता लगाना होगा। ब्योरों का पता लगाने के बाद इस पर खर्च की जाने वाली राशि को बताया जा सकता है। परन्तु यह 40-50 करोड़ रुपए के आस-पास है। थोड़ा कम ज्यादा भी हो सकता है। सही राशि तो बाद में ही पता चलेगी। लेकिन यह राशि कम से कम ताड़ के तेल एवं अन्य चीजों की खरीद के लिए तो निर्धारित कर ही ली जाएगी।

श्री पी० एम० सईब : आई० ए० ए० आई० द्वारा अच्छा काम किए जाने की वजह से मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूँ इस संगठन से इस वर्ष कौन-कौन से अन्तर्राष्ट्रीय ठेके प्राप्त किए हैं और उनकी अनुमानित लागत क्या है? मैं नहीं जानता कि यह पूर्णतः मन्त्री जी के क्षेत्राधिकार में है या नहीं। यदि मन्त्री महोदय के पास आंकड़े हैं तो वे हमें उसकी जानकारी दे सकते हैं।

श्री शिवराज बी० पाटिल : अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने इस वर्ष केवल यही ठेका लिया है। लेकिन इससे पहले हमने लीबिया, अल्जीरिया, मालदीव तथा अन्य स्थानों पर ठेके लिए थे।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या 231, श्री के० एन० प्रधान अनुपस्थित।

प्रो० पी० जे० कुरियन : अनुपस्थित।

प्रश्न सं० 232, डा० ए० के० पटेल—अनुपस्थित।

प्रो० मधु बच्छवते : आप अपने विवेक से क्यों नहीं प्रश्नों की अनुमति देते ?

अध्यक्ष महोदय : मैं चाहता तो हूँ परन्तु आपने मेरे हाथ बांध दिए हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं खुद ही कुछ पूछना चाहूंगा।

प्रश्न संख्या : 233, श्री एस० बी० सिदनाल—अनुपस्थित।

श्री बी० एस० चासबराबू : हेट ट्रिक।

प्रश्न सं० 234, श्री एम० वी० चन्द्रशेखर मूर्ति—अनुपस्थित । श्री वी० श्रीनिवास प्रसाद—अनुपस्थित ।

प्रश्न सं० 235, श्री वी० कृष्णराव—अनुपस्थित ।

प्रश्न सं० 236, श्री बनबारी पुरोहित—अनुपस्थित ।

हवाई अड्डों पर विमानों के लिए मार्ग-निर्देशन उपकरण

\*236. श्री बाई० एस्० महाजन :

श्री बनबारी लाल पुरोहित :

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

(क) क्या देश के अनेक हवाई अड्डों पर ऐसे पर्याप्त विमान मार्ग-निर्देशन सम्बन्धी उपकरण नहीं है जो अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संघठन द्वारा निर्धारित किए गए हैं ;

(ख) क्या विमान चालकों द्वारा पर्याप्त विमान मार्ग-निर्देशन उपकरण लगाए जाने की बार-बार मांग किए जाने के बावजूद सरकार द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई है ;

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ; और

(घ) हवाई अड्डों पर पर्याप्त विमान मार्ग-निर्देशन उपकरण लगाने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) श्री, नहीं ।

(ख) और (ग). उपरोक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं है ।

(घ) पुराने तकनीक वाले उपकरणों को बदलकर अथवा नए सुविधाओं की व्यवस्था करके विभिन्न शहरों में, विमान क्षेत्रों पर संचार और दिकचालन सुविधाओं का आधुनिकीकरण किया जाता है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

श्री बाई० एस्० महाजन : बिना पर्याप्त सम्पर्क एवं विमान मार्ग निर्देशन सम्बन्धी उपकरणों के अभाव में पायलटों द्वारा उड़ान भरना मुमकिन नहीं है । मन्त्री महोदय का उत्तर सन्तोषजनक नहीं है । हवाई अड्डों पर अतिरिक्त सुविधाएं प्रदान करने में कितना समय लगने की सम्भावना है ?

श्री शिवराज श्री० पाटिल : हवाई अड्डों पर हमने उपकरण तो लगाए हुए हैं । उनकी हालत चाहे बहुत अच्छी न हो परन्तु निश्चित ही यह सन्तोषजनक एवं कार्य करने की स्थिति में हैं । परन्तु हमें इन उपकरणों में सुधार लाना होगा । विमान संचालन तथा संचार सुविधा प्रौद्योगिकी का विकास किया जा रहा है तथा नए उपकरण खरीद कर स्थापित करने की आवश्यकता है । हमने योजना बनाई है और हम उसी के अनुसार काम कर रहे हैं । इसके लिए काफी धन की आवश्यकता है । यह एक नया संगठन

है इसके लिए ऐसे तथा उपकरण का प्रबन्ध करना होगा तथा इसे विभिन्न स्थानों पर स्थापित करना होगा। जैसा कि मैंने कहा, हम योजना के अनुसार काम कर रहे हैं। यदि ब्योरे की आवश्यकता हुई तो मैं लिखित में दे सकता हूँ। काफी सारे हैं।

श्री बाई० एस० महाजन : मेरा प्रश्न था कि यह सब सुविधाएं प्रदान करने में सरकार को कितना समय लगेगा। क्या घन सम्बन्धी समस्या भी है ?

श्री शिवराज जी० पाटिल : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि जिस प्रौद्योगिकी का विकास हो रहा है हमें उसे साथ-साथ अपनाना चाहिए। यदि हम नये वायुयान प्राप्त करते हैं तथा नए विमान-संचालन एवं संचारण उपकरणों का विकास किया जाता है तो निश्चित तौर पर हम अपने उपकरणों में सुधार करना चाहेंगे। समय सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती। इसे प्रौद्योगिकी के विकास के अनुरूप रखना होगा। निश्चय ही विलम्ब सम्बन्धी कठिनाईयां हैं परन्तु इसके लिए हमें घन मुहैया कराना होगा।

#### बम बिस्फोट

\*237. श्री मोहन भाई पटेल : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस वर्ष जनवरी-अक्तूबर की अवधि के दौरान बम बिस्फोट की राज्य-वार तथा संघ राज्य-क्षेत्र-वार कितनी घटनायें हुई ;

(ख) इन घटनाओं में कितने लोग मारे गए ;

(ग) इस सम्बन्ध में कितने लोग गिरफ्तार किए गए ; और

(घ) इन घटनाओं को रोकने के लिए सुरक्षा सुदृढ़ करने हेतु क्या कार्यवाही की जा रही है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन बेध) : (क) से (घ). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

#### विवरण

केन्द्र सरकार के पाम उपलब्ध सूचना नीचे दी गई है :—

(क) से (ग).

क्र० सं०	राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	बिस्फोटों की संख्या	मारे गए व्यक्तियों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
1	2	3	4	5
1.	गुजरात	5	4	5
2.	हरियाणा	2	19	तीन अभियुक्त मारे जा चुके हैं और अन्य दो संघ शासित क्षेत्र

1	2	3	4	5
				चंडीगढ़ पुलिस की हिरासत में हैं।
3.	मणिपुर	3	—	7
4.	चंडीगढ़	1	1	3
5.	दिल्ली	9	7	4
6.	पंजाब	66	71	उपलब्ध नहीं
7.	जम्मू और कश्मीर (अस्थायी)	4	1	उपलब्ध नहीं
8.	आन्ध्र प्रदेश	}		
9.	असम			
10.	बिहार			
11.	गोवा			
12.	हिमाचल प्रदेश			
13.	कर्नाटक			
14.	केरल			
15.	मध्य प्रदेश	}	—उपलब्ध नहीं	
16.	महाराष्ट्र			
17.	मेघालय			
18.	मिजोरम			
19.	उड़ीसा			
20.	तमिलनाडु			
21.	त्रिपुरा			
22.	उत्तर प्रदेश			
23.	पश्चिम बंगाल			
24.	दादर और नगर हवेली	]		

1	2	3	4	5
25. अरुणाचल प्रदेश		}		
26. नागालैंड				
27. राजस्थान				
28. सिक्किम				
29. अण्डमान और निकोबार		}	—शून्य—	
30. दमण और दीव		↓		
31. लक्षद्वीप				
32. पाण्डिचेरी		↓		

(घ) राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों द्वारा आसूचना एकत्र करना, संदिग्ध व्यक्तियों की खोज करना, चलती-फिरती गश्त, नाकाबन्दी, संदिग्ध व्यक्तियों के आने जाने के सम्भावित स्थानों की निगरानी तथा संवेदनशील स्थानों और सामरिक महत्व के स्थानों पर सशक्त टुकड़ियाँ तैनात करना, जैसे विभिन्न कदम उठाए गए हैं।

[हिन्दी]

श्री मोहन साई पटेल : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मन्त्री जी ने बम विस्फोट के पिछले 10 मास के आंकड़े दिए हैं। पंजाब में सबसे ज्यादा बम-विस्फोट हुए हैं, वहाँ 66 इंसीडेंट्स हुए हैं, लेकिन जहाँ आतंकवाद की प्रवृत्ति नहीं चलती है, वहाँ अभी भी बम-विस्फोट हो रहा है, जैसे गुजरात में 10 या 11 मार्च में 5 बड़े विस्फोट हुए हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि पिछले 3 साल में पूरे देश में बम-विस्फोट के कितने इंसीडेंट्स हुए हैं और उनमें क्या कमी हो रही है या बढ़ोत्तरी हो रही है? क्या ये आंकड़े मन्त्रीजी के पास हैं?

[अनुवाद]

श्री सम्तोष मोहन देव : पिछले तीन वर्षों के आंकड़े तो मेरे पास नहीं हैं। प्रश्न एक विशेष वर्ष से सम्बन्धित है और उस वर्ष के आंकड़े मेरे पास हैं। यदि माननीय सदस्य चाहते हैं तो मैं इसे सभा-पटल पर रख सकता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : जी हाँ।

[हिन्दी]

श्री मोहन साई पटेल : इसमें बताया गया है कि गुजरात में पिछले 3 साल में 70 से भी ज्यादा बम-विस्फोट के इंसीडेंट्स हुए हैं और यह प्रवृत्ति दिन-प्रति-दिन बढ़ती जा रही है। मैं यह जानना

चाहता हूँ कि इन बम विस्फोटों में क्या किसी विदेशी सत्ता का हाथ आपकी तलाश में आया है क्योंकि बड़े शक्तिशाली बमों का विस्फोट होता है और उसमें कई लोग मारे जाते हैं ? क्या इसकी कोई डिटेल मासूम की गई है कि उसमें किसी फोरन कन्ट्री का हाथ है या नहीं ?

[अनुवाद]

श्री सन्तोष मोहन बेब : बिगत में हमने इस सदन में जानकारी दी है। पंजाब तथा जम्मू एवं कश्मीर में हो रही गतिविधियों के सम्बन्ध में हमारे पास कुछ आंकड़े हैं जिससे हमारे पड़ोसी देश पाकिस्तान की मिलीभगत का पता चलता है ; और उसमें प्रशिक्षण देना भी शामिल है।

त्रिपुरा में बम विस्फोट की हमारे पास कोई जानकारी नहीं है। गुजरात के सम्बन्ध में भी मैं कह सकता हूँ कि विदेशी ताकतों का हाथ होने की कोई निश्चित जानकारी नहीं है।

श्री विष्णुजय सिंह : महोदय आपके माध्यम से मैं मन्त्री जी से जानना चाहता हूँ कि ऐसे कितने बम विस्फोट के मामले हुए जिनमें गिरफ्तारी की गई है। गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों में से अभी तक कितनों को दोषसिद्ध पाया गया ? यदि नहीं तो क्या सरकार इस तरह के मामलों को निपटाने के लिए विशेष अदासतों का गठन करेगी ?

श्री सन्तोष मोहन बेब : इन सभी मामलों से राज्य सरकारें निपटती हैं। मैंने गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों एवं ऐसी घटनाओं की संख्या दी है। दोषसिद्धों के बारे में तो मेरे पास आंकड़े नहीं हैं क्योंकि इन मामलों पर सम्बन्धित राज्य सरकारें अपने-अपने राज्यों में कार्य कर रही हैं।

वायुदूत के टिकटों पर एयरलाइंस की वेवताओं का उल्लेख

\*240. श्री मानिक रेड्डी :

श्री प्रकाश चन्द्र :

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

- (क) क्या वायुदूत का विमान किराया इंडियन एयरलाइंस की तुलना में अधिक है ;  
 (ख) क्या इंडियन एयरलाइंस की तरह वायुदूत के टिकटों पर यात्रा के दौरान दुर्घटना अथवा मृत्यु की स्थिति में यात्रियों को विमान कम्पनी की देयताओं का उल्लेख नहीं किया जाता है ;

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

(घ) इस कमी को दूर करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्यमंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जिन सेक्टरों पर वायुदूत और इंडियन एयरलाइंस दोनों द्वारा परिचालन किया जाता है वहाँ वायुदूत के विमान किराए इंडियन एयरलाइंस के विमान किराए के समान हैं।

(ख) से (घ). वायुदूत अपने टिकटों पर अपेक्षित उपबंध जोड़ने के लिए आवश्यक कार्रवाई कर रहा है।

श्री मानिक रेड्डी : इन दोनों एयरलाइनों की उड़ान न भरे जाने वाले स्थानों के हवाई किरायों की दरों में कितना अन्तर है ?

श्री शिवराज जी० पाटिल : मैं ब्यौरा लिखित में दे सकता हूँ। यह मेरे पास उपलब्ध है।

### लघु उद्योगों को बढ़ावा

\*241. डा० गौरी शंकर राजहंस :

श्री नरसिंह सूर्यवंशी :

क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने देश में लघु उद्योगों के विकास के लिए एक पृथक आयोग सहित एक व्यापक नीति का प्रस्ताव किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने योजना आयोग के प्रस्तावों को लागू करने के लिए इस बीच कोई निर्णय लिया है ; और

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

योजना मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री बीरेन सिंह ऐंगती) : (क) और (ख). इस सम्बन्ध में कोई विशेष प्रस्ताव तैयार नहीं किए गए हैं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

डा० गौरी शंकर राजहंस : क्या सरकार भविष्य में ऐसे किसी प्रस्तावों को बनाने के लिए पहल करेगी ?

श्री बीरेन सिंह ऐंगती : जी हाँ।

डा० गौरी शंकर राजहंस : क्या सरकार आठवीं पंचवर्षीय योजना में रोजगार की संभावना को दृष्टिगत रखते हुए लघु स्तर को मुख्य स्थान देना चाहती है ?

श्री बीरेन सिंह ऐंगती : महोदय, इस मसले पर योजना आयोग द्वारा एक पत्र तैयार किया गया था तथा हमने सभी राज्य सरकारों, मुख्य मन्त्रियों एवं मुख्य सचिवों को लिख दिया है तथा हम उनके उत्तर का इन्तजार कर रहे हैं। हमारा मुख्य उद्देश्य आठवीं पंचवर्षीय योजना में इस मसले पर एक नीति बनाना है। इसीलिए हमने सभी राज्य सरकारों को लिख दिया है। उनका उत्तर प्राप्त करने के बाद हम इस मसले पर नीति तैयार करेंगे।

श्री भद्रेश्वर तांती : महोदय, पिछले सत्र में, प्रधान मन्त्री जी ने कहा था कि हमारे देश में औद्योगिक बुनियाद का विस्तार हुआ है। लेकिन यह आश्चर्य की बात है कि हाल ही में असम में युवा उद्यमियों को दी जा रही राज सहायता को सितम्बर से बन्द कर दिया गया तथा लगभग 200 उद्योगों के बन्द होने की नौबत आ गई है। निश्चय ही मन्त्री महोदय उत्तर देंगे कि यह विषय विचारार्थ है। परन्तु मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि वे क्या करने जा रहे हैं क्योंकि 200 उद्योग बन्द होने के कगार पर हैं तथा इस उद्योग में कार्यरत हजारों लोगों के बेरोजगार हो जाने की सम्भावना है। अतः मैं सम्बन्धित मन्त्री महोदय से विशिष्ट उत्तर चाहता हूँ कि वे क्या कार्यवाही करना चाहते हैं तथा क्या उनका मन्त्रालय असम में लघु स्तर के उद्योगों को राज सहायता दिलवायेगा।

श्री बीरेन सिंह ऐंगली : जहाँ तक लघु स्तर के उद्योगों को राज-सहायता दिए जाने का सम्बन्ध है, एक समिति इस पर विचार कर रही है। इसका प्रतिवेदन आ जाने के बाद हम इस निष्कर्ष पर पहुँचेंगे कि इस तरह के उद्योगों के बन्द हो जाने के लिए आखिरकार कौन सी बातें जिम्मेदार हैं तथा योजना आयोग द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किए जाने चाहिए। अतः समिति से प्रतिवेदन प्राप्त हो जाने के बाद सरकार आठवीं पंचवर्षीय योजना में इस मसले पर एक नीति बनाने के लिए कदम उठाएगी।

श्री आशुतोष साहा : क्या मन्त्री महोदय इस बात से अवगत हैं कि देश में काफी संख्या में लघु स्तर के उद्योग एक विशेष कारण से रुग्ण हैं; और वह है बैंकों द्वारा ऋण पर अधिक ब्याज दर। क्या सरकार इन लघु स्तर के रुग्ण उद्योगों को पुनः चालू करने के लिए बैंकों द्वारा दिए जा रहे ऋणों पर ब्याज की दर को कम करने के लिए बैंकों को कहेगी ?

श्री बीरेन सिंह ऐंगली : सरकार इस बात की जांच करेगी।

श्री ई० अम्यपू रेड्डी : क्या योजना आयोग की देश में पिछड़े, सूखा प्रस्त, पर्वतीय क्षेत्रों तथा देश के ऐसे क्षेत्र जहाँ अर्थ व्यवस्था ठीक नहीं है, वहाँ लघु स्तर के उद्योगों के विकास एवं इनको स्थापित करने का स्थान आदि के बारे में कोई निश्चित योजना या नीति है ?

श्री बीरेन सिंह ऐंगली : विकास सम्बन्धी नीति के बारे में जानकारी उद्योग मन्त्रालय के पास है; जिन क्षेत्रों में लघु स्तर के उद्योग स्थापित करने होते हैं उनके बारे में यह नीति बनाता है तथा कतिपय मानदण्ड निर्धारित करते हैं।

श्री अनिल बसु : पूर्वोत्तर क्षेत्र में कितने लघु स्तर के रुग्ण उद्योगों के विकास करने सम्बन्धी कार्य को हाथ में लिया गया है; तथा इस तरह के लघु स्तर के उद्योगों को पुनः चालू करने के लिए लघु स्तर उद्योग विकास कोष तथा राष्ट्रीय इक्विटी कोष को अभी तक कितनी राशि दी गई है ?

श्री बीरेन सिंह ऐंगली : मेरे पास ब्यौरा नहीं है।

श्री अनिल बसु : आप हमें ब्यौरा दीजिए।

श्री बीरेन सिंह ऐंगली : मेरे पास यहाँ विस्तृत जानकारी नहीं है। मैं इसकी जांच करूँगा।  
(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं उनसे यह जानकारी आपको देने के लिए कहूँगा।

#### सस्ते होटलों का निर्माण

\*243. श्री विजय एन० पाटिल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार घरेलू पर्यटकों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए सस्ते होटलों का निर्माण करने की सम्भावनाओं का अध्ययन कर रही है ;

(ख) यदि हाँ, तो इन सस्ते होटलों में क्या सुविधाएं प्रदान की जायेंगी ;

(ग) इन होटलों के निर्माण हेतु किन-किन स्थानों का चयन किया गया है ; .

(घ) क्या सरकार ने "पांच सितारा" होटलों के मालिकों को सस्ते होटलों का निर्माण करने के लिए कद्रा है ; और

(ङ) यदि हां, तो इस पर उनकी क्या प्रतिक्रिया है तथा ऐसे होटलों के निर्माण के लिए उन्होंने क्या कार्यवाही की है ?

मागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) से (ङ). एक विवरण सभा-घटल पर रख दिया गया है ।

### विवरण

(क) से (ग). स्वदेशी पर्यटकों की जरूरतों को पूरा करने के लिए, पर्यटन विभाग राज्य सरकारों के सहयोग से यात्री निवासों का निर्माण कर रहा है । इन इकाइयों में 60 बैठ बाला आवास होता है जिसमें डोरमीटरी, और छोटे सम्मेलन तथा सांस्कृतिक कार्यक्रमों का आयोजन करने के लिए सुविधाएं शामिल हैं ।

इसके अलावा, विभाग ने देश के अलग-अलग स्थानों के सम्बन्ध में 245 होटल परियोजनाएं इन स्थानों के पर्यटकों के लिए इनकी उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए अनुमोदित की हैं । इनमें से 79 होटल परियोजनाएं । और 2 स्टार श्रेणी के लिए योजनाबद्ध हैं, जिनके पूरा हो जाने पर स्वदेशी पर्यटकों की जरूरतें पूरी हो सकेंगी ।

प्राइवेट सेक्टर को होटल उद्योग में पूंजी लगाने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु, सरकार ने होटल उद्योग को अनेक प्रोत्साहन/रियायतें पहले ही उपलब्ध कराईं । पर्यटन उद्योग के लिए हाल ही में घोषित किए गए प्रमुख प्रोत्साहन आयकर अधिनियम की धारा 80 एच० एच० सी० और 80 सी० सी० के लाभ हैं । इसके अलावा, 1 से 3 स्टार होटलों के सम्बन्ध में, जिनका प्रयोग प्रमुख तौर पर मध्यम और बजट पर्यटकों द्वारा किया जाता है, ब्याज हमदाब की दर 1 प्रतिशत से बढ़ाकर 3 प्रतिशत कर दी गई है और विदेशी मुद्रा आय से जुड़ी ब्याज में छूट सम्बन्धी वित्तीय संस्थानों की स्कीम होटलों को भी उपलब्ध करा दी गई है ।

(घ) और (ङ). मध्यम और निम्न लागत वाले होटलों का निर्माण करने की जरूरत पर सरकार सभी होटल मालिकों, बड़े "पांच स्टार" प्रोप्राइटरों सहित, पर निरन्तर बल देती रही है । कुछ होटल शृंखलाओं से देश में मध्यम लागत वाले होटलों के निर्माण द्वारा विस्तार करने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं ।

श्री बिजय एन० पाटिल : मन्त्री महोदय ने यह उल्लेख किया है कि विभाग ने पर्यटकों की उपयुक्तता को ध्यान में रखते हुए विभिन्न स्थानों पर 245 होटल परियोजनाओं के लिए स्वीकृति दी है । इनमें से 79 होटल परियोजनाएं । और 2 सितारा होटलों की श्रेणियों के लिए हैं जिनके पूरा हो जाने पर वे धरेलू पर्यटकों की आवश्यकताओं को भी पूरा कर सकते हैं । शेष परियोजनाओं के बारे में उनका क्या कहना है ? उनके निर्माण की क्या स्थिति है ? क्या उनके सम्बन्ध में अभी योजना ही बनाई जा रही है ? इसके अलावा, इन यूनिटों में 60 बिस्तरों वाले आवास आदि की व्यवस्था है । राष्ट्रीय राजमार्गों पर सड़कों के किनारे होटलों के निर्माण का भी प्रस्ताव था । उसका क्या हो रहा है ?

श्री शिवराज भी० पाटिल : इन होटलों का निर्माण गैर-सरकारी क्षेत्र में अलग-अलग व्यक्तियों द्वारा किया जा रहा है ; इनका निर्माण राज्य सरकार अथवा केन्द्रीय सरकार द्वारा नहीं किया जाता ; इन होटलों का निर्माण विभिन्न स्थानों पर किया जा रहा है । और इन होटलों के निर्माण की स्थिति इन होटलों का निर्माण करने वाले गैर-सरकारी व्यक्तियों से सूचना एकत्र करने के बाद ही मालुम हो सकेगी ।

श्री विजय एन० पाटिल : मैं जानना चाहता हूँ कि जिन होटलों का निर्माण हो चुका है ? उनमें उपलब्ध कराए गए आवास का लाभ उठाने वाले पर्यटकों की संख्या क्या है । मैं गत एक वर्ष के आंकड़े जानना चाहता हूँ । गत वर्षों के दौरान इसमें कितनी वृद्धि हुई है ?

श्री शिवराज भी० पाटिल : धरेलू पर्यटक बहुत बड़ी संख्या में एक स्थान से दूसरे स्थान पर आ-जा रहे हैं, लगभग 6 करोड़ धरेलू पर्यटक एक स्थान से दूसरे स्थान पर जाते हैं, वे तीर्थस्थानों पर जाते हैं और वे विभिन्न स्थानों पर जाते हैं । इनमें से कितने यात्रिक होटलों अथवा यात्रिक निवासों में ठहरते हैं, यह सूचना एकत्र की जा सकती है और दी जा सकती है ।

श्री विजय एन० पाटिल : मैं गत तीन वर्षों में हुई वृद्धि की प्रतिशतता जानना चाहता हूँ ।

श्री शिवराज भी० पाटिल : यह सूचना एकत्र की जा सकती है और दी जा सकती है ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री राम पूजन पटेल । अनुपस्थित ।

श्रीमती जयन्ती पटनायक—अनुपस्थित ।

यह प्रश्न सूची समाप्त हो गई है । मैं एक बार इस सूची को पुनः पढ़ता हूँ ।

श्री चिन्तामणि जेना—अनुपस्थित ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री के० एन० प्रधान—अनुपस्थित ।

प्रो० पी० जे० कुरियन—अनुपस्थित ।

श्री उत्तम राठीड़ : महोदय, यह प्रश्न बहुत ही महत्वपूर्ण है । पिछली बार भी श्री पी० एम० सईद ने यह तारांकित प्रश्न पूछा था लेकिन इस प्रश्न की बारी नहीं आई थी । मेरे विचार में आपको इस पर आदे घण्टे की चर्चा की अनुमति देनी चाहिए ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप किस प्रश्न के बारे में कह रहे हैं ?

श्री उत्तम राठीड़ : मैं साम्प्रदायिक संगठनों के बारे में, साम्प्रदायिक संगठनों पर प्रतिबन्ध लगाने के प्रस्ताव के बारे में प्रश्न संख्या 231 के बारे में कह रहा हूँ । इसके लिए आधे घण्टे की चर्चा की अनुमति दी जाए । इस सत्र में दो बार यह प्रश्न पूछा जा चुका है । लेकिन दुर्भाग्यवश इसका उत्तर नहीं दिया जा सका ।

श्री सैयब शाहबुद्दीन : आधे घण्टे की चर्चा की अनुमति दी जाए । (व्यवधान) ।

श्री बी० सोमनाथीश्वर राव : कृपया टेक्नोलोजी मिशनों के बारे में भी आधे घण्टे की चर्चा की अनुमति दी जाए । (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यदि सदस्य इसके लिए विशेष रूप से जोर दे रहे हैं, तो मैं मन्त्री महोदय से इस प्रश्न संख्या 231 का उत्तर देने के लिए कहूंगा।

साम्प्रदायिक संगठनों पर प्रतिबन्ध

[हिन्दी]

\*231. श्री के० एन० प्रधाना :  
 प्रो० पी० के० कुरियन :

क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार साम्प्रदायिक संगठनों पर प्रतिबन्ध लगाने का है ; और

(ख) यदि हाँ, तो प्रस्ताव की रूप-रेखा क्या है और इसके कार्यान्वयन के लिए उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है ?

[अनुवाद]

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) और (ख). सदन के पटल पर एक विवरण रखा जाता है।

विवरण

सरकार के समक्ष इस समय देश में साम्प्रदायिक संगठनों पर प्रतिबन्ध लगाने के बारे में कोई प्रस्ताव नहीं है। साम्प्रदायिक संगठनों के सम्बन्ध में कोई परिभाषा अभी तक नहीं बनायी गई है। तथापि, राजनीति से धर्म को पृथक करने के सिलसिले में, सरकार विभिन्न दृष्टिकोणों से इस मामले पर गहराई से विचार कर रही है। इस स्थिति में इसके ब्यौरे देना अथवा विधेयक को संसद में प्रस्तुत करने के लिए कब तक अन्तिम निर्णय लिया जाएगा, बताना सम्भव नहीं होगा।

श्री उत्तम राठोड़ : चूंकि आपने इस प्रश्न के लिए अनुमति दे दी है, मैं सरकार से एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। चालीस वर्षों से हम किसी एक अथवा दूसरी पार्टी पर-यह कहकर दोष लगाते रहे हैं कि यह पार्टी एक साम्प्रदायिक पार्टी है। हम 'साम्प्रदायिक' पार्टी की परिभाषा अथवा उसका अर्थ जानना चाहते हैं। वे पार्टियाँ जिन्हें साम्प्रदायिक नहीं कहा जाता, अपने सदस्यों को अपने व्यक्तिगत कानूनों को बनाए रखने तथा अपने सम्प्रदाय का प्रचार करने की अनुमति देती हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जब सरकार साम्प्रदायिक पार्टियों की परिभाषा पर विचार करेगी, तो क्या वे इस पहलू पर भी विचार करेंगी ?

श्री सन्तोष मोहन बेब : साम्प्रदायिक संगठनों का पता लगाना अथवा उनके नाम देने का काम बहुत ही कठिन है। इसके अलावा इससे एसोसिएशन बनाने के मूलभूत अधिकार का भी उल्लंघन होगा। हमारे संविधान में धार्मिक गतिविधियों की स्वतन्त्रता भी सुनिश्चित की गई है। फिर भी यदि किसी बात से देश की कानून व्यवस्था, नैतिकता, प्रभुसत्ता और अखण्डता भंग होती है तो उसके लिए भारतीय दण्ड संहिता की धारा 153क और 153ख की व्यवस्था है। वर्तमान कानून पर्याप्त हैं। हाल ही में संसद द्वारा धार्मिक संस्थान (दुरुपयोग की रोकथाम) विधेयक पारित किया गया था जिसके

अनुसार धार्मिक स्थानों का साम्प्रदायिक और अन्य प्रयोजनों के लिए दुरुपयोग किए जाने पर हम कार्य-वाही कर सकते हैं। इसके अलावा, सरकार विभिन्न राज्य सरकारों तथा राजनीतिक दलों से भी बात-चीत कर रही है और सरकार ने विगत में कुछ कदम भी उठाए हैं। वे कदम हम भविष्य में भी उठाने को तैयार हैं। यहां तक कि चुनाव सुधारों में भी राजनीतिक दलों पर प्रतिबन्ध लगाने, छोटे मन्दिरों अथवा गिरजाघरों में बैठकें न करने के बारे कुछ खण्डों की व्यवस्था की गई है। हम इसको देख रहे हैं और हम साम्प्रदायिक संगठनों का पता लगाने का प्रयास कर रहे हैं। उनका पता लगाना बहुत ही कठिन है क्योंकि हम ऐसा कुछ नहीं कर सकते जिसमें संविधान का उल्लंघन होता है। (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राम मणीना मिश्र : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मन्त्री जी से जानना चाहता हूँ कि साम्प्रदायिक पार्टियों पर प्रतिबन्ध लगाने के सम्बन्ध में हम बहुत दिनों से सुन रहे हैं, क्या मन्त्री जी को आज तक यह नहीं मालूम है कि कौन सी साम्प्रदायिक पार्टियाँ हैं? ऐसी भी पार्टियाँ हैं कि मंदिरों से आदेश जाता है तो मुख्य मन्त्री जूते साफ करने के लिए जाते हैं। ऐसी भी पार्टियाँ हैं कि मस्जिदों से ऐलान जाता है तो धार्मिक उन्माद पैदा किया जाता है। ऐसी भी पार्टियाँ हैं जो जाति के नाम पर नारा लगाती हैं जैसे डी एस 4। ये तमाम ऐसी धार्मिक पार्टियाँ हैं जिनको सारा संसार जानता है, क्या मन्त्री जी नहीं जानते हैं? मैं मन्त्री से जानना चाहूँगा कि ऐसी जो धार्मिक पार्टियाँ हैं जैसे मुस्लिम लीग, अकाली दल, डी० एस० एस० एस० एस० और भारतीय जनता पार्टी, क्या इन पर प्रतिबन्ध लगाएंगे। (व्यवधान)...

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हो गया है।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

भारतीय औद्योगिक वित्त निगम की सहायता से पर्यटन का विकास

[अनुवाद]

\* 227. श्री चिन्तामणि जेना : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय औद्योगिक वित्त निगम ने देश में पर्यटन तथा इससे सम्बन्धित गति-विधियों के विकास के लिए एक नई सहायक कम्पनी बनाने का निर्णय किया है;

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

(ग) क्या भारत पर्यटन विकास निगम ने देश में पर्यटन से सम्बद्ध गतिविधियों को बढ़ावा देने के लिए नई परियोजनाएँ स्थापित करने अथवा कुछ परियोजनाओं के विकास हेतु वित्त प्रदान करने के लिए भारतीय औद्योगिक वित्त निगम को कोई प्रस्ताव भेजे हैं; और

(ब) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा भारतीय औद्योगिक वित्त निगम द्वारा अब तक यदि कोई कार्यवाही की गई है, तो वह क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिबराज बी० पाटिल) : (क) और (ख). भारतीय औद्योगिक वित्त निगम (आई० एफ० सी० आई०) देश में पर्यटन सम्बन्धी कार्य-कलापों को वित्तीय सहायता देने के लिए एक सहायक कम्पनी बनाने के प्रस्ताव पर विचार कर रहा है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

आयुर्वेदिक औषधियों के बारे में आंकड़े एकत्र करना तथा उनका मानकीकरण

\*232. डा० ए० के० पटेल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद् का किन-किन आयुर्वेदिक औषधियों के बारे में आंकड़े एकत्र करने एवं इनके निर्माण का मानकीकरण करने का विचार है ; और

(ख) उन स्वदेशी जड़ी-बूटियों से निर्मित औषधियों के नाम क्या हैं जिनके बारे में वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद् के आंकड़े एकत्र कर लिए हैं तथा इनके निर्माण का मानकीकरण कर दिया है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) उन आयुर्वेदिक औषधियों के नाम, जिनके आंकड़े सी० एस० आई० आर० ने तैयार करने का विचार किया है, इस प्रकार हैं—स्प्लेन्थस ऐथमेल, एकोरस कैलमन, एम्बेलिया राइबेस, एकोनिटम हेडे-रोफाइलम, इक्नोकारपस फ्लुसेन्सेस, पिक्वोराइजा कुरोआ, टाइलोफोरा इंडिका, च्यवनप्राश बाह्यी कीटमारी, यवनी, सभी विभिन्न आर्टिमिसिया स्पीशीज।

(ख) कुछ यौगिकों से सम्बन्धित आंकड़ों का जनन और उत्पादन का मानकीकरण पूरा किया जा चुका है। द्राक्षासव व अशोकारिष्ट, सलाई गुग्गुल (बोसवेलिआ सेराटा), और पिपली (पाइपर लॉंगम) और अहूसा (आघाटोबा वसाका) के लिए भी सूत्र बना लिए गए हैं। आंकड़ा भी तैयार किया जा चुका है और 92 एकल औषधियों के लिए बानस्पतिक मानकीकरण भी किए गए हैं। इनमें जीवन्ती, नागकेसर, प्लाशा पुन्नाग, सपन इत्यादि उल्लेखनीय हैं। सी० एस० आई० आर० ने ईसबगोल बीज की भूसी से एक गर्भाशय प्रीवामुख विस्फारक (इसैपटेंट) का सफलतापूर्वक विकास और मानकीकरण किया है। इसका उपयोग डाक्टरी गर्भपात कराने से पहले गर्भाशय प्रीवा विस्फारण के लिए और गुग्गुल के राल से लिपिड घटाने वाले कारकों के निर्माण में होता है।

इलेक्ट्रॉनिक्स उद्योग

\*233. श्री एस० बी० सिवनाल :

श्री जी० एस० बासबराजू :

क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत द्वारा इलेक्ट्रानिकी क्षेत्र में बहुत पहले प्रवेश कर लिए जाने के बावजूद इलेक्ट्रानिकी उद्योग ने उल्लेखनीय प्रगति नहीं की है ;

(ख) यदि हाँ, तो इसमें असफल रहने के क्या कारण हैं ; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, नहीं। इलेक्ट्रानिकी उद्योग का कार्य-निष्पादन सन्तोषजनक रहा है।

(ख) और (ग). ये प्रश्न ही नहीं उठते।

#### अन्तरिक्ष में प्रदूषण

\*234. श्री एम० बी० चन्द्रशेखर मूर्ति :

श्री बी० श्रीनिवास प्रसाद :

क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 17 अक्टूबर, 1988 के "इण्डियन एक्सप्रेस" में "पायूशन इन स्पेस हैम्पर्ज बीजिन" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या अन्तर्राष्ट्रीय खगोल विज्ञान संघ (इन्टरनेशनल एस्ट्रोनॉमिकल यूनियन) के अनुसार खगोल वैज्ञानिकों को गत कुछ वर्षों से इस प्रकार के प्रदूषण का सामना करना पड़ रहा है ; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है तथा इस बारे में क्या अग्रतर करने का विचार है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हाँ।

(ख) यह रिपोर्ट मिली है कि कभी-कभी विकिरणी व्यतिकरण, अन्तरिक्ष मलबे और कुछ मामलों में तो, बाहरी प्रकाश से भी खगोल-वैज्ञानिकों के भू-आधारित तथा अन्तरिक्ष-आधारित पर्य-वेक्षणों में रुकावट आती है। यह परिणाम अन्तर्राष्ट्रीय खगोलिकी फंडेशन के अक्टूबर 8-15, 1988 के दौरान बंगलौर में हुए सम्मेलन में भी प्रस्तुत किया गया था।

(ग) रेडियो खगोलिकी के उद्देश्य से विशिष्ट आवृत्ति-बैंड आरक्षित हैं। यह भी सुनिश्चित किया गया है कि किसी अन्य उद्देश्य के लिए इन आवृत्तियों का प्रयोग न किया जाय।

सरकारी कार्यालयों में सप्ताह में छः दिन कार्य करना

\*235. श्री बी० कृष्णराव : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार के कार्यालयों में सप्ताह में छः दिन कार्य करने की पुरानी पद्धति

पुनः आरम्भ करने पर विचार किया जा रहा है ;

(ख) क्या सरकार को इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० शिवम्बरम) : (क) से (ग). सिविल प्रशासनिक कार्यालयों में पांच दिन के सप्ताह की पद्धति संयुक्त परामर्शदाता तंत्र योजना के कर्मचारी पक्ष के प्रतिनिधियों के परामर्श से जून, 1985 में लागू की गई थी। इस पद्धति का सामान्यतः अच्छा स्वागत हुआ है और छः दिन के सप्ताह की पद्धति को पुनः लागू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

पर्यटन और नागर विमानन क्षेत्र में भारत और सोवियत संघ के बीच सहयोग

\*238. श्री शान्ति लाल पटेल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत और सोवियत संघ पर्यटन और नागर विमानन क्षेत्र में परस्पर सहयोग के लिए सहमत हो गए हैं ;

(ख) यदि हां, तो सोवियत संघ के साथ हुए समझौते का ब्योरा क्या है ; और

(ग) इस समझौते के कब तक लागू किए जाने की सम्भावना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) पर्यटन समझौते की मुख्य-मुख्य बातें हैं—सरकार तथा वाणिज्यिक फर्मों दोनों द्वारा प्रचार उपायों के माध्यम से परस्पर पर्यटकों की संख्या में वृद्धि हेतु पद्धति को सरल बनाना, वीजा शीघ्रतापूर्वक जारी करना, यात्रा करने के लिए आवश्यक मुद्रा की व्यवस्था करना और कार्मिकों को प्रशिक्षण प्रदान करने सहित पर्यटन के क्षेत्र में तकनीकी सहयोग करना।

सरकारी क्षेत्र की होटल कम्पनियों और गैर-सरकारी क्षेत्र की कम्पनियों ने पर्यटन के क्षेत्र में सहयोग करने के लिए समझौते किए हैं। अभी तक भारत सरकार ने सोवियत संघ में संयुक्त उद्यम रेस्तरावों की स्थापना करने के लिए दो प्रस्तावों पर अनुमोदन प्रदान किया है। मास्को में दिल्ली संयुक्त उद्यम रेस्तराव जुलाई 1987 से कार्यरत है और सार्वजनिक क्षेत्र का एक उपक्रम इस उद्यम में भारतीय भागीदार है। दूसरा संयुक्त उद्यम एक गैर-सरकारी होटल शृंखला द्वारा ओडेसा में स्थापित किया जा रहा है। दो अन्य भारतीय कम्पनियां ताशकंद, समरकंद और बुखारा में "टर्न की" आधार पर तीन होटलों का निर्माण कर रही हैं।

नागर विमानन मन्त्रालय ने अभी तक हवाई जहाजों तथा हवाई अड्डा उपकरण को पट्टे पर लेने अथवा खरीदने के सम्बन्ध में तीव्र प्रोत्साहन पर हस्ताक्षर किए हैं। एयर इण्डिया ने आई एल-62 एम और आई एल-76 हवाई जहाज पट्टे पर लिए हैं। इण्डियन एयरलाइंस ने आई एल-86 एयर-क्राफ्ट और टी यू-514 पट्टे पर लेने में रुचि दिखाई है। वायुदूत भी वाई ए के-42 और ए एन-28

खरीदने में रुचि रखता है। राष्ट्रीय हवाई अड्डा प्राधिकरण नॉन डायरेक्शनल बेकान (एन. डी. बी.) वेरी हाई फ्रीक्वेंसी (वी. एच. एफ.) रिसिक्स और ट्रांसमीटर्स, वेरी हाई फ्रीक्वेंसी डायरेक्शन फाइंडर (वी. एच. एफ. डी. एफ.) और एयर कूट सर्विलिअंस रडार्स (ए. आर. एस. आर.) खरीदने में रुचि रखता है।

(ग) समझौतों में निर्धारित उपबन्धों को पहले से ही कार्यान्वित किया जा रहा है।

सभी रक्षा कार्यालयों के लिए एक ही टेलीफोन एक्सचेंज की व्यवस्था

•239. श्री कमला प्रसाद सिंह : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 21 अक्टूबर, 1988 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में टेलीफोनो की संख्या को कम करने के लिए सरकार के निर्देश के बारे में प्रकाशित समाचार की ओर आकर्षित किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो टेलीफोन कॉलों पर होने वाले व्यय में वांछित मितव्ययिता लाने के लिए दिल्ली में सभी रक्षा कार्यालयों के लिए एक ही टेलीफोन एक्सचेंज की व्यवस्था करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

रक्षा मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पंत) : (क) जी, हां। ये अनुदेश वित्त मन्त्रालय द्वारा मार्च, 1988 में जारी किए गए थे।

(ख) दिल्ली में सभी रक्षा कार्यालयों को एक टेलीफोन एक्सचेंज के साथ जोड़ना तकनीकी रूप से और आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य नहीं है। फिर भी, टेलीफोन कॉलों के सम्बन्ध में मितव्ययिता बरतने के लिए, जहां भी सम्भव हुआ, पब्स, पी. बी. एक्स. एवं पी. ए. बी. एक्स. स्थापित किए गए हैं।

वेस्टलैंड हेलीकाप्टरों के रखरखाव पर पवन हंस लिमिटेड को हानि

•242. श्री सी० जंगा रेड्डी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पवन हंस लिमिटेड को दिनांक 30 सितम्बर, 1988 तक परिचालन रखरखाव, पूंजी निवेश तथा अन्य सभी आवश्यकताओं और आनुवंशिक मदों पर हुई हानि सहित कुल कितनी हानि हुई ; और

(ख) वेस्टलैंड हेलीकाप्टरों की खरीद की मंजूरी से पहले, इन हेलीकाप्टरों के "बिस्तीय मूल्यांकन" के दौरान इसकी आर्थिक सक्षमता के परिणामों के सम्बन्ध में यह हानि कितनी अधिक है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और

(ख)। यद्यपि पवन हंस लिमिटेड को निवल नकद प्राप्त हुई है, लेकिन उसे 30-9-88 तक 17.68 करोड़ रुपए की अनुमानित संवयी खाता हानि हुई है। इस अवधि के दौरान, वेस्टलैंड और डॉफिन हेलीकाप्टरों के प्रचालन के कारण हानि, परियोजना के अनुमोदन के समय लगाए गए अनुमान से अधिक हुई है।

**बच्चों के प्रति अपराध**

\*244. श्री राम पूजन पटेल : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में जनवरी से अक्तूबर, 1988 के दौरान तथा वर्ष 1987 की इस अवधि के दौरान बच्चों के प्रति अपराध एवं उनकी हत्याओं से सम्बंधित मामलों की संख्या कितनी है ;

(ख) गत तीन महीनों के दौरान कितने मामलों का पता चला है तथा इनमें से कितने मामलों में अपराध के बारे में सूचना उच्च पुलिस अधिकारियों तथा केन्द्रीय जांच ब्यूरो के अधिकारियों को डाक से प्राप्त हुई ;

(ग) इस प्रकार के मामलों में कितने व्यक्ति गिरफ्तार किए गए ;

(घ) क्या डाक द्वारा भेजी गई सूचना पर पुलिस द्वारा कार्यवाही नहीं की जाती है ; और यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ङ) क्या भविष्य में इस स्रोत से प्राप्त सूचना पर कार्यवाही करने का विचार है ?

गृह मन्त्री (सरदार बूटा सिंह) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

(घ) जी नहीं, श्रीमान ।

(ङ) उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए प्रश्न ही नहीं उठता ।

**विवरण**

	बच्चों के प्रति अपराध		गिरफ्तार किए गए व्यक्ति	
	सूचित किए गए हत्या के मामले	मामले हत्या से भिन्न अन्य मामले	हत्या के मामले	हत्या से भिन्न अन्य मामले
जनवरी, 1988 से अक्तूबर, 1988 तक	22	501	23	316
जनवरी, 1987 से अक्तूबर, 1987 तक	15	533	17	298
अगस्त, 1988 से अक्तूबर, 1988 तक*	10	147	12	83

\*उच्च पुलिस अधिकारियों तथा केन्द्रीय जांच ब्यूरो को डाक द्वारा कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई ।

## पर्यटन को एक प्रमुख उद्योग मानना

\*245. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या नागर विमान और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का विचार पर्यटन को देश में एक प्रमुख उद्योग बनाने का है ;
- (ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी योजना और कार्यक्रमों का ब्योरा क्या है ;
- (ग) इन्हें कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ; और
- (घ) विदेशों से और अग्रिक पर्यटकों को आकर्षित करने हेतु क्या उपाय किए गए हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी हां ।

(ख) और (ग). पर्यटन को एक प्रमुख उद्योग बनाने की दृष्टि से, केन्द्र सरकार और अनेक राज्य सरकारें पर्यटन सम्बन्धी परियोजनाओं को प्रोत्साहन/रियायतें दे रहीं हैं । जिन राज्यों ने पर्यटन को उद्योग के रूप में घोषित कर दिया है वे सामान्यतः निम्नलिखित प्रोत्साहन रियायतें दे रहीं हैं :—

- (i) व्यवहार्यता/परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए इमदाद ।
- (ii) स्थनीय जनशक्ति को प्रशिक्षित करने के लिए प्रोत्साहन ।
- (iii) पावर के लिए इमदाद और जनरेटिंग सेंट्स पर इमदाद ।
- (iv) भूमि का रियायती दरों पर आबंटन ।
- (v) रियायती दरों पर बिजली और पानी की आपूर्ति ।
- (vi) चुंगी, आदि में रियायत ।
- (vii) राज्य सरकारें निर्माण सामग्री की प्राथमिकता के आधार पर नियमित आपूर्ति सुनिश्चित करने में सहायता भी करती हैं ।

केन्द्र सरकार ने निम्नलिखित रियायतों के लिए मंजूरी प्रदान की है :—

- (i) धारा 80-1 के अधीन नए होटलों को कर से जो बजट 31-3-1988 तक उपलब्ध थी उसकी अवधि बढ़ा कर 31-3-1990 तक कर दी गई है ।
- (ii) होटलों को एम० आर० पी० एक्ट से छूट दी गई है ।
- (iii) अनेक मदों पर सीमा शुल्क परियोजना आयातों पर यथा लागू सीमा तक घटा दिया गया है बशर्ते आयात किए जाने वाले सामान की जरूरत होटल की प्रारम्भिक स्थापना अथवा होटल का बाद में विस्तार करने के लिए हो ।
- (iv) 1985 के बजट में प्राइवेट लिमिटेड कंपनियों के लिए मंजूर किए गए कतिपय प्रोत्साहन/रियायतों से होटल और ट्रेवल एजेंसियां भी लाभान्वित होंगी क्योंकि

इनमें से अधिकांश प्राइवेट निमिटेड कम्पनियों के रूप में नियमित हैं।

- (v) होटल अनिवासी भारतीयों द्वारा इक्विटी पूंजी में भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन पूंजी-निवेश के पात्र हैं।
- (vi) स्कींग, पर्वतारोहण और जल क्रीड़ाओं के लिए उपकरणों तथा सहायक उपकरणों के आयात पर रियायती शुल्क।
- (vii) धारा 60 एच० एच० सी० का लाभ, जो अभी तक व्यापारिक माल के निर्यात तक सीमित था उसे अब होटलों तथा यात्रा प्रचालकों को इस संशोधन के साथ उपलब्ध कराया गया है कि होटलों, आदि की विदेशी मुद्रा आय के 50 प्रतिशत पर सीधे छूट का अनुमति होगी जबकि शेष 50 प्रतिशत के सम्बन्ध में कर से छूट का लाभ आय की उस सीमा तक उपलब्ध होगा जिसे पर्यटन उद्योग में पुनः निवेश के लिए सुरक्षित रख लिया जाता है।
- (viii) नई इक्विटी पूंजी में निवेश के सम्बन्ध में छूट का जो लाभ कतिपय उत्पादन उद्योग को उपलब्ध था, उसे होटल उद्योग तथा पर्यटन से सम्बन्धित अन्य विनिर्दिष्ट कार्यकलापों के लिए भी उपलब्ध कराया गया है।

(ब) केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने देश की ओर और अधिक पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए अनेक स्कीमें तैयार की हैं। इनमें पर्यटन आधार-संरचना को सुदृढ़ करना, प्रचार सामग्री का निर्माण और इलेक्ट्रानिक तथा प्रिंट मोडिया अभियान शामिल हैं।

### इलेक्ट्रानिकी के क्षेत्र में भारत-अमरीका सहयोग

#### [अनुबाच]

2208. श्री वीयूष तिरकी : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान इलेक्ट्रानिकी, कम्प्यूटर और सोफ्टवेयर के क्षेत्र में भारत-अमरीका द्वारा किए गए सहयोग का ब्योरा क्या है ;

(ख) कम्प्यूटर और सोफ्टवेयर के क्षेत्र में भारत-अमरीका व्यापार बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ; और

(ग) ऐसे निर्यात एक्कों को दिए गए अथवा दिए जाने वाले प्रोत्साहनों का ब्योरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन): (क) कई भारतीय पार्टियों ने इलेक्ट्रानिकी, कम्प्यूटर तथा साफ्टवेयर के क्षेत्र में विभिन्न वस्तुओं जैसे कि इलेक्ट्रानिक घड़ियों, आबधित विद्युत आपूर्ति प्रणालियों, पलापी डिस्कटों, टेलीफोनों, वीडियो चुम्बकीय टेपों, इलेक्ट्रानिक गनों, मुद्रित परिपथ बोर्डों, रंगीन टी० वी० के लिए ग्लास शीलों, विद्युत कैपेसिटर्स, माइक्रो-चूल्हों, क्वाटंज एनालोग घड़ियों, मिनी कम्प्यूटर, वैयक्तिक कम्प्यूटर प्रणालियों, मेन फ्रेम कम्प्यूटर प्रणालियों, बहु-प्रयोगकर्ता कम्प्यूटरों, साइन प्रिन्टर्स, कम्प्यूटर साफ्टवेयरों, चिप डिजाइन के

साफ्टवेयर, साफ्टवेयर इंजीनियरी आदि में अमरीकी फर्मों के साथ विदेशी सहयोग किया है।

(ख) कम्प्यूटर साफ्टवेयर के क्षेत्र में भारत और अमेरिका के बीच व्यापार को बढ़ाने के लिए निम्नलिखित उपाए किए गए हैं। :-

1. सरकार ने साफ्टवेयर के निर्यात के लिए साफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्कों की स्थापना करने का निर्णय किया है जिन्हें उपग्रह के माध्यम से जोड़ा जाएगा। पहले चरण में तीन प्रौद्योगिकी पार्कों की स्थापना की जाएगी जिनमें से एक-एक पार्क भुवनेश्वर, पुणे तथा बंगलौर में स्थित होंगे। ऐसे केन्द्र शत-प्रतिशत निर्यात के लिए साफ्टवेयर विकास इकाइयों की आवश्यकताओं को पूरा करेंगे।

2. पुणे और बोस्टन के बीच भारत-अमरीकी साफ्टवेयर व्यापार नेटवर्क के सम्बन्ध में आयोजना सम्बन्धी महत्त्वपूर्ण अध्ययन के लिए इलेक्ट्रॉनिकी विभाग और मेसेक्युसट्स कामनवेल्थ के अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार तथा पूंजी निवेश के कार्यालय (ओ० आई० टी० आई०) के बीच एक समझौता-पत्र पर हस्ताक्षर किए गए। इस अध्ययन के जरिए अमरीकी बाजार में साफ्टवेयर का निर्यात करने के सम्बन्ध में कार्य योजना तैयार की जाएगी।

3. इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने साफ्टवेयर के निर्यात को बढ़ावा देने का व्यापक अभियान शुरू किया है इस कार्यक्रम के अन्तर्गत नवम्बर, 1987 में संयुक्त राज्य अमेरिका के 6 शहरों में साफ्टवेयर सेमीनार/सम्मेलन आयोजित किए गए। इलेक्ट्रॉनिकी विभाग ने लास वेगास में आयोजित कामबेक्स फाल 88 नामक संयुक्त राज्य अमेरिका की अन्तर्राष्ट्रीय कम्प्यूटर प्रदर्शनी में भी भाग लिया। साफ्टवेयर सम्मेलनों की अनुवर्ती कारंबाई के रूप में, इलेक्ट्रॉनिकी विभाग तथा सैन फ्रांसिस्को स्थित भारत का महा कामुलावास साफ्टवेयर इण्डिया सम्मेलनों, 1988 का आयोजन कर रहे हैं जिनमें से एक-एक सम्मेलन नवम्बर, 1988 के दौरान संयुक्त राज्य अमेरिका के पश्चिमी तट तथा पूर्वी तट में आयोजित किया जाएगा।

(ग). इलेक्ट्रॉनिक्स ट्रेड एण्ड टेकनोलोजी डेवलपमेंट कारपोरेशन (ई० टी० एण्ड टी०) ने अमरीका बाजार में गोदामों की सुविधा और-दर-सूची के आधार पर बिक्री उपलब्ध करने के लिए 'ऐसो' (इलेक्ट्रॉनिक्स बिक्री-सहायता संगठन) नामक एक नई परियोजना शुरू की है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग को इलेक्ट्रॉनिकी के निर्यात को बढ़ावा देने के लिए अनेक प्रोत्साहन दिए गए हैं जिनमें निर्यात संसाधन क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाली शत प्रतिशत निर्यातान्मुख इकाइयों को 5 वर्ष के लिए करों से छूट, निर्यातान्मुख इकाइयों निर्यात संसाधन क्षेत्र की इकाइयों को नगद प्रतिपूर्ति सहायता तथा आयात पुनः पूर्ति लाक्स की दरों में बृद्धि करना शामिल है।

निर्यात तथा/अथवा स्वदेशी बाजार के लिए साफ्टवेयर विकास सम्बन्धी कार्यकलापों में विदेशी सहयोग तथा अथवा विदेशी पूंजी-निवेश की अनुमति विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम के प्रावधानों के अनुसार दी जाएगी।

#### पूर्वी क्षेत्र को घनराशि का आबंटन

2209. श्री सनत कुमार मण्डल : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी क्षेत्र को घनराशि के कम आबंटन से इस क्षेत्र में असमानता बढ़ी है ;

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

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाने का विचार है ?

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधवसिंह सोलंकी) : (क) से (ग). पूर्वी क्षेत्र के चार राज्यों बिहार, उड़ीसा, पश्चिम बंगाल तथा सिक्किम के लिए सातवीं योजना के दौरान योजना परिषदों में वर्षानुवर्ष पर्याप्त वृद्धि हो रही है। उनके मामलों में प्रतिशत वृद्धि सभी-राज्य औसत की तुलना में अनुकूल है, इस प्रकार राज्यों की योजनाओं के अन्तर्गत परिषदों में वृद्धि कम नहीं समझे जा सकते हैं।

### प्रौद्योगिकी आंकड़ा बैंक

2210. श्री एच० बी० पाटिल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व में नवीनतम प्रौद्योगिकी विकास के बारे में सरकारी और गैर-सरकारी दोनों क्षेत्रों को सूचना उपलब्ध कराने के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी आंकड़ा बैंक स्थापित किया जा रहा है ; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख). विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग के अधीन एक स्वायत्त निकाय के रूप में एक प्रौद्योगिकी सूचना पूर्वानुमान और मूल्यांकन परिषद की स्थापना की गयी है। प्रौद्योगिकी सूचना पूर्वानुमान और मूल्यांकन परिषद की योजना है कि देश में विभिन्न अभिकरणों और विभागों में उपलब्ध प्रौद्योगिकी से सम्बन्धित विभिन्न आंकड़ा आधारों और आंकड़ा बैंकों के सुदृढीकरण और मानकीकरण का संवर्धन किया जाए। परिषद् ऐसे क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी से सम्बन्धित नए आंकड़ा आधारों की स्थापना का भी संवर्धन करेगी, जिनमें कोई आंकड़ा आधार मौजूद नहीं है।

इन आंकड़ा आधारों की राष्ट्रीय स्तर पर पहुंच होगी और ये सार्वजनिक और निजी क्षेत्र के उद्योगों, अनुसन्धान और विकास स्थापनाओं, सरकारी कार्यालयों आदि को सूचना सेवाएं प्रदान करेंगे। समुचित अन्तर्राष्ट्रीय सम्पर्कों की व्यवस्था किए जाने की योजना है जिससे विश्व में प्रौद्योगिकी के सप्तामयिक स्तर के बारे में भारतीय प्रयोक्ताओं को जानकारी मिलेगी।

### पर्यटन के लिए बाजार विकास कोष

2211. श्री जगन्नाथ पटनायक : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने देश में पर्यटन सम्बन्धी बुनियादी ढांचा स्थापित करने हेतु होटल और ट्रेवल एजेंसियों को मुविधा प्रदान करने के लिए सिद्धान्त रूप से बाजार विकास कोष की स्थापना की मंजूरी दी है ; और

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

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज भी० पाटिल) : (क) और (ख). पर्यटन विभाग ने "बाजार विकास कोष" की स्कीम के ही पैटर्न पर "अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन के विकास के लिए सहायता" (ए० डी० आई० टी०) देने के बास्ते एक स्कीम शुरू की है। इस स्कीम के अन्तर्गत, ऐसी कतिपय गतिविधियों पर किए जाने वाले व्यय के एक भाग की पूर्ति इस विभाग द्वारा की जाएगी जो अनिवार्य रूप से संवर्धनात्मक किस्म की हों और जिनके परिणामस्वरूप भारत में अधिक संख्या में विदेशी पर्यटकों के आने की सम्भावना हो।

#### कलकत्ता और बेलूरघाट के बीच वायुदूत सेवा

2212. श्री पलास बर्मन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार कलकत्ता और बेलूरघाट के बीच, बारास्ता मालदा वायुदूत सेवा पुनः आरंभ करने पर विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो यह सेवा कब से आरंभ की जाएगी ; और

(ग) क्या सप्ताह में तीन-दिवसीय सेवा को दैनिक सेवा में परिवर्तित किया जाएगा ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज भी० पाटिल) : (क) से (ग). वायुदूत में इस समय विमान क्षमता की काफी कमी है। अतिरिक्त विमान क्षमता की प्राप्ति और उपयुक्त आधार संरचनात्मक सुविधाओं के उपलब्ध होने के पश्चात् इस सेवा को पुनः चालू किया जा सकेगा।

अति विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा कार्य के लिए दिल्ली पुलिस द्वारा कारों को किराये पर लिया जाना

[हिन्दी]

2213. श्री बिलास सुत्तेमवार : क्या गृह मंत्री अति विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा कार्य के लिए कारों को किराए पर लेने के बारे में 4 मई, 1988 के अतारांकित प्रश्न संख्या 9577 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अति विशिष्ट व्यक्तियों की सुरक्षा के लिए दिल्ली पुलिस के सुरक्षा विभाग ने वर्ष 1988-89 के दौरान औसतन कितनी कारें किराए पर ली तथा इस पर अब तक कुल कितनी घन-राशि खर्च की गई है ; और

(ख) दिल्ली पुलिस द्वारा सुरक्षा विभाग के लिए अपनी कारें न खरीदे जाने के क्या कारण हैं ?

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) प्रतिदिन औसतन 50 से 60 कारें किराए पर ली जाती हैं। 1-4-1988 से 31-10-1988 तक 28,95,023 रुपए की राशि खर्च की गई।

(ख) अति विशिष्ट व्यक्तियों के मार्ग रक्षण ड्यूटी के लिए दिल्ली पुलिस द्वारा 40 कारों की बरीद किए जाने के लिए हाल ही में मंजूरी दी गई है।

**बड़ी परियोजनाओं की वार्षिक परियोजना प्रबन्ध लेखा परीक्षा**

[अनुवाद]

2214. डा० बी० एल० शैलेश : क्या कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मन्त्रालय ने सभी बड़ी और समस्याग्रस्त परियोजनाओं का समय से पूरा न होने और गति में रुकावट का पता लगाने हेतु व्यावसायिक विशेषज्ञों द्वारा वार्षिक परियोजना प्रबन्ध लेखा परीक्षा कराने का सुझाव दिया है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उनके मन्त्रालय का इस प्रयोजन के लिए आवश्यक संस्थागत प्रबन्ध करने का विचार है ;

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

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधवसिंह सोलंकी) : (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग). सरकार समस्याग्रस्त परियोजनाओं आदि की परियोजना प्रबन्ध लेखा परीक्षा प्रणाली को सांस्थानिक बनाकर परियोजना कार्यान्वयन की प्रणाली को सरल और कारगर बनाने के प्रस्ताव की विभिन्न स्तरों पर जांच कर रही है।

**संघ राज्य क्षेत्र संवर्ग के पुलिस अधिकारियों में असन्तोष**

[हिन्दी]

2215. श्रीमती मनोरमा सिंह : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 19 सितम्बर, 1988 के हिन्दुस्तान में "संघ शासित के डर के पुलिस अधिकारियों में रोष" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

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

(ग) क्या संघ राज्य क्षेत्र के "सी" ग्रेड के पुलिस अधिकारियों को कम से कम तीन वर्ष के लिए दूरदराज के क्षेत्रों में तैनात करना आवश्यक है ; और

(घ) इन पुलिस अधिकारियों की संख्या कितनी है जिनकी नियुक्ति गत दस वर्षों से दिल्ली में है और इसके क्या कारण हैं ?

कामिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) जी हाँ, श्रीमान्।

(ख) से (घ). समाचार में व्यक्त की गई आशंकाएं सही नहीं हैं। चूंकि भारतीय पुलिस सेवा के संघ शासित क्षेत्र संवर्ग के बड़ी संख्या में पद दिल्ली में स्थित है और श्रेणी "ग" क्षेत्रों में बहुत कम

पद हैं अतः प्रत्येक संवर्ग अधिकारी को श्रेणी "ग" क्षेत्र में तैनात करना आवश्यक नहीं है। इसके अलावा कुछ अधिकारी स्वयं दिल्ली से भिन्न स्थानों पर सेवा करना बेहतर समझते हैं। श्रेणी "ग" क्षेत्रों में तैनात अधिकारियों को, जहाँ तक सम्भव हो, इस प्रकार के क्षेत्रों में 2-3 वर्षों की सेवा करने के बाद उनकी इच्छा के स्थानों पर तैनात किया जाता है। अधिकारियों का दिल्ली के बाहर स्थानान्तरण करने का निर्णय लेते हुए, दिल्ली में उनके ठहरने की अवधि दिल्ली से बाहर पूर्व तैनातियों किसी विशेष स्थान पर सेवा करने के लिए बिक्रित्सा आधार पर अधिकारी की अनुःउपयुक्तता, और तैनाती करने की वांछनीयता, जहाँ तक सम्भव हो, सेवारत दम्पतियों को एक ही स्थान पर तैनात करने की वांछनीयता जैसे कारणों को ध्यान में रखा जाता है। संघ शासित क्षेत्र संवर्ग में 17 अधिकारी ऐसे हैं जो 10 वर्षों से अधिक समय से लगातार दिल्ली में हैं। कुछ एक अधिकारी स्थायी रूप से केन्द्र सरकार की सेवा के लिए अनुमोदित हैं और उनके प्रत्यावर्तन की कोई सम्भावना नहीं है। कुछ अन्य अधिकारियों ने अपने साधियों के मुकाबले दिल्ली से बाहर अधिक समय तक सेवा की है। एक अधिकारी जिसे 22-7-1987 को दानी पुलिस सेवा से पदोन्नत करके सेवा में नियुक्त किया गया था की पत्नी जो दिल्ली में पंजाब सरकार की अधिकारी हैं को प्रतिनियुक्ति की अवधि पूरा होने तक दिल्ली में रखा गया। तीन अधिकारियों का स्थानान्तरण दिल्ली प्रशासन की इस सिफारिश पर कुछ समय के लिए रोक दिया गया है कि कुछ समय के लिए उन्हें दिल्ली पुलिस में रखना जनहित में आवश्यक है।

#### “स्काई-वेब राडारों” का विकास

##### [अनुवाद]

2216. श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन देशों के नाम क्या हैं जिनके द्वारा ओ० टी० एच०-बी० ओवर द हारोजन बैंक स्कैटर अबका स्काईवेब राडारों के विकसित किए जाने का पता लगा है ; और

(ख) क्या भारत इन राडारों का डिजाइन तैयार करने और उन्हें विकसित करने में सक्षम है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री बिन्तामणि पाणिग्रही) : (क) अमरीका, रूस एवं आस्ट्रेलिया।

(ख) जी, हाँ, मूलभूत क्षमता विद्यमान है। फिर भी विकास कार्यक्रमों का निर्णय आवश्यकता, ओतों एवं प्राथमिकताओं को ध्यान में रखते हुए किया जाता है।

#### गोबा आने-जाने के लिए विमान सेवा

2217. श्री शान्तराम नायक : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत द्वारा गोबा आने-जाने के लिए इण्डियन एयरलाइन्स, एयर इण्डिया और वायुदूत द्वारा चलाई गई विमान सेवाओं का ब्यौरा क्या है ;

(ख) प्रत्येक विमान सेवा द्वारा कितने यात्रियों को लाया-लेजाया जाता है ;

(ग) क्या जनता ने उपर्युक्त एयरलाइन्स के किसी भी कूट पर अतिरिक्त विमान सेवा प्रदान करने के लिए मांग की है ; और

(घ) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

वायर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज भी० पाटिल) : (क) ब्योरे दशानि बाला एक विवरण संलग्न है ।

(ख) प्रत्येक एयरलाइन द्वारा हाल ही में गोवा से लाए-ले जाए गए यात्रियों की संख्या इस प्रकार थी :

	लाए-ले जाए गए यात्रियों की संख्या
इण्डियन एयरलाइंस	1,66,849
एअर इण्डिया	16,788
वायुदूत	3,600 (सगभन)

(ग) जी, हां ।

(घ) 1 दिसम्बर, 1988 से इण्डियन एयरलाइंस की मौसमी मांग की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बम्बई-गोवा के बीच अतिरिक्त एयरबस सेवा शुरू करने की योजना है ।

आबुघाबी और गोवा के बीच जैसा कि लोगों ने अनुरोध किया है सीधी सेवा परिचालन करने की एयरइण्डिया की कोई योजना नहीं है क्योंकि इन दोनों स्टेशनों के बीच यातायात की क्षमता अपर्याप्त है ।

कुछ सेवाओं की आवृत्तियों को बढ़ाने के लिए समय-समय पर वायुदूत से अनुरोध प्राप्त किए हैं । लेकिन विमान क्षमता की कमी के कारण मांग पूरा करना सम्भव नहीं है ।

#### विवरण

उड़ान संख्या और विमान	क्षेत्र	आवृत्ति
<b>(क) इण्डियन एयर लाइंस</b>		
1. आई सी-163/164 (एअरबस)	बम्बई/गोवा/बम्बई	दैनिक
2. आई सी-169/170 (बी-737)	बम्बई/गोवा/बम्बई	सप्ताह में तीन बार
3. आई सी-467 (बी-737)	दिल्ली/गोवा/कोचीन /त्रिवेन्द्रम	दैनिक
4. आई सी-468 (बी-737)	त्रिवेन्द्रम/कोचीन/ गोवा/दिल्ली	दैनिक

उड़ान संख्या और विमान	क्षेत्र	आवृत्ति
5. आई सी-523/524 (एच एस-748)	बंगलौर/गोवा/ बंगलौर	सप्ताह में चार बार
<b>(ख) एयर इण्डिया</b>		
1. ए आई-830 (ए-310)	कुवैत/बम्बई/गोवा	सोमवार
2. ए आई-831 (ए-310)	गोवा/बम्बई/कुवैत	सोमवार
3. ए आई-803 (ए-310)	गोवा/बम्बई/कुवैत	मंगलवार
4. ए आई-827 (ए-310)	गोवा/बम्बई/कुवैत	बीरवार
<b>(ग) वायुसेवा</b>		
1. ए एफ-617/618 (डोनियर-228)	हैदराबाद/गोवा/ हैदराबाद	सप्ताह में तीन बार
2. पी एफ-315/316 डोनियर-228	बम्बई/पूना/गोवा/ पूना/बम्बई	सप्ताह में तीन बार
3. पी एफ-617ए/618ए डोनियर-228	हैदराबाद/गोवा/पूना/ गोवा/हैदराबाद	सप्ताह में एक बार

**केरल में आदिवासियों के लिए होस्टलों हेतु आबंटन**

2218. श्री पुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1987 और 1988 के दौरान देश में, राज्यवार आदिवासियों के लिए होस्टलों का निर्माण करने हेतु कितना आबंटन किया गया ;

(ख) इस प्रयोजन के लिए केरल राज्य हेतु कितना आबंटन किया गया है ; और

(ग) क्या सरकार को इन धनराशियों के उपयोग के बारे में रिपोर्टें प्राप्त हुई हैं और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ग्योरा क्या है ?

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उरांव) : (क) 1986-87 तथा 1987-88 के दौरान अनुसूचित जनजाति की लड़कियों के लिए होस्टल की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अन्तर्गत राज्य सरकारों को जारी किया गया अनुदान संलग्न विवरण में दिया गया है ।

(ख) वर्ष 1986-87 तथा 1987-88 के दौरान केरल राज्य को क्रमशः 3.59 लाख रुपये तथा 8.16 लाख रुपये का अनुदान जारी किया गया था ।

(ग) 1981-82 से आगे केरल सरकार को 380 सीटों के लिए अनुदान दिया गया । राज्य सरकार ने बताया है कि 210 सीटों का निर्माण कार्य समाप्त हो गया है ।

## बिबरन

वर्ष 1986-87 तथा 1987-88 के दौरान अनुसूचित जनजातियों की लड़कियों के लिए होस्टल योजना के अन्तर्गत जारी किए गए अनुदान

रुपये लाखों में

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	1986-87	1987-88
1	2	3
आन्ध्र प्रदेश	30.00	48.06
अरुणाचल प्रदेश	10.00	15.55
असम	8.50	8.50
बिहार	17.59	—
गुजरात	4.00	—
हिमाचल प्रदेश	2.36	—
कर्नाटक	—	—
केरल	3.59	8.16
मध्य प्रदेश	29.31	23.06
महाराष्ट्र	2.00	—
मणिपुर	—	—
मेघालय	4.28	—
नागालैंड	2.00	—
उड़ीसा	4.00	26.50
राजस्थान	24.34	7.13
सिक्किम	—	4.28
तमिलनाडु	—	—
त्रिपुरा	—	5.53
उत्तर प्रदेश	—	—

1	2	3
पश्चिम बंगाल	4.73	—
दावर और नगर हवेली	—	—
लक्षद्वीप	—	—
जोड़	146.70	146.77

**भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड द्वारा पंजाब में प्रस्तावित इलेक्ट्रानिक एकक**

2219. श्री कमल चौधरी: क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड द्वारा सातवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त तक पंजाब में स्थापित किए गए अथवा स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित इलेक्ट्रानिक एककों का ब्यौरा क्या है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चिन्तामणि पाणिग्रही): भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड का, सातवीं पंचवर्षीय योजना-अवधि में, पंजाब में इलेक्ट्रानिक यूनिटें स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

**एयरबस की क्षरीद के लिए अर्थोपाय सुझाने हेतु परामशंदाताओं की नियुक्ति**

2220. श्री मोहम्मद महफूज अली खां:

श्री आर० एम० भोये:

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

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स ने वर्ष 1990 तक प्राप्त किए जाने वाले 19 विमानों की क्षरीद के वित्त पोषण हेतु अर्थोपाय सुझाने के लिए विदेशी परामशंदाता नियुक्त करने का निर्णय किया है, जबकि इस कार्य के लिए देश में पर्याप्त विशेषज्ञ मौजूद हैं;

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

(ग) विदेशी परामशंदाताओं को परामर्श शुल्क देने के रूप में अनुमानतः कितना व्यय होने की सम्भावना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिबराज बी० पाटिल): (क) से (ग). विमान प्राप्त करने लिए विदेशी मुद्रा लागत की वित्त व्यवस्था का निर्णय वित्त मन्त्रालय से परामर्श करके इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा किया जाएगा। अन्तर्राष्ट्रीय वित्त बाजार में ऋण और पट्टे पर वित्त की व्यवस्था के लिए विविध विकल्प उपलब्ध हैं। इस प्रश्न पर निर्णय नहीं लिया गया है कि क्या किसी विदेशी परामशंदाता फर्म की सेवाओं की आवश्यकता होगी या नहीं।

नाभिकीय औषधियाँ

2221. श्री एम० रघुना रेड्डी :

श्री मानिक रेड्डी :

श्री प्रकाश चन्द्र :

श्री सी० माधव रेड्डी :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 18 अक्टूबर, 1988 के "पैटरियट" में प्रकाशित उस समाचार की तरफ आकर्षित किया गया है जिसमें यह कहा गया है कि भारत नाभिकीय औषधियों के मामले में, चीन और सोवियत संघ, जिन्होंने इस विशेषज्ञता में बहुत तेजी से और व्यापक स्तर पर विकास कर लिया है, की तुलना में बहुत पीछे है ;

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

(ग) क्या स्थिति में सुधार लाने हेतु सरकार द्वारा कोई कार्यवाही की गई है ; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मंत्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हाँ।

(ख) भारत में लगभग 330 चिकित्सा संस्थान और अस्पताल न्यूक्लियर औषधियों सम्बन्धी अनुप्रयोगों के लिए, जिनमें विकिरण प्रतिरक्षा क्षमता को मापना भी शामिल है, रेडियोआइसोटोप काम में लाते हैं। तथापि इनमें से अधिकांश चिकित्सा संस्थान और अस्पताल बड़े शहरों में हैं तथा न्यूक्लियर प्रक्रियाओं का और बड़े पैमाने पर उपयोग (विशेषतः देश के ऐसे क्षेत्रों में जहाँ ऐसा उपयोग अब तक नहीं किया गया है) अस्पतालों/चिकित्सा संस्थानों के सामने न्यूक्लियर चिकित्सा उपकरण प्राप्त करने में आने वाली वित्तीय कठिनाइयों के कारण सम्भव नहीं हो पाया है।

(ग) और (घ). न्यूक्लियर चिकित्सा सुविधाओं के विस्तार के प्रस्ताव हैं। तथापि इस बारे में निर्णय लेने से पहले कि विस्तार किस सीमा तक किया जाए देश की आबादी की स्वास्थ्य सम्बन्धी आवश्यकताओं का कुल मिलाकर आकलन करना आवश्यक होगा।

राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़कों की मरम्मत

[हिन्दी]

2222. श्री बृद्धि चन्द्र जैन : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1987-88 में सीमा सड़क संगठन ने सड़कों के निर्माण के क्षेत्र में क्या प्रगति की है ;

(ख) क्या सरकार ने वर्ष 1987-88 में सड़कों की मरम्मत के लिए बहुत कम प्रावधान रखा

वा जिसके परिणामस्वरूप राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्रों में दो महीनों से भी अधिक समय के लिए मुख्य मार्गों पर यातायात स्थगित रहा तथा कुछ मार्गों पर अभी भी स्थगित है ;

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

(घ) वर्ष 1988-89 में राजस्थान के सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़कों की मरम्मत के लिए कितना प्रावधान रखा गया है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चिंतामणि पाणिग्रही) : (क) वर्ष 87-88 के दौरान सीमा सड़क संगठन ने 684 किलोमीटर सड़क का निर्माण/सुधार किया और 858 किलोमीटर सड़क पर सतह चढ़ाई है ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(घ) 467.30 लाख रुपए ।

केरल की केल्ट्रान कम्पनी का सरकार द्वारा अधिग्रहण

[अनुवाद]

2223. श्री मुस्ताफरुली रामचन्द्रन : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार का केल्ट्रान की किसी इकाई का अधिग्रहण करने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख). भारत सरकार, इलेक्ट्रानिकी विभाग ने केल्ट्रान पावर डिविजन्स लिमिटेड तथा केल्ट्रान रेक्टिफायर्स लिमिटेड को वित्तीय सहायता प्रदान की है । इन्हें आपने अधिकार में लेने का कोई भी निर्णय नहीं किया गया है ।

उच्च शिक्षा के लिए विदेशों में जाने वाले स्नातकोत्तर विज्ञान छात्र

2224. श्री ई० अच्यप्पू रेड्डी : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1986, 1987 और 1988 में कितने विज्ञान स्नातकोत्तर छात्रों ने विदेशों में उच्च शिक्षा प्राप्त करने के लिए भारत छोड़ा और अन्य प्रयोजनों के लिए भी वीसा प्राप्त करके विदेशों में बस गए ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : उच्च अध्ययन, प्रशिक्षण आदि के लिए विदेशों को जाने वाले स्नातकोत्तर विद्यार्थियों की सूची रख पाना सम्भव नहीं हो सका है ।

आठवीं पंचवर्षीय योजना के सम्बन्ध में ब्लाक व जिला अधिकारियों से सुझाव

[हिम्मी]

2225. डा० चन्द्रशेखर त्रिपाठी : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार ब्लाक व जिला स्तरों के अधिकारियों से प्राप्त सुझावों के आधार पर आठवीं पंचवर्षीय योजना को तैयार करने का है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने उन्हें इस सम्बन्ध में अब तक कोई सूचना भेजी है ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) से (ग). राज्यों से यह अनुरोध किया गया है कि वे जिला स्तरीय योजनाओं को तैयार करें और राज्य योजना तैयार करते समय इन योजनाओं को ध्यान में रखें। ऐसी अपेक्षा की जाती है कि इस प्रक्रिया में जिला स्तर और इससे नीचे के स्तरों के परामर्श को शामिल किया जाएगा। जिला स्तरीय योजनाएं तैयार करने के लिए मूल अनुदेश और मार्गदर्शी सिद्धांत, जिला आयोजन से सम्बन्धित कार्यदल की रिपोर्टें में दिए गए हैं (योजना आयोग द्वारा 1982 में गठित)। इसमें जिला क्षेत्र की स्कीमों की वृष्टांत सूची आयोजन के लिए डाटा/सूचना की आवश्यकता, आयोजन क्रियाविधि जिसमें जिला प्रोफाइल तैयार करने की विधि, आयोजना को एकीकृत करने में राज्य, जिला और निम्न स्तरों पर आवश्यकताएं और परियोजना की तैयारी के लिए मार्गदर्शी मुद्दे इत्यादि जैसी मदें शामिल हैं।

आगुलियों के अनुवर्ती बर्षों में अन्तरित रिक्त पद

[अनुवाच]

2226. श्री मेधा सिंह गिल : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रेड "सी" में सीधी भर्ती और ग्रेड "बी" में सीमित विभागीय प्रतियोगी परीक्षा के कोटे के रिक्त पदों को अगले वर्षों के लिए अन्तरित कर दिया गया है/गया था जबकि सगत नियमों में ऐसा कोई प्रावधान नहीं है ;

(ख) यदि हां, पिछले तीन बर्षों के दौरान ऐसे रिक्त पदों और अगले वर्षों में अन्तरित पदों की कुल संख्या कितनी है ;

(ग) क्या वर्ष 1986 में इन ग्रेडों में रिक्त पदों को आगे ले जाने की प्रथा को बंद करने का निर्णय लिया गया था ;

(घ) यदि हां, तो निर्णय किस तिथि से लिया गया था और उसे लागू करने के लिए क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है ; और

(ङ) इस निर्णय के कारण प्रत्येक ग्रेड में विभागीय पदोन्नति पाने वाले कर्मचारियों की संख्या कितनी है और प्रभावित कर्मचारियों को राहत पहुंचाने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चित्तानधि पाणिग्रही) : (क) सशस्त्र सेना मुख्यालय आशुलिपिक सेवा के ग्रेड "ग" की सीधी भर्ती एवं ग्रेड "ख" की पदोन्नति हेतु सीमित विभागीय प्रतियोगी परीक्षा के लिए कोटे में न भरे गए पदों को, इस प्रकार के कोटे से सम्बन्धित ऐसे न भरे गए पदों के व्यपगत होने के लिए नियमों में कोई प्रावधान न होने के कारण, अगले वर्षों के लिए आगे ले जाया जाता है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के ब्यौरे विवरण के रूप में संलग्न (पृष्ठ 46) हैं।

(ग) और (घ). सशस्त्र सेना मुख्यालय और अन्तर सेवा संगठनों की कार्यालय परिषद (संयुक्त परामर्शदात्री तंत्र) की 24-12-86 को आयोजित बैठक में इस सम्बन्ध में एक निर्णय लिया गया था कि भर्ती नियमों में यह प्रावधान किया जाएगा कि ऐसी रिक्तियां, यदि दो वर्ष तक नहीं भरी जाती हैं तो, वे आगे नहीं ले जाई जाएंगी, बल्कि पदोन्नति द्वारा भरी जाएंगी। केन्द्रीय सचिवालय आशुलिपिक सेवा का पुनर्गठन होने तक इन प्रस्तावों पर निर्णय लेना स्थगित कर दिया है।

(ङ) सम्बन्धित ग्रेडों में विभागीय पदोन्नति पाने वाले उन कर्मचारियों की संख्या का अनुमान इस समय नहीं लगाया जा सकता है जिन्हें उक्त सम्भावित नियमों के प्रस्तावित संशोधन से लाभ पहुंचेगा।

#### हवाई अड्डों के आस पास के क्षेत्रों की सफाई

2227. श्री के० प्रधानी : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अन्तर्राष्ट्रीय भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा पक्षियों के विमानों से टकराने की दुर्घटनाओं को रोकने हेतु वर्ष 1987 और 1988 के दौरान हवाई अड्डों के आस पास के क्षेत्रों की सफाई के लिए किए गए कार्यों का ब्यौरा क्या है ; और

(ख) स्थिति में सुधार करने हेतु क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) और (ख). हवाई अड्डे के आस पास के क्षेत्र में सफाई का काम मुख्यतः सिविल निकायों/नगर निगमों और/अथवा स्थानीय सिविल प्रशासनों द्वारा किया जाता है। तथापि, इस कार्य में भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण, राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण और नागर विमानन महानिदेशालय के अधिकारी भी सहयोग करते हैं। राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण/अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा पक्षी उन्मूलन के अनेक कार्यक्रम चलाए जा रहे हैं जिनमें कूड़े का सही तरीके से निपटान, मूर्गी और डेयरी फार्मों को हवाई अड्डे के आसपास से हटाना, चोरी-छिपे चल रहे पशु बध गृहों को रोकना/मृत पशुओं को समेटना, बलती-फिरती गस्त करने के लिए जीपों की खरीद, आधुनिक पशुबध गृह का निर्माण, घास की कटाई और कीटनशकों का छिड़काव आदि सम्मिलित हैं।

विवरण

परीक्षा का वर्ष	ग्रेड "ब" (सीमित विभागीय प्रतियोगी परीक्षा द्वारा भरे गए पद)		ग्रेड "म" (सीधी भर्ती द्वारा भरे गए पद)	
	भरे जाने के लिए भेजे गए रिक्त पदों की संख्या (अपेक्षित रिक्तियों सहित)	भरे गए पदों की संख्या	भरे जाने के लिए भेजे गए रिक्त पदों की संख्या (अपेक्षित किए गए पदों सहित)	भरे गए पदों की संख्या
1985	16	07	09	50
1986	23	02	21	52
1987	30	05	25	22
			76	26
			70	18
			27	05

बोइंग 737 विमानों के स्थान पर नये विमान लक्ष्या

[हिन्दी]

2228. श्री सन्तोष कुमार सिंह : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अभियन्ताओं ने वर्ष 1985 में इण्डियन एयरलाइन्स के बोइंग 737 विमानों के उड़ान के अयोग्य होने के कारण इनके स्थान पर नये विमान लगाने की सिफारिश की थी ;

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

(ग) इस मामले में क्या कदम उठाए गए हैं ?

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

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते ।

दिल्ली पुलिस में सतर्कता के मामले

[अनुवाद]

2229. श्री बाला साहिब बिखे पाटिल : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली पुलिस के सतर्कता विभाग द्वारा अक्टूबर, 1986 से सितम्बर, 1988 की अवधि के दौरान, की गई जांचों की संख्या कितनी है ;

(ख) इन मामलों का राजपत्रित तथा अराजपत्रित श्रेणियों के अनुसार ब्यौरा क्या है ; और

(ग) प्रत्येक श्रेणी में ऐसे मामलों की संख्या कितनी है जिनमें जांच के निष्कर्षों के आधार पर सम्बन्धित अधिकारी के विरुद्ध कार्यवाई की गई और ऐसे मामलों की संख्या कितनी है जिनमें कोई कार्यवाई नहीं की गई ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी. वि. शिबम्बरम्) : (क) से (ग).

सतर्कता विभाग द्वारा की गई जांचों की कुल सं०	वे मामले जिनमें राजपत्रित अधिकारी अन्तर्ग्रस्त है	वे मामले जिनमें अराजपत्रित अधिकारी अन्तर्ग्रस्त है	की गई कार्यवाई		कोई कार्यवाई नहीं की गई
			राजपत्रित	अराजपत्रित	
1058	15	1043	—	259	722

**हवाई अड्डों पर पुलिस द्वारा यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार**

2230. श्री के० एस० राव : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पुलिस कर्मियों द्वारा हवाई अड्डों पर भारतीय तथा विदेशी यात्रियों के साथ दुर्व्यवहार किए जाने की उन घटनाओं की जानकारी है जिसमें पुलिस कर्मी नलाशी सम्बन्धी अपने कार्यों का निष्पादन करने के बहाने पैसा तथा अन्य सामान निकाल लेते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस दुर्व्यवहार से यात्रियों को बचाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) 1988 में जबरन धन और सम्पत्ति लूटने के किसी मामले की रिपोर्ट नहीं मिली है ।/

(ख) भारत में अन्तर्राष्ट्रीय और अन्तर्देशीय हवाई अड्डों पर विमान में सवार होने से पूर्व सुरक्षा जांच हवाई अड्डा सुरक्षा स्टाफ द्वारा पुलिस के पर्यवेक्षक अधिकारी की उपस्थित में की जाती है ।

**विदेशी धर्म-प्रचारक**

2231. श्री अनन्त प्रसाद सेठी :

श्री परसराम भारद्वाज :

क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में कुछ विदेशी इसाई धर्म प्रचारक अपनी निर्धारित बीसा की अवधि समाप्त होने के बाद भी रह रहे हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इन विदेशी धर्म प्रचारकों की संख्या कितनी है तथा इनके नाम क्या हैं ?

कामिक, लोक शिकायत तथा वेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० शिवम्बरम) : (क) और (ख). जब कभी कोई विदेशी राष्ट्रिक अपने बीसा की निर्धारित अवधि के समाप्त होने के बाद रहता हुआ पाया जाता है तो उसके विरुद्ध विदेशी अधिनियम, 1946 के अन्तर्गत उचित प्रावधानों के तहत केन्द्र सरकार द्वारा और/अथवा राज्य सरकारों द्वारा, जिनको कि ऐसे नियम बनाने के अधिकार दिए जाते हैं, कार्यवाही की जाती है ।

**मध्य प्रदेश में पर्यटक केन्द्र**

[हिन्दी]

2232. श्री कम्मोबी लाल जाटव : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान मध्य प्रदेश में किन-किन स्थानों को पर्यटक केन्द्रों के रूप में घोषित किया गया है ;

(ख) क्या उक्त पर्यटक स्थलों में मुरैना जिले के काकनमठ, सनीदेव, पदावली भी शामिल हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का इन स्थानों को पर्यटक केन्द्र घोषित करने का विचार है और यदि हाँ, तो कब ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) से (ग). पर्यटन आधार संरचना का विकास करने के लिए पर्यटक केन्द्रों का निर्धारण करने और उन्हें पर्यटक स्थलों के रूप में श्रेष्ठ करने का दायित्व राज्य सरकारों पर है। केन्द्रीय पर्यटन विभाग राज्य सरकारों से मिलने वाले वाशष्ट प्रस्तावों के आधार पर चुनिंदा केन्द्रों पर आधार-संरचना का विकास करने के लिए राज्यों को वित्तीय सहायता देता है। विभाग को काकनमठ, सनीदेव तथा पदावली में पर्यटन आधार संरचना का निर्माण करने के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता हेतु मध्य प्रदेश सरकार से कोई प्रस्ताव नहीं मिला है।

विदेशी पर्यटकों को इण्डियन एयरलाइन्स की टिकटें डालर में जारी करना

[अनुवाद]

2233. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह :

श्री अमल प्रसाद सेठी :

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

(क) क्या यात्रा कम्पनियों तथा यात्रा एजेंटों ने सरकार के इस आदेश पर चिन्ता व्यक्त की है कि विदेशी पर्यटकों को अपनी इमान यात्रा की टिकटें केवल डालर में खरीदनी चाहिए ;

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

(ग) क्या इसका पर्यटन पर कोई प्रभाव पड़ने की सम्भावना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हाँ।

(ख) और (ग). इण्डियन एयरलाइन्स का अमरीकी डालर में किराया विदेशी पर्यटकों द्वारा अन्तर्देशीय यात्रा पर लागू है। तथापि, कुछ ट्रैवल एजेंसियों को विदेशों से प्राप्त रकम के आधार पर भारत में विदेशी पर्यटकों को टिकट जारी करते हुए पाया गया। इस प्रकार की प्रक्रिया को समाप्त करने की दृष्टि से, भारत के भीतर विदेशी पर्यटकों के लिए डालर किराए पर टिकट की बिक्री लागू की गई है। भारत में रहने वाले विदेशियों और भारतीय रूपे अर्जित करने वालों को 17-11-1988 से प्रभावी डालर किराया से छूट दी गई है। इस समय ऐसी कोई आशंका नहीं है कि इससे पर्यटन पर कोई प्रभाव पड़ेगा।

इण्डियन रेअर अफ्स लिमिटेड का कार्य निष्पादन

2234. प्रो० के० बी० धामस : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इण्डियन रेबर अर्धर्स लिमिटेड के कितने एकक लाभ में बस रहे हैं ;

(ख) कितने एकक घाटे में बस रहे हैं ;

(ग) घाटे को कम करने हेतु क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) इण्डियन रेबर अर्धर्स लिमिटेड के विभिन्न एककों के विस्तार एवम् विकास सम्बन्धी परियोजनाएं क्या हैं ?

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) दो युनिट ।

(ख) उड़ीसा में छत्तरपुर स्थित उड़ीसा रेत उद्योग समूह ।

(ग) उड़ीसा रेत उद्योग समूह का कार्यनिष्पादन सुधारने के लिए नीचे लिखे उपाय किए जा रहे हैं :—

1. सांद्र फीड से गारनेट और सिलिमेनाइट जैसे गैंग खनिज अलग करने के लिए सांद्र का ग्रेड बढ़ाने वाला एक संयंत्र लगाया जा रहा है ताकि अन्य खनिजों को और अधिक मात्रा में हल किया जा सके ।
2. तेजाब को फिर से काम आने योग्य बनाने वाले संयंत्र में सुधार किए जा रहे हैं ।

(घ) इण्डियन रेबर अर्धर्स की ऋषि में विस्तार और विकास करने की निम्नलिखित परियोजनाएं हैं :—

1. बबारा में निष्कषं तथा आर्द्र सांद्रक लगाने की एक परियोजना लगाना जिसमें उपकरणों का आधुनिकीकरण भी शामिल है ।
2. अलग-अलग विरल मृदाओं से विभिन्न प्रकार के मूल्यवान उत्पाद तैयार करने के लिए आल्बे में ए० संयंत्र लगाना ।
3. खनिज सिलिमेनाइट का बहुत ही बारीक चूरा तैयार करने के लिए पीसने/बारीक चूरा तैयार करने वाली सुविधा लगाना ।
4. मनबलाकुरुचि स्थित संयंत्र का आधुनिकीकरण तथा विस्तार करना ।

भारतीय शांति सेना के मृत कर्मियों के परिवारों को भी गई बिलीय सहायता

[हिन्दी]

2235. श्री के० बी० सुल्तानपुरी : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय शांति सेना के मारे गए कर्मियों के परिवारों को अब तक दी गई सहायता का व्योरा क्या है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री ब्रितामणि पाणिग्रही) : एक विवरण संलग्न है ।

## विबरण

1. श्रीलंका में कार्रवाई के दौरान भारतीय शांति सेना के मारे गए कामिकों को युद्ध हताहतों के रूप में माना जाता है। अफसरों के मामले में दिवंगत अफसर की पत्नी और अफसर रैंक से नीचे के कामिकों के मामले में उनके द्वारा नामित उत्तराधिकारी को स्वीकार्य देय उदारीकृत विशेष परिवार पेंशन, मृत्यु या अनहूंक होने तक दिवंगत अफसर/कामिक द्वारा लिए गए अन्तिम मूल वेतन और रैंक वेतन या वर्गीकरण वेतन तथा प्रैटिकस बन्दी भत्ता, यदि कोई हो, के बराबर है। जहां किसी अफसर की मृत्यु अविवाहित या बिना बच्चों के विधुर के रूप में हो जाती है वहां आश्रित पेंशन माता-पिता को स्वीकार्य होगी और जहां दिवंगत अफसर के केवल बच्चे ही हों वहां बच्चों को विशेष परिवार पेंशन और विहित दरों पर समेकित सन्तान भत्ता दिया जाता है।

इसके अतिरिक्त, परिवार को दिवंगत कामिक की सेवा की अवधि के आधार पर विहित दरों पर मृत्यु-उपदान दिया जाता है जो संगणनीय परिलब्धियों का कम से कम दो गुणा और अधिकतम सैंतीस गुणा होता है लेकिन उसकी राशि एक लाख रुपये से अधिक नहीं होगी। रैंक के आधार पर निर्धारित दरों पर परिवार उपदान भी दिया जाता है जिसकी राशि 450 रुपए से 16,000 रुपए तक होती है।

31 अक्टूबर, 1988 तक की स्थिति के अनुसार, भारतीय शांति सेना के 35 अफसर और 613 जूनियर कमीशन अफसर और अन्य रैंक मारे गए थे जबकि 8 नवम्बर, 1988 तक 31 अफसरों और 557 जूनियर कमीशन अफसरों/अन्य रैंकों से सम्बन्धित पेंशन दावे अधिसूचित किए गए हैं।

2. ये परिवार सामूहिक बीमा योजनाओं के अन्तर्गत मृत्यु लाभ पाने के भी हकदार हैं। सेना सामूहिक बीमा योजना संगठन ने 11 नवम्बर, 1988 तक 32 अफसरों और 557 जूनियर कमीशन अफसरों/अन्य रैंकों के बारे में लगभग 5.08 करोड़ रुपए का भुगतान कर चुका है। इसके अतिरिक्त, सेना अफसर हितकारी निधि से 4.9 लाख रुपए और आर्मी वाइज्ड एसोसिएशन से 5.69 लाख रुपए की राशि भी मंजूर की जा चुकी है।

3. भारत सरकार द्वारा चलाई जा रही शैक्षिक संस्थाओं और इसके द्वारा पूर्णतया वित्त पोषित स्वायत्त संगठनों के बारे में, भारतीय शांति सेना के युद्ध में मारे गए या जखमी कामिकों के बच्चों की 23 फरवरी, 1988 से निम्नलिखित शैक्षिक रियायतें दी गई हैं :—

- (क) शिक्षण और अन्य शुल्कों तथा स्कूल बस-प्रभार से छूट और छात्र रेल या बस पास के वास्तविक किराए की प्रतिपूर्ति,
- (ख) स्कूलों और कालेजों के छात्रावासों में रहकर अध्ययन करने वाले बच्चों के लिए छात्रावास का पूरा खर्च बहन करने के लिए अनुदान,
- (ग) पुस्तकों और लेखन-सामग्री का पूरा खर्च, और
- (घ) वर्दी का पूरा खर्च जहां यह अनिवार्य है।

राज्य सरकारों को अपनी शैक्षिक संस्थाओं में ऐसी ही रियायतें देने के लिए लिखा गया है।

4. भारतीय शांति सेना के दिवंगत कामिकों की पत्नियों को द्वितीय श्रेणी के रेल किराए में

75 प्रतिशत की छूट मिलती है।

5. रोजगार कार्यालयों के माध्यम से भरे जाने वाले केन्द्रीय सरकार के अधीन के समूह "ग" और "घ" पदों पर नियुक्ति किए जाने में भारतीय शान्ति सेना के दिवंगत कामिक के परिवार के दो सदस्यों तक को "II-क" प्राथमिकता दी जाती है।

अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के परिवारों को अनुसूचित जाति/  
अनुसूचित जनजाति विकास निगमों से वित्तीय सहायता

[अनुवाद]

2236. श्री परस राम भारद्वाज :

श्री कल्याण मलिक :

क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं योजनावधि के दौरान अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के परिवारों को अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति विकास निगमों से बैंक ऋण सहित अब तक राज्य-वार कितनी वित्तीय सहायता प्राप्त हुई है ;

(ख) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कार्य में सुधार लाने के लिए हाल ही में राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति वित्त और विकास निगम गठित करने का निर्णय लिया है; और

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

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उराव) : (क) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ख) और (ग). सरकार ने 50 करोड़ रुपए की अंशदान पूंजी से एक राष्ट्रीय अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति वित्त एवं विकास निगम की स्थापना करने का निर्णय लिया गया है। यह निगम रोजगार उत्पत्ति के लिए योजनाओं का विकास करने तथा उन प्रयोगिक कार्यक्रमों को वित्त पोषित करने के लिए उत्प्रेरक की भूमिका निभाएगा, जो राज्य स्तरीय निगमों और इस क्षेत्र में सक्रिय अन्य एजेंसियों द्वारा प्रारम्भ किए जा सकते हैं। यह निगम अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए वित्तीय सहायता में सुधार लाने के लिए राष्ट्रीयकृत बैंकों और नाबाई के साथ भी कार्य करेगा। उद्देश्य यह होगा कि वर्तमान एजेंसियों के कार्य को दोहराने की बजाय इनमें नवीनता, प्रयोग किए जाएं तथा इन्हें प्रोत्साहित किया जाए।

निगमों की स्थापना करने हेतु अगली कार्यवाही की जा रही है।

शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए केन्द्रीय सहायता

2237. डा० कृपा सिधु भोई : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए केन्द्रीय सहायता में वृद्धि की है ; और

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

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उरांब) : (क) और (ख). तीन योजनाएं हैं जिनके अन्तर्गत विकलांगों के कल्याण के लिए सहायता दी जाती है। ये हैं :—

1. विकलांग व्यक्तियों को सहायक यन्त्र/उपकरण खरीदने/लगाने के लिए सहायता योजना
2. विकलांग व्यक्तियों के लिए संगठनों को सहायता योजना
3. विकलांग व्यक्तियों के लिए छात्रवृत्ति योजना

2. योजनाओं की समय-समय पर समीक्षा की जाती है और जहां आवश्यक समझा जाता है, योजना के अन्तर्गत, सहायता में बढ़ोतरी की जाती है।

3. 1988-89 के दौरान, विकलांग व्यक्तियों को सहायक यन्त्र खरीदने/लगाने के लिए सहायता योजना को काफी उधार बनाया गया है। इस योजना के अन्तर्गत 25 रुपये से 3600 रुपये की लागत के सहायक यन्त्र/उपकरण, उन पात्र लाभप्राप्तकर्ताओं को निशुल्क दिए जाते हैं यदि उनके परिवार की आय 1200 रुपये प्रति मास से कम है और लागत के 50 प्रतिशत पर यदि उनके परिवार की आय 1201 और 2500 रुपये प्रतिमास के बीच है। पहले यन्त्र/उपकरण की लागत की अधिकतम सीमा 3000 रुपये थी।

4. आरेषोपेडिक जूतों के लिए प्रतिपूर्ति में 180 से 250 रुपये प्रति जोड़ा, ब्लायर के लिए 3000 रुपये से 3600 रुपये और भारतीय कृत्रिम अंग निर्माण निगम श्हील चेरर के लिए 3000 रुपये से 3600 रुपये तक की वृद्धि कर दी गई है।

5. मस्तिष्कीय से प्रभावित व्यक्तियों को भी शामिल करके दिए जाने वाले सहायक यन्त्र/उपकरणों के प्रकारों में भी वृद्धि की गई है।

इस वर्ष से निम्नलिखित नए सहायक यन्त्र/उपकरण शामिल किए गए हैं :—

1. रोलिटर (बाकर)
2. विशेष कुर्सी तथा काने की सीटें
3. अघोमुख बोर्ड और
4. शौचालय कुर्सी

बंगलौर में हवाई अड्डा मार्ग को चौड़ा करने के लिए रक्षा विभाग की भूमि की मांग

2238. श्री.बी.एस. कृष्ण अय्यर : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलौर नगर निगम ने हवाई अड्डा मार्ग को चौड़ा करने के लिए सरकार से मिलिट्री अस्पताल की जमीन उपलब्ध कराने का अनुरोध किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चिंतामणि पाणिग्रही) : (क) रक्षा विकास कार्यों के साथ सिविलियन विकास कार्यों का समन्वय करने के लिए 29 फरवरी, 1988 को बेंगलूर में आयोजित राज्य स्तर की समिति की 8वीं बैठक में इस मामले को उठाया गया। लेकिन इस सम्बन्ध में बेंगलूर नगर निगम से अभी तक कोई विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

#### राष्ट्रीय निवेश बैंक की स्थापना

2239. श्री बलकम पुढ्योत्तमन् : क्या कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का एक राष्ट्रीय निवेश बैंक स्थापित करने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो बैंक द्वारा क्या-क्या कार्य किए जाएंगे ; और

(ग) क्या सरकार ने प्रस्ताव को अन्तिम रूप से स्वीकृति दी है ?

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधवसिंह सोलंकी) : (क) से (ग). सरकार एक राष्ट्रीय निवेश बैंक स्थापित करने के सुझाव पर विभिन्न स्तरों पर जांच कर रही है तथा इस स्तर पर सारांश बताना उपयुक्त नहीं होगा।

#### सातवीं योजना में अनुसंधान और विकास हेतु नियतन

2240. श्री एच० एम० घटेल : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना में अनुसंधान और विकास हेतु कुल कितनी धनराशि नियत की गई थी ;

(ख) क्या कोई प्राथमिकता वाले क्षेत्र निर्धारित किए गए थे और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ; और

(ग) व्यय और विकास में अनुपात क्या है ?

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) योजना के अधीन, सातवीं पंचवर्षीय योजना में विज्ञान व प्रौद्योगिकी क्षेत्रक के लिए 4398 करोड़ रुपये का परिव्यय है। इसमें रक्षा के अनुसंधान तथा विकास का व्यय शामिल नहीं है।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना दस्तावेज के विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी अध्याय में नीति, प्राथमिकताओं, बल दिए जाने वाले क्षेत्रों, मिशनों की अवधारणा और सामाजिक-आर्थिक क्षेत्रकों से लिंकेज का उल्लेख है। अन्तरिक्ष, परमाणु ऊर्जा, औद्योगिक अनुसंधान, बायो-टेक्नोलॉजी, महासागर विकास, विज्ञान तथा ममाज सम्बन्धी स्कीमें, ग्रामीण विकास के लिए विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी, विज्ञान को लोकप्रिय बनाना, राष्ट्रीय सुविधाओं का सृजन, सूचना पद्धतियां, उच्च ताप अतिचालकों का

अनुसंधान, माइक्रो-इलेक्ट्रॉनिक्स, टीकों का विकास, प्रतिरक्षा-विज्ञान, प्लाज्मा फिजिक्स, विखण्डन अनुसंधान, गतिवर्धक, नेसर, खगोल विज्ञान इत्यादि को उच्च प्राथमिकता दी गई है। इन क्षेत्रों में विशेष समय-बद्ध कार्यक्रम और स्कीमें क्रियान्वयनाधीन हैं।

(ग) देश में अनुसंधान तथा विकास व्यय सकल राष्ट्रीय उत्पाद का लगभग 1.10 प्रतिशत है।

#### भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण के लिए सलाहकार संस्था

2241. श्री वीलतसिंहजी जवेजा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण को जनसम्पर्क के लिए सहायता के लिए एक सलाहकार संस्था के गठन के सुझाव पर विचार किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ; और

(ग) इस दिशा में क्या कदम उठाने का विचार है कि ग्राहक-सेवा के मामले में भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण की खामियों के लिए उन्हें सीधे जिम्मेदार ठहराया जा सके ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) और (ख). अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर सुविधाओं, रखरखावों और अन्य सेवाओं के सम्बन्ध में भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण को परामर्श देने के लिए एक सलाहकार समिति का गठन किया गया है। राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण के लिए ऐसी कोई समिति नहीं है।

(ग) सांविधिक प्राधिकरण होने की वजह से, भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण, यात्री सेवा उपलब्ध कराने के साथ-साथ, स्वयं अपने निष्पादन के लिए पूर्णतया उत्तरदायी है। तथापि समय-समय पर उनके निष्पादन पर सरकार द्वारा निगरानी रखी जाती है।

#### खाड़ी क्षेत्र के विमान मार्गों पर लाभ

2242. श्री जी० एम० बनातबाला : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खाड़ी क्षेत्र में एयर इंडिया द्वारा कितने यात्री ले जाए गए और गत तीन वर्षों में, प्रत्येक वर्ष इस क्षेत्र की सकल आय क्या हुई ;

(ख) अन्य क्षेत्रों में कितने यात्री ले जाए गए और सकल आय क्या हुई ;

(ग) क्या खाड़ी क्षेत्र अधिक कमाई वाला क्षेत्र है ; और

(घ) इस क्षेत्र में यदि कोई विशेष रिणायतें और सुविधायें प्रदान की गई हैं, तो उनका ब्यौरा क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) और (ख). पिछले 3 वर्षों की अवधि के दौरान एयरइंडिया द्वारा खाड़ी के मार्गों तथा अन्य क्षेत्रों में से जाए गए यात्रियों के ब्यौरे और परिचालन राजस्व इस प्रकार है :—

वर्ष	भारत-खाड़ी मार्ग		खाड़ी मार्ग को छोड़कर अन्य क्षेत्र	
	यात्रियों की संख्या	परिचालन राजस्व	यात्रियों की संख्या	परिचालन राजस्व
		(लाख रुपए में)		(लाख रुपए में)
1987-88	896,187	29912.00	1,222,802	52084.00
1986-87	810,581	29884.21	1,003,614	42605.46
1985-86	816,780	32102.81	951,893	40051.34

(ग) जी, हां।

(घ) ऐसे एयर इंडिया के यात्रियों की सुविधा के लिए जिन्हें अपने गन्तव्य स्थान के लिए अगले दिन उड़ान पकड़ने के लिए बम्बई, दिल्ली या मद्रास में मजबूरन रात बितानी होती है उन्हें पांच सितारा होटलों पर रुक जाने की व्यवस्था की जाती है।

गोआ, हैदराबाद या त्रिवेन्द्रम को सीधे यात्रा कर रहे यात्रियों को, उनके गन्तव्य स्थानों पर सीमा शुल्क की निकासी की अतिरिक्त सुविधा होती है।

#### तमिलनाडु में समुद्र तट पर सैरगाह बनाना

2243. श्री पी० आर० एस० बेंकटेशन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु में पर्यटन को आकर्षित करने के लिए समुद्र-तट पर सैरगाह बनाने हेतु गैर-सरकारी क्षेत्रों को समुद्र-तट के साथ सरकारी भूमि पट्टे पर देने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कितने आवेदन-पत्र अब तक प्राप्त हुए हैं और उन पर क्या कार्यवाही की गई है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

## विमान सुरक्षा सम्बन्धी समिति

2244. श्रीमती श्री० के० भण्डारी :

श्री जगन्नाथ पटनायक :

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

(क) क्या सरकार का विचार विमान सुरक्षा विनियमों की पुनरीक्षा करने के लिए किसी - समिति के गठन करने का है ; और

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

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

## एयर इण्डिया तथा इण्डियन एयरलाइन्स में भर्ती

2245. श्री संयद शाहबुद्दीन : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिनांक 31 मार्च, 1987 की स्थिति के अनुसार एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस के वेतन रजिस्टर में श्रेणी वार कितने कर्मचारी थे ;

(ख) वर्ष 1986-87 तथा 1987-88 के दौरान प्रत्येक श्रेणी में कितने व्यक्ति भर्ती किए गए ;

(ग) क्या भर्ती समिति में अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति प्रतिनिधि भी शामिल थे ;

(घ) क्या भर्ती समिति में घातक अल्पसंख्यकों के प्रतिनिधि शामिल थे, जैसा कि अल्प-संख्यकों के कल्याण के लिए प्रधान मन्त्री के निर्देश के अन्तर्गत निर्धारित किया गया है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है जिसमें इण्डियन एयरलाइन्स के सम्बन्ध में ब्यौरे दिए गए हैं।

एयर इंडिया के सम्बन्ध में सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ). जहाँ तक इंडियन एयरलाइन्स का सम्बन्ध है, अधिकतर मामलों में घुप "ग" और "घ" पदों के लिए भर्ती समिति में अल्प संख्यक सम्प्रदाय के प्रतिनिधियों को नामित किया गया था, परन्तु कुछ मामले ऐसे भी रहे जहाँ व्यावहारिक कारणों से अल्प संख्यक सम्प्रदाय के प्रति-

निधियों को शामिल नहीं किया गया। इंडियन एयरलाइन्स ने सभी नियुक्ति प्राधिकारियों को पुनः अनुदेश जारी किए गए हैं कि ग्रुप "ग" और ग्रुप "ब" के सभी पदों के लिए भर्ती समिति में अल्प संख्यक सम्प्रदाय के सदस्यों को शामिल किया जाए और इन अनुदेशों का पालन किया जा रहा है।

एयर इंडिया के मामले में सभी भर्ती समितियों में अल्प संख्यक सम्प्रदाय के सदस्यों को नामित किया गया है लेकिन कनिष्ठ आपरेटर प्रशिक्षार्थी चयन समिति ही एक मात्र ऐसी समिति रही है जिसमें भूलबल अल्प संख्यक सम्प्रदाय के प्रतिनिधि को शामिल नहीं किया जा सका।

**बिबरण**

**दिनांक 31-3-1987 की स्थिति के अनुसार इण्डियन  
एयरलाइन्स के कर्मचारियों की संख्या**

<b>1. एग्जीक्यूटिव</b>	
1. विमान चालक	44
2. इंजीनियर	155
3. जनरल आफिसर	113
<b>2. लाइन विमान चालक</b>	
3. उड़ान इंजीनियर	37
4. ग्राउन्ड इंस्ट्रुक्टर	21
5. केबिन कर्मी	891
6. जनरल आफिसर	1359
7. विमान इंजीनियर	666
8. तकनीशियन	2970
9. गैर-तकनीक (लिपिकीय)	7343 (कनिष्ठ प्रबालक/प्रबालक सहित)
10. अन्य (श्रेणी 4)	6371 (ड्राईवर/वरिष्ठ ड्राईवर सहित)
11. कैंटीन कर्मचारी	646

**कुल : 21026**

इण्डियन एयरलाइन्स में वर्ष 1986-87 में भर्ती किए गए  
कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या

क्र० सं०	पदनाम	कुल
<b>ग्रुप 'क'</b>		
1.	लेखा/लेखा परीक्षा अधिकारी	6
2.	यातायात सहायक	4
3.	कामिक अधिकारी	1
4.	कम्प्यूटर अधिकारी	5
5.	कम्प्यूटर प्रचालन अधिकारी	1
6.	आयोजना अधिकारी	1
7.	फ्लाइट सिमुलेटर अनुरक्षण इंजीनियर	1
8.	सहायक/एसी इंजीनियर	7
9.	विमान चालक	37
10.	सहायक प्लांट इंजीनियर	19
<b>ग्रुप 'ख'</b>		
1.	विमान परिचारिका	218
2.	फ्लाइट पर्सन	1
3.	एम. टी. मैकेनिक्स (इलेक्ट्रीक/आटो/एफ एस एम)	21
4.	प्लांट (तकनीशियन (मैके./इलेक्ट.))	21
5.	ए/सी तकनीशियन (विभिन्न व्यवसायों के)	139
6.	टेलर अपहोलस्टर/पेंटर/कार्पेन्टर	4
7.	तकनीकी सहायक	3
<b>ग्रुप 'ग'</b>		
1.	लेखा/लेखापरीक्षा सहायक कम्पटिस्ट	51

क्र० सं०	पदनाम	कुल
2.	कार्यालय सहायक/लिपिक	42
3.	यातायात अधिकारी	3
4.	खानपान सहायक	148
5.	खानपान सहायक	14
6.	प्रचालन सहायक	12
7.	भंडार तथा आपूर्ति सहायक/स्टोर होल्डर	16
8.	सुरक्षा सहायक	27
9.	आशुलिपिक	6
10.	ड्राफ्ट्समैन	1
11.	कनिष्ठ प्रबन्धक	21
ग्रुप "घ"		
1.	ड्राईवर	65
2.	चपरासी	32
3.	हेल्पर (एम. टी.)	11
4.	हेल्पर	31
5.	हेल्पर (इंजीनियर)	162
6.	हेल्पर (भंडार)	10
7.	लोडर	121
8.	सुरक्षा गार्ड	49
9.	स्वीपर	95*
*जिनमें ठेके के 83 मजदूर सम्मिलित हैं।		
	रसोइया	2
	स्टोर कीपर	3
	सैल्समैन	5
	कैटीन हेड	28
	स्वीपर (कैटीन)	4

इण्डियन एयरलाइन्स ने बर्ष 1987-88 में भर्ती किए गए  
कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या

क्र० सं०	पदनाम	कुल
<b>ग्रुप "क"</b>		
1.	फस्ट आफिसर	22
2.	सहायक प्लांट इंजीनियर	2
3.	कम्प्यूटर आफिसर तकनीक	16
4.	उड़ान इंजीनियर	13
5.	आयोजना अधिकारी	1
6.	औद्योगिक इंजीनियर	3
7.	बिक्रित्ता अधिकारी	1
<b>ग्रुप "ख"</b>		
1.	विमान परिचालित/क्लार्क पर्सन	60
2.	विमान तकनीशियन (सभी व्यवसाय)	104
3.	प्लांट तकनीशियन	8
4.	एम. टी. तकनीशियन	6
5.	प्रशिक्षणार्थी तकनीशियन	53
<b>ग्रुप "ग"</b>		
1.	फार्मासिस्ट	1
2.	कनिष्ठ प्रबालक	3
3.	पी. एफ. ए.	1
4.	यातायात सहायक	35
5.	खानपान सहायक	5
6.	लेखा सहायक	21

क्र० सं०	वचनान	कुल
7.	कार्यालय सहायक	1
8.	सुरक्षा सहायक	1
9.	दूरभाषा प्राचारक	1
घुष "घ"		
1.	ड्राईवर	9
2.	सुरक्षा गाड	8
3.	लोडर	26
4.	हेल्पर	6
5.	स्वीपर	3
6.	दफ्तरी	3
7.	अपरसी/कराम	4
8.	कैटीन बेयरा/कराम	15
9.	स्वीपर कैटीन	1

भारत के लिए सोवियत संघ के एम० आई० 35 हेलीकाप्टर

2246. श्री राम सिंह घाबड :

श्री घनंपाल सिंह मलिक :

क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सोवियत संघ भारत को आधुनिक प्रौद्योगिकी के एस० आई० 35 हेलीकाप्टर बेचने के लिए सहमत हो गया था ;

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

(ग) ये हेलीकाप्टर भारत को कब तक उपलब्ध कराये जायेंगे ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चिन्तामणि पाणिग्रही) :

(क) से (ग). जो, हां । इस सम्बन्ध में और ब्योरे देना लोकहित में नहीं होगा ।

## एल्लेप्पे में जलक्रीड़ाक मनोरंजन केन्द्र

2247. श्री बबकम पुस्वोत्तमन् : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने विशेष केन्द्रीय सहायता अथवा अन्तर्राष्ट्रीय एजेन्सियों की सहायता से एल्लेप्पे में एक जलक्रीड़ाक मनोरंजन केन्द्र की स्थापना के लिए कोई परियोजना रिपोर्ट प्रस्तुत की थी ; और

(ख) यदि हाँ, तो प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हाँ ।

(ख) परियोजना की गुणवत्ता, इसकी व्यवहार्यता आदि का निर्धारण करने की दृष्टि से परियोजना रिपोर्ट की संवीक्षा की जा रही है ।

## गुजरात में पर्यटक स्थलों का विकास

2248. श्री रणजीतसिंह गायकबाड़ :

श्री उसमभाई ह० पटेल :

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

(क) गुजरात के उन पर्यटक स्थलों के नाम क्या हैं जिनका वर्ष 1986, 1987 और 1988 में (आज तक) विकास किया गया है ;

(ख) प्रत्येक पर्यटक स्थल के विकास के लिए कितनी केन्द्रीय सहायता दी गई ; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान गुजरात जाने वाले विदेशी पर्यटकों की संख्या कितनी है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) और (ख). सातवीं योजना के प्रथम चार वर्षों में अब तक केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने गुजरात में निम्न-लिखित पर्यटन केन्द्रों पर आधार-संरचना के विकास हेतु वित्तीय सहायता की मंजूरी दी है :

(लाख रुपये में)

क्रम संख्या	परियोजना का नाम	स्वीकृत राशि
1	2	3
1.	अहमदपुर मांडवी में हवेली काटेज	21.02
2.	बेयत द्वारका में अल्पाहारगृह	6.28

1	2	3
3.	लिम्बड़ी में आवास सहित मार्गस्थ सुविधाएं	6.46
4.	सोमनाथ में अल्पाहारगृह	5.00
5.	नारगोल में समुद्र-तट कुटीरें	30.17
6.	बंकलेश्वर में होटल	35.84
7.	पाटन में अल्पाहारगृह	4.25
8.	ससनगीर सायन सफारी पार्क के लिए मिनी बसें	13.00
9.	डाकोर में यात्री निवास	41.22
10.	तिथल में कुटीरें	12.62
11.	पावागढ़ में डोरमिटरी आवास	14.76

(ग) गुजरात में आवास स्थापनाओं में 1987 और 1988 (अगस्त तक) विदेशी पर्यटकों के आगमन की संख्या क्रमशः 4234 और 3902 है। चूंकि राज्य सरकार ने 1987 से आवास स्थापनाओं से आंकड़े इकट्ठे करना शुरू किया है, इसलिए 1986 के सम्बन्धित आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

**पृथक-पृथक संस्थानों पर बसे हुए आदिवासियों के लिए परिवारोन्मुख कार्यक्रम**

2249. श्री हरिहर सोरन : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में पृथक-पृथक स्थानों पर बसे हुए आदिवासियों के लिए परिवारोन्मुख कार्यक्रम आरम्भ किया है ;

(ख) यदि हां, तो उक्त परिवारोन्मुख कार्यक्रम के अन्तर्गत गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है ; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान उक्त कार्यक्रम के अन्तर्गत उड़ीसा में किए गए कार्य का व्यौरा क्या है ?

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उरांब) : (क) और (ख). वर्ष 1986-87 से, समेकित आदिवासी विकास कार्यक्रमों के बाहर माडा पाकेट, समूह और प्राचीन आदिवासी परियोजनाओं के लिए परिवारोन्मुखी आय सृजन योजनाओं को शुरू करने हेतु आदिवासी उपयोजना राज्यों को विशेष केन्द्रीय सहायता का अलग आवंटन शुरू किया गया था। विभिन्न राज्यों को इस उद्देश्य के लिए आवंटन की गई धनराशि का व्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) उड़ीसा में बिखरे हुए आदिवासियों के लिए परिवारोन्मुखी आय सृजन योजनाओं का कार्यान्वयन उड़ीसा राज्य अनुसूचित जाति/जनजाति विकास और वित्त सहकारी निगम लि० के माध्यम से किया जाता है। 1986-87 और 1987-88 के वर्षों के दौरान राज्य सरकार ने इन योजनाओं के अनुसरण में क्रमशः 2,336 और 6,827 परिवारों की सहायता की।

## बिबरण

समेकित आदिवासी विकास कार्यक्रमों से बाहर आदिवासियों के लिए योजनाएं शुरू करने के लिए पिछले दो वर्षों के दौरान आदिवासी उपयोजना कार्यक्रमों हेतु राशियों की आर्बिटल धनराशि

(रुपये लाखों में)

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	1986-87 बी गई राशि	1987-88 बी गई राशि	1988-89 आर्बिटल
1	2	3	4
आन्ध्र प्रदेश	260.09	103.69	108.01
असम	271.64	65.15	67.86
बिहार	267.94	73.14	76.19
गुजरात	10.00	19.68	70.50
हिमाचल प्रदेश	59.83	4.15	4.32
कर्नाटक	58.71	14.57	15.18
केरल	40.98	12.04	12.54
मध्य प्रदेश	901.02	243.09	253.22
महाराष्ट्र	424.13	171.27	178.40
मणिपुर	16.71	2.12	2.21
उड़ीसा	95.00	122.10	127.19
राजस्थान	222.56	107.23	111.70
सिक्किम	शून्य	4.05	4.22

1	2	3	4
तमिलनाडु	93.14	29.54	30.77
त्रिपुरा	59.56	10.83	11.28
उत्तर प्रदेश	4.00	5.46	5.69
पश्चिम बंगाल	374.39	163.89	170.72

**“सुपर कंडक्टर” की मांग**

2250. श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में “सुपर कंडक्टर” की मांग बढ़ रही है ;

(ख) यदि हां, तो सुपर कंडक्टर के उत्पादन में वृद्धि के लिए कोई लम्बी अवधि की योजना तैयार की गई है ; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मंत्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) इस समय, अतिचालकता अनुप्रयोग देश में केवल निम्न ताप (तरल हीलियम) पर ही किए जाते हैं। इसका प्रयोग मुख्यतः अनुसन्धान प्रयोगशालाओं में उच्च चुम्बकीय क्षेत्रों के सृजन के लिए किया जा रहा है। भाभा परमाणु अनुसन्धान केन्द्र तथा राष्ट्रीय भौतिकी प्रयोगशाला जैसी बड़ी प्रयोगशालाएं स्वयं तारों और विद्युतचुम्बकों का उत्पादन करती हैं। कुछ चुम्बकों का आयात भी किया जाता है। जब तक तरल नाइट्रोजन और उच्च ताप पर अतिचालकता व्यावहारिक नहीं बनती, तब तक इसकी मांग के तेजी से बढ़ने की सम्भावना नहीं है।

(ख) और (ग). सरकार ने राष्ट्रीय अनुसन्धान और विकास तथा अनुप्रयोग कार्यक्रमों की योजना बनाने और उन्हें तैयार करने के लिए अतिचालकता के लिए एक “कार्यक्रम प्रबन्ध बोर्ड” की स्थापना की है। अतिचालकता पर वर्ष 1988-89 का कार्यक्रम लगभग 30 संस्थाओं में शुरू किया जा चुका है, जिसमें 55 अनुसन्धान और विकास तथा अनुप्रयोग दल लगे हैं।

**पश्चिम बंगाल में अयंग बच्चों के लिए योजनाएं**

2251. डा० फूलरेणु गुहा : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1986-87 में पश्चिम बंगाल में अयंग बच्चों के कल्याण के लिए प्रारम्भ की गई योजनाओं का व्यौरा क्या है ;

(ख) राज्य में कितने अयंग बच्चे होने का अनुमान है ; और

(ग) वर्ष 1986-87 और 1987-88 के दौरान इस पर कितनी धनराशि खर्च की गई ?

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उरांब) : (क) कल्याण मन्त्रालय विकलांगों के कल्याण के लिए पश्चिम बंगाल सहित सम्पूर्ण देश में अनेक योजनाएं कार्यान्वित कर रही है। इसमें विकलांग बच्चे भी सम्मिलित हैं। योजनाओं के ब्यौरे निम्नलिखित है :—

### 1. विकलांग व्यक्तियों के संगठनों की सहायता योजना :

इस योजना के अन्तर्गत स्वयंसेवी संगठनों को विकलांगों की विकास सेवाओं के लिए सहायता प्रदान की जाती है। जिसमें (1) शीघ्र पता लगाने तथा उपचार के लिए (2) विशेष शिक्षा तथा व्यावसायिक प्रशिक्षण तथा (3) पुनर्वास शारीरिक, मनो-बैज्ञानिक तथा सामाजिक और आर्थिक पुनर्वास।

### 2. विकलांग व्यक्तियों के लिए यन्त्र तथा उपकरण खरीदने या लगाने के लिए सहायता योजना :

इस योजना के अन्तर्गत विकलांग व्यक्तियों को उनके शारीरिक पुनर्वास के लिए आवश्यक यन्त्र/उपकरण दिए जाते हैं। ये यन्त्र/उपकरण जिनकी कीमत 25 रु० से 3600 रु० तक है उन व्यक्तियों को जिनकी परिवार की आय 1200 रु० प्रति माह से कम है, निःशुल्क दिए जाते हैं। जिस परिवार की आय 1201 रु० से 2500 रु० के बीच है, उन्हें लागत के 50 प्रतिशत कीमत पर दिए जाते हैं।

### 3. विकलांग व्यक्तियों के लिए छात्रवृत्ति योजना :

विकलांग छात्रों को कक्षा 10 से आगे शिक्षा के लिए यह दी जाती है। छात्रवृत्ति उन छात्रों को दी जाती है, जिनके परिवार की आय 2000 रु० प्रतिमाह से कम है।

उपरोक्त योजनाओं के अतिरिक्त मन्त्रालय में अनेक राष्ट्रीय संस्थाओं की स्थापना की है। जहाँ विकलांगों को उनके मुख्य कार्य के अतिरिक्त सेवाएं भी दी जाती हैं। जिसमें अध्यापकों को प्रशिक्षण तथा सेवा माड्यूलस को बनाना है। राष्ट्रीय अस्थि विकलांग संस्थान, बोन हुगली, कलकत्ता (पश्चिम बंगाल) में है, जहाँ बच्चों सहित अस्थि विकलांग व्यक्तियों को सेवा दी जाती है।

राष्ट्रीय मानसिक विकलांग संस्थान, जिसका मुख्यालय सिकन्दराबाद तथा अली याबर जंग राष्ट्रीय श्रवण विकलांग संस्थान, जिसका मुख्यालय बम्बई में है, ने कलकत्ता अपने क्षेत्रीय केन्द्र भी स्थापित किए हैं। जहाँ मुख्यतः क्रमशः मानसिक विकलांग तथा श्रवण विकलांग बच्चों की विशेष शिक्षा के लिए अध्यापकों को प्रशिक्षण दिया जाता है। पश्चिम बंगाल में कुछ स्वयंसेवी संगठन विकलांग बच्चों के लिए विशेष स्कूल को चलाते हैं। अपने अध्यापकों को राष्ट्रीय अस्थि विकलांग संस्थान तथा शाखा कार्यालय, राष्ट्रीय मानसिक विकलांग संस्थान, तथा अली याबर जंग राष्ट्रीय श्रवण विकलांग संस्थान, कलकत्ता में प्रशिक्षण देने के लिए भेज रहे हैं।

छठी योजना अवधि में प्रायोगिक आधार पर पश्चिम बंगाल के मिदनापुर जिले में दो प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र के विकलांग बच्चों भी शामिल हैं। विकलांगों को व्यापक सेवाएं देने के लिए खडगपुर में एक जिला पुनर्वास केन्द्र स्थापित किया गया है। 1983-84 में मिदनापुर जिले में खडगपुर में जिला पुनर्वास केन्द्र स्थापित किया गया।

(ख) 1981 में आयोजित किए गए पिछले राष्ट्रीय सर्वेक्षण के अनुसार पश्चिम बंगाल में प्रति 1,00,000 की जनसंख्या में विकलांगों की प्रचलनता दर निम्नलिखित है :—

दृष्टिबाधिताः :

आयु समूह	ग्रामीण	शहरी
0—4	37	32
5—14	48	38
धबधब :		
5—14	443	223
बाणी :		
0—4	अनुपलब्ध	अनुपलब्ध
5—14	445	246
लोकोमोटर :		
0—4	254	190
5—14	523	341

यद्यपि, इसमें मानसिक विकलांगता से पीड़ित बच्चों को शामिल नहीं किया गया है, जिन्हें विशिष्टतया सर्वेक्षण से अलग कर दिया गया था।

(ग) 1986-87 तथा 1987-88 के दौरान पश्चिम बंगाल ने उपरोक्त योजनाओं के लिए खर्च की गई राशि निम्नलिखित सारणी में दी गई है :—

क्रम सं०	योजना का नाम	1986-87 (लाख रु० में)	1987-88 (लाख रु० में)
1	2	3	4
1.	विकलांग व्यक्तियों के संगठनों को सहायता योजना	42.28	47.82
2.	विकलांग व्यक्तियों को सहायक यन्त्र/उपकरण खरीदने/लगाने के लिए सहायता योजना	7.05	9.70

1	2	3	4
3.	कक्षा 10 से आगे विकलांग व्यक्तियों की शिक्षा के लिए छात्रवृत्ति योजना	5.00	3.00
4.	राष्ट्रीय अस्थि विकलांग संस्थान	42.239	76.85
5.	राष्ट्रीय श्रवण विकलांग संस्थान	2.77	5.47
6.	राष्ट्रीय मानसिक विकलांग संस्थान	3.57	5.77
7.	जिला पुनर्वास केन्द्र, खडगपुर	6.00 एवं	5.35
		1.705 लाख ए० डी० आई० पी० योजना के अन्तर्गत।	

### भारतीय पेटेंट कानून पर भारत-अमरीका बातचीत

2252. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक वरिष्ठ अमरीकी अधिकारियों के प्रतिनिधिमंडल ने हाल ही में उनसे भारतीय पेटेंट कानून के बारे में बातचीत की थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या मुद्दे उठाए गए और विचार विमर्श में क्या उलझनें हैं ;

(ग) क्या भारतीय वैज्ञानिक प्रसंस्करण पेटेंट व्यवस्था को उत्पाद पेटेंट व्यवस्था में बदले जाने के विरुद्ध हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में विस्तृत ब्यौरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (घ). अमरीकी राष्ट्रपति के विज्ञान सलाहकार डा० विलियम आर० ग्राह्य ने प्रधान मन्त्री से शिष्टाचारिक भेंट की। इस भेंट के दौरान बौद्धिक प्रभुत्व अधिकारों का संक्षिप्त उल्लेख किया गया।

प्रधान मन्त्री ने इससे सम्बन्धित प्रश्नों की जटिलता और इस पर ध्यानपूर्वक विचार किए जाने की आवश्यकता पर बल दिया।

भारतीय एकस्व नियम काफी समय तक गहन विचार-विमर्श के पश्चात् बनाए गए हैं और ये भारतीय वैज्ञानिक, प्रौद्योगिकीय, वाणिज्यिक और औद्योगिक समुदायक का हित प्रतिबलित करते हैं।

अमरीका और सोवियत संघ द्वारा आरम्भ की गई अन्तरिक्ष उड़ानों में भाग लेना

2253. श्री के० कुंजम्बु : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत की अमरीका/सोवियत संघ द्वारा आरम्भ की गई अन्तरिक्ष उड़ानों में भाग लेने की कोई योजना है ; और

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

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख). भारत पहले से ही अमरीका/सोवियत संघ की अन्तरिक्ष उड़ानों में भाग ले रहा है। इन्सैट-1 ए० और इन्सैट-1 बी० को अमरीकी प्रमोचकों से छोड़ा गया था। पूर्ववर्ती भारतीय प्रायोगिक उपग्रहों का प्रमोचन तथा प्रचालनात्मक आई० आर०एस०ए० और आई० आर० एस० 1बी० उपग्रहों का प्रमोचन भी सोवियत प्रमोचकों के माध्यम से है। सोवियत संघ के "मीर" अन्तरिक्ष-स्टेशन इत्यादि जैसे अन्तरिक्ष-स्टेशनों पर अन्तरिक्ष अनुसंधान सम्बन्धी परीक्षणों के आयोजन के लिए उपलब्ध अवसरों के उपयोग की भी योजनाएं हैं।

केन्द्रीय सचिवालय सेवा के अनुभाग अधिकारी संघ से अभिवेदन

2254. श्री रामेश्वर नीलरः : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सचिवालय सेवा के अनुभाग अधिकारियों ने केन्द्रीय प्रशासनिक न्यायाधिकरण द्वारा 31 अगस्त, 1988 को दिए गए निर्णय के आधार पर पदोन्नति करने के बारे में अभिवेदन किया है ; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) जी, हां।

(ख) निर्णय के प्रभावों को देखते हुए विधि मन्त्रालय के परामर्श से उसकी जांच की गई और यह निर्णय किया गया कि न्यायाधिकरण के फैसले के विरुद्ध याचिका दायर करने की विशेष इजाजत के लिए अनुरोध किया जाए।

भारतीय वायुसेना के हवाई जहाजों का पंजाब और हरियाणा में दुर्घटनाग्रस्त होना

[हिन्दी]

2255. श्री काली प्रसाद पांडेय : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 1 नवम्बर 1988 को भारतीय वायुसेना के दो हवाई जहाज, (एक मिग-23 पंजाब के भटिंडा जिले में और दूसरा हरियाणा में कुरुक्षेत्र के डांड धाने के अन्तर्गत सरसा बाँव में) दुर्घटनाग्रस्त हो गए थे ;

(ख) यदि हां, तो इन दुर्घटनाओं में कितने लोग मारे गए/गंभीर रूप से घायल हुए और

सरकार द्वारा घायलों को एवं मृतकों के आश्रतों को दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) इन दुर्घटनाओं के क्या कारण हैं और दोषी पाए गए अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्य-बाही गई है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चित्तामणि पाणिग्रही) : (क) जी, हां। दोनों दुर्घटनाओं में "मिग-21" विमान ही दुर्घटनाग्रस्त हुए।

(ख) इन दुर्घटनाओं के परिणामस्वरूप न तो किसी व्यक्ति की मृत्यु हुई और न किसी व्यक्ति को घोट आई।

(ग) इन दोनों दुर्घटनाओं की जांच, जांच अदालतें कर रही हैं।

केन्द्रीय सचिवालयीय सेवा के अवर सचिव/उपसचिव/निदेशक को विशेष वेतन

[अनुबाध]

2256. श्री भरत सिंह : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उच्चतम न्यायालय द्वारा अनेक मामले में दिए गए फैसले "समान कार्य के लिए समान वेतन" के सिद्धांत को केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के संबंध में भी स्वीकार कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उच्चतम न्यायालय द्वारा "दूरसंचार अनुसंधान केन्द्र वैज्ञानिक अधिकारी (श्रेणी-1) संघ एवं अन्य बनाम केन्द्रीय सरकार एवं अन्य" में दिए गए फैसले को ध्यान में रखते हुए, अन्य वर्गों के "क" सेवा में नियुक्त अधिकारियों को दय विशेष वेतन के समान सचिवालयीय सेवा में केन्द्रीय कर्मचारी योजना के अन्तर्गत अवर सचिव/उपसचिव/निदेशक को भी विशेष वेतन देने की अनुमति के बारे में कोई फैसला किया है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

कार्मिक, लोक शिक्षावत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिबन्धरम) : (क) केन्द्रीय सरकार में प्रत्येक पद का वेतनमान पद से सम्बन्धित कर्तव्यों और उत्तरदायित्वों के आधार पर निर्धारित किया जाता है-। उच्चतम न्यायालय के फैसलों पर उनमें दिए गए निर्देशों के अनुसार कार्रवाई की जाती है।

(ख) और (ग). यह मामला अभी भी सरकार के विचारधीन है।

आयुध कारखानों में इंजीनियरी स्नातकों के लिए पदोन्नति के अवसर

2257. श्री अजय मुशराम : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयुध कारखानों के इंजीनियरी स्नातकों को, रक्षा अनुसंधान विकास संगठन, रक्षा मन्त्रालय, रेलवे, शकतार और केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग में अवर/पर्यवेक्षक संवर्ग में कार्यरत स्नातकों के समान पदोन्नति के अवसर प्राप्त हैं ;

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

(ग) आयुध कारखानों में इंजीनियरी स्नातकों को समान अवसर प्रदान करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चिंतामणि पाणिग्रही) : (क) से (ग). रक्षा अनुसंधान तथा विकास संगठन, रक्षा मन्त्रालय, रेल मन्त्रालय, डाक-तार एवं केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग में अवर/पर्यवेक्षी, संवर्गों में कार्यरत इंजीनियरी स्नातकों के बारे में स्थिति का पता लगाया जा रहा है क्योंकि इस विभाग में सूचना उपलब्ध नहीं है। आयुध निर्माणियों में पर्यवेक्षी अराजपत्रित अधिकारियों के पदों पर लागू सम्बन्धित भर्ती नियमों के प्रावधानों के अनुसार रिक्त पदों को सीधा भर्ती द्वारा तथा निम्न ग्रेडों में कर्मचारियों की पदोन्नति से भरा जाना होता है। सीधी भर्ती के लिए नियमों में निर्धारित अर्हताओं में बिहित न्यूनतम अर्हता इंजीनियरिंग में डिग्री नहीं है जैसा कि पर्यवेक्षी तकनीकी राजपत्रित अधिकारियों के लिए है। सेवारत ऐसे इंजीनियरी ग्रेज्युएट जो ऐसे पदों पर लागू भर्ती नियमों के अनुसार पर्यवेक्षी तकनीकी राजपत्रित अधिकारियों के पदों पर सीधी भर्ती की अर्हता रखते हैं, वे इस तरह के पदों के लिए आवेदन कर सकते हैं।

चतुर्थ वेतन आयोग ने यह सिफारिश की थी कि जो कर्मचारी अपने सरकारी कामकाज के लिए उपयोगी अर्हता अर्जित करते हैं और जो उनकी क्षमता में योगदान देते हैं उन कर्मचारियों को प्रोत्साहन मंजूर किया जाए। यह सिफारिश सरकार द्वारा स्वीकृति कर ली गई थी। उक्त सिफारिश के अनुसार आयुध निर्माणियों में पर्यवेक्षी अराजपत्रित अधिकारियों के ग्रेडों में कार्यरत इंजीनियरी स्नातकों को दो अग्रिम वेतनवृद्धियां या अर्हता वेतन मंजूर करने का प्रस्ताव वित्त मन्त्रालय के साथ उठाया गया है।

**उड़ीसा और मध्य प्रदेश में गर्म पानी के चश्मे**

2258. श्री राधाकांत डिगाल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा और मध्य प्रदेश में गर्म पानी के चश्मों की संख्या कितनी है ; और

(ख) पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए इन चश्मों के विकास के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री. पाटिल) : (क) उड़ीसा और मध्य प्रदेश राज्य सरकारों द्वारा इन दोनों राज्यों में गर्म पानी के चश्मों की अभिनिर्धारित कुल संख्या सात है।

(ख) केन्द्रीय पर्यटन विभाग राज्य सरकारों से मिलने वाले विशिष्ट प्रस्तावों के आधार पर राज्यों को वित्तीय सहायता देता है। मध्य प्रदेश में जिन स्थानों पर गर्म पानी के चश्मे हैं, वहां पर्यटन आधार-संरचना का विकास करने के लिए विभाग को राज्य सरकार से कोई प्रस्ताव नहीं मिला है।

उड़ीसा सरकार से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर, विभाग ने तप्त पानी में मार्गस्थ सुख-

सुविधाओं का निर्माण करने के लिए एक परियोजना स्वीकृत की है ताकि गमं पानी के चश्मों को देखने आने वाले पर्यटकों को सुविधायें मुहैया कराई जा सकें।

### इलेक्ट्रानिक सामान का निर्यात

2259. श्री मोहन नाई पटेल :

श्री अमर सिंह राठवा :

श्री विजय एम० पाटिल :

क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इलेक्ट्रानिक सामान का भारत से अन्य देशों को निर्यात किया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो निर्यात किए जा रहे इलेक्ट्रानिक सामान के ब्योरे महिन इनका निर्यात करने वाले एककों का ब्योरा क्या है ; और इस निर्यात से विदेशी मुद्रा की कितनी आय होती है ;

(ग) स्वदेशी मांग को पूरा करने और साथ ही निर्यात में वृद्धि करने के लिए इन इलेक्ट्रानिक वस्तुओं का उत्पादन बढ़ाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं ; और

(घ) इनका किन-किन देशों को निर्यात किया जा रहा है और इन वस्तुओं के और अधिक बाजारों का पता लगाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हां।

(ख) घरेलू टैरिफ क्षेत्र, निर्यात संसाधन क्षेत्रों में तथा शत-प्रतिशत निर्यातानुमुखी योजना के अन्तर्गत स्थापित इकाइयों के जरिए निर्यात किए जा रहे हैं। जिन उत्पादों का निर्यात प्रतिनिधित्व के तौर पर किया जाता है, वे हैं ; उपभोक्ता इलेक्ट्रानिकी क्षेत्र (रेडियो रिसेवर, ग्राम तथा भूत और रंगीन टेलीविजन सेटें, गम्प्लीफायर) उपकरण तथा यन्त्रीकरण (ऑसिलोस्कोप) दोलनदर्शी (डिफिक्सा इलेक्ट्रानिकी, नियन्त्रण प्रणालियां), दूरसंचार (स्विचन उपस्कर, दुतरफा संचार), संघटक पुर्जे (रेजिस्टर, कैपेसिटर, पिकचर ट्यूब कनेक्टर, फेराइट), पूर्व-रिकार्डित कैसेटें तथा कम्प्यूटर साफ्टवेयर।

वर्ष 1987-88 के दौरान कीमत को जोड़ने के जरिए 150 करोड़ रु० से भी अधिक विदेशी मुद्रा की आय होने का अनुमान लगाया गया है।

(ग) देश में इलेक्ट्रानिकी उद्योग को मजबूत बनाने के लिए लाइसेंसिंग नीतियों को उदार बनाया गया है तथा विलीय एवं निर्यात नीतियों को आंधक तर्कसंगत बनाया गया है। देश में प्रौद्योगिकी के आधार का दर्जा बढ़ाने के लिए इलेक्ट्रानिकी के सभी क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी के आयात तथा विदेशी सहयोग की अनुमति प्रदान की जा रही है।

जहां तक निर्यात का सम्बन्ध है, उद्योग को कई प्रोत्साहन दिए गए हैं जिनमें शत-प्रतिशत निर्यातानुमुखी इकाइयों तथा निर्यात संसाधन क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाली इकाइयों को 5 वर्षों के लिए

करों से छूट, निर्यात-मुम्बूझी इकाइयों तथा निर्यात संसाधन क्षेत्र के अन्तर्गत आने वाली इकाइयों को नकद प्रतिपूर्ति सहायता, कई उत्पादों के मामले में सभी उद्योगों के लिए प्रति अदायगी दरों की घोषणा, तथा आयात पुनः पूर्ति लाइसेंस की दरों में वृद्धि शामिल है। शुल्क प्रति अदायगी की प्रतिपूर्ति की प्रक्रिया को सरल बनाया गया है।

(घ) जिन देशों को निर्यात किया जा रहा है; उनमें निम्नलिखित शामिल हैं: संयुक्त राज्य अमेरिका, सोवियत संघ, ग्रेट ब्रिटेन, पश्चिम जर्मनी, बंगला देश, हांगकांग, नाइजीरिया, हंगरी, पोलैंड, यूगोस्लाविया। निर्यात बाजारों का विस्तार करने के लिए, प्रदर्शनियों, सेमीनारों के आयोजन के लिए बाजार का निरन्तर आघार पर सर्वेक्षण किया जाता है।

#### कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली के विकास के लिए सहयोग

2260. डा० बी० एल० शंलेश : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली के इस्तेमाल से अपने लाभ का अनुपात बढ़ाने के लिए कम्प्यूटरीकृत प्रणाली वाले चार संघों में से किसी एक संघ से सहयोग प्राप्त करने की योजना बना रहा है ;

(ख) यदि हां, तो एयर इंडिया की आरक्षण प्रणाली के विकास के लिए किन-किन विदेशी कम्पनियों से सहयोग प्राप्त करने की योजना है ; और

(ग) प्रस्तावित सहयोग में कितनी विदेशी मुद्रा को खर्च होने का अनुमान है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) से (ग). एयर इंडिया एशियाई क्षेत्र में मेधा कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली में भाग लेने पर विचार कर रहा है। एशियाई क्षेत्र में गठित की जाने वाली प्रस्तावित मेधा कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली में दो समूह हैं, एक समूह आस्ट्रेलिया में क्वॉटास के नेतृत्व में है और दूसरे समूह में सिंगापुर एयरलाइन्स कैथेपैसिफिक और थाई इन्टरनेशनल शामिल हैं। दोनों प्रस्ताव प्रारम्भिक अवस्था में हैं।

#### अन्ध-संस्थाओं के कार्यकरण की समीक्षा

2261. श्री चिन्तामणि जेना : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के विभिन्न भागों में केन्द्रीय सरकार द्वारा संचालित अन्ध शैक्षणिक संस्थाओं को प्रदत्त सुविधाओं का ब्योरा क्या है ;

(ख) क्या सरकार ने देश के अन्ध-विद्यालयों के कार्यकरण में शिक्षण सुविधाओं, पुस्तकों और रहन-सहन सम्बन्धी स्थितियों की दृष्टि से खामियों यदि कोई हों, का पता लगाने के लिए इनकी कोई समीक्षा की है ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और उनका कार्यकरण सुधारने के लिए सरकार ने क्या उपाय किए हैं ?

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उरांव) : (क) सरकार के अधीन एक स्वायत्त निकाय, राष्ट्रीय दृष्टि बाधितार्थ संस्थान स्कूल पूर्व से उच्च स्तर तक (कक्षा 10 तक) नेत्रहीन और आंशिक रूप से नेत्रहीन बच्चों के लिए एक स्कूल चलाता है। निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान की जाती हैं :—

1. भोजन, आवास, ट्यूशन, पुस्तकें, यत्र और कपड़े निःशुल्क।
2. कक्षा-6 से आगे के छात्रों के लिए 36 इ० प्रति बच्चा प्रति मास जेब खर्च। कक्षा 5वीं तक छात्रों को दिन-प्रतिदिन आदि की वस्तुएं निःशुल्क प्रदान की जाती हैं।

(ख) और (ग). राष्ट्रीय दृष्टि बाधितार्थ संस्थान, देश में नेत्रहीनों के लिए स्कूलों का एक विस्तृत सर्वभ्रम आयोजित कर रहा है। इस अध्यापन सुविधाओं की सर्वेक्षण जानकार के माध्यम से अन्य वस्तुओं के साथ-साथ पुस्तकें और जीवन स्तर उपलब्ध कराने की सम्भावना है। इस प्रकार एकत्र की गई सूचना के आधार पर सम्बन्धित क्षेत्र में कभी यदि कोई हो, उसका पता लगाया जाएगा और राज्य सरकारों और इन संस्थाओं को चला रही एजेंसियों को सुधारार्थक उपायों का सुझाव दिया जाएगा।

सोवियत संघ से 'एम० आई०-28 हेलीकाप्टर गनशिप'

2262. श्री जिनतामणि जेना : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सोवियत संघ ने भारत को निर्यात सौदे में एम० आई०-28 हेलीकाप्टर गनशिप बेचने की पेशकश की है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई बातचीत हुई है ; और

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

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री जिनतामणि पाणिग्रही) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

यात्री निवासों का निर्माण

2263. प्रो० नारायण चन्द पाराशर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिलासपुर जिले में श्री नैना देवी, हुमीरपुर जिले में देवत सिद्ध, कांगडा जिले में प्वालामुखी, ऊना जिले में चिन्तपूर्णी और मंडी जिले में रेवालसर में यात्रिकार्यों सरायों और अन्य पर्यटन आवास-गृहों की स्वीकृति और निर्माण में अत्यधिक बिलम्ब किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो परियोजनाओं की स्वीकृति की तिथियों की स्वीकृति के आरम्भ में अनुमानित लागत, और प्रत्येक परियोजना के निर्माण कार्य के पूरा होने की लक्ष्य तिथि और प्रत्येक परियोजना की वर्तमान प्रगति का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) प्रत्येक मामले में बिलम्ब के कारण और नवीनतम अनुमानित लागत और पूरा होने की तिथि क्या है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) से (ग). यात्रिका निर्माण के लिए वित्तीय सहायता के प्रस्ताव रर कार्यवाही भारतीय यात्री आवास विकास समिति सरकारी प्रायोजित रजिस्टर्ड सोसायटी के अनुरोध पर की जाती है। समिति ने नैना देवी में एक यात्रिका परियोजना हाथ में ली है जो उचित भूमि खण्ड उपलब्ध न होने के कारण शुरू नहीं की जा सकी। समिति ने देवत सिद्ध जिला हमीरपुर, ज्वालामुखी जिला कांगडा, चित्तपूर्ण, जिला ऊना और रेवालसर, जिला मंडी में यात्रिकाओं के निर्माण के लिए किसी प्रस्ताव के बारे में नहीं बताया है। प्रशासनिक कारणों से समिति की राशि की रिलीज रोक ली गई है और किसी भी नए प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है।

### बौद्ध तीर्थ स्थलों का विकास

2264. प्रो० नारायण चन्द पाराशर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मन्त्रालय ने राज्य सरकारों से परामर्श कर, समस्त देश में बौद्ध तीर्थ स्थलों के विकास के लिए कोई योजना तैयार की है ;

(ख) यदि हां, तो इस उद्देश्य के लिए, राज्यवार, किन स्थानों का चयन किया गया है और इन स्थानों पर कौन सी सुविधाएं उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है ;

(ग) क्या लद्दाख की भांति मंडी जिले में रेवालसर, राहुल सपीती में मनाली, ताबों और केये और हिमाचल प्रदेश के किन्नौर जिले में पंछ को भी शामिल किया गया है ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और क्या राज्य सरकार से सलाह कर ऐसी सुविधाओं को उपलब्ध कराने के लिए इन स्थानों को शामिल किया जाएगा ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने बिहार तथा उत्तर प्रदेश राज्यों में बौद्ध केन्द्रों का अभिनिर्धारण करने और पर्यटन आघार-संरचना का विकास करने हेतु सिफारिश करने के लिए 1986 में एक टास्क फोर्स का गठन किया था। बिहार और उत्तर प्रदेश के अलावा अन्य राज्यों में बौद्ध केन्द्रों का अभिनिर्धारण करने के लिए विभाग ने 1987 में एक अन्य टास्क फोर्स की स्थापना की थी। टास्क फोर्स की रिपोर्ट अभी मिलनी है। टास्क फोर्स की रिपोर्ट मिलने और उसका अध्ययन करने के बाद ही आघार-संरचना का विकास करने के लिए केन्द्रों के बारे में निर्णय लिया जाएगा।

(ग) और (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

### दूर संचार के लिए ट्रांसमिशन प्रणाली

2265. प्रो० नारायण चन्द पाराशर : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि इलेक्ट्रॉनिक्स व्यापार और प्रौद्योगिकी विकास नियम ने स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क समेकित सर्किट के उत्पादन का पहला दौर प्रारम्भ कर दिया है जिसमें दूरसंचार के लिए वर्तमान ट्रांसमिशन प्रणाली की तुलना में तीव्र गति और अधिक विश्वसनीय विकल्प की व्यवस्था है, देश में ट्रांसमिशन के लिए स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क का विकास करने का कोई प्रयास किया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में वास्तविक स्थिति क्या है और यह नेटवर्क देश में कब तक प्रारम्भ कर दिया जाएगा ; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या इलेक्ट्रॉनिक्स विभाग ने 'द बिप सी. एम. ओज सैट्स' के प्रयोग को ध्यान में रखते हुए अद्यतन प्रौद्योगिकी का ध्यान रखा है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हाँ, बाजार में समय-समय पर उपलब्ध होने वाले अद्यतन तकनीकी-जानकारी के एकीकृत परिपथों (आई. सी.) का प्रयोग करते हुए देश में स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क (एल. ए. एन.) के उत्पादों का विकास किया जा रहा है। स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क भवन में अथवा परिसर के अन्दर स्थित कम्प्यूटरों के बीच सम्पर्क स्थापित करने का कार्य करता है और यह दूरसंचार विभाग अथवा अन्य प्रमुख उपयोगकर्ताओं के सार्वजनिक दूरसंचार नेटवर्क में प्रयुक्त होने वाली लम्बी दूरी की सम्प्रेषण प्रणालियों (लम्बी दूरी के लिए चाहे वे शहर/कस्बे के भीतर हों) के लिए कोई समाधान नहीं है। ई. टी. एण्ड टी. ने एकीकृत परिपथों का कोई स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क पेश नहीं किया है।

(ख) और (ग). उपर्युक्त (क) को मद्देनजर रखते हुए, स्थानीय क्षेत्र नेटवर्क के चालू होने से समाप्त केबल जैसी लम्बी दूरी की सम्प्रेषण प्रणाली की गुणवत्ता पर कोई असर नहीं पड़ेगा।

#### सी-डॉट एक्सचेंजों का उत्पादन

2266. प्रो० नारायण चन्द्र पाराशर : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फील्ड परीक्षण के पश्चात् सी-डॉट एक्सचेंजों (88-पोर्ट और 128 पोर्ट) के डिजाइन को अन्तिम रूप दे दिया गया है और चालू वर्ष में इसका उत्पाद आरम्भ कर दिया जाएगा ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या एक दिन में 'एक सी-डॉट' एक्सचेंज प्रोसेस के लक्ष्य को प्राप्त कर लिया गया है ;

(ग) दोनों डिजाइनों में से प्रत्येक डिजाइन के कितने एक्सचेंज दूरसंचार विभाग के 'फील्ड-सर्किटों' को दिए गए ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इन एक्सचेंजों के पर्याप्त उत्पादन को सुनिश्चित करने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं अथवा निकट भविष्य में उठाने का प्रस्ताव है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) : जी, हाँ।

टेलीमैटिक्स विकास केन्द्र (सी-डाट) ने 88 लाइनों वाली/128 पोर्ट के इलेक्ट्रानिक निजी स्वचालित शाखा एक्सचेंज (ई पी ए बी एक्स) तथा 128 पोर्ट के ग्रामीण स्वचालित एक्सचेंज (आर ए एक्स) के डिजाइन को अन्तिम रूप दे दिया है। इन एक्सचेंजों के उत्पादन का कार्य शुरू हो गया है।

(क) वर्ष 1988-89 के दौरान प्रतिदिन औसतन एक ग्रामीण सी-डाट एक्सचेंज प्रतिष्ठापित किए जाने का कार्यक्रम शुरू कर दिया गया है। हालांकि शुरू-शुरू में प्रगति थोड़ी धीमी है, तथापि अन्तिम तिमाही में इस कमी को पर्याप्त रूप से दूर कर दिए जाने की सम्भावना है।

(ग) क्षेत्रों को दिनांक 15-11-1988 तक सुपुर्द की गई एक्सचेंजों की संख्या नीचे दिए अनुसार है:—

- |                                                             |   |                                                          |
|-------------------------------------------------------------|---|----------------------------------------------------------|
| (i) 88 लाइनों वाले इलेक्ट्रानिक निजी स्वचालित शाखा एक्सचेंज | — | सी-डाट के विभिन्न विनिर्माताओं द्वारा लगभग 50 इकाइयों को |
| (ii) 128 पोर्ट के ग्रामीण स्वचालित एक्सचेंज—                |   | भारतीय टेलीफोन उद्योग (आई. टी. आई.) द्वारा 75 इकाइयों को |

(घ) इलेक्ट्रानिक्स ट्रेड एण्ड डेवलपमेंट कॉर्पोरेशन लिमिटेड (ई. टी. एण्ड टी.) के माध्यम से संघटक-पुर्जों की खरीद में तेजी लाने तथा उत्पादन में स्थिरता लाने की दिशा में कदम उठाए गए हैं। इस बात का सुनिश्चय करने के लिए कि ग्रामीण स्वचालित एक्सचेंजों का उत्पादन पर्याप्त मात्रा में हो, औद्योगिक अनुमोदन प्रदान करने में उदारता अपनाई गई है। निजी क्षेत्र की इकाइयों को भी 2000 लाइनों तक की क्षमता वाले ग्रामीण स्वचालित एक्सचेंजों (आर. ए. एक्स.) का विनिर्माण करने की अनुमति दी गई है।

“कई दस्तावेज गोवा शिपयार्ड से गायब किए गए” शीर्षक से समाचार

[हिन्दी]

2267. श्रीमती मनोरमा सिंह : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 10 अक्टूबर, 1988 के जनसत्ता में “कई दस्तावेज गोवा शिपयार्ड से गायब किए गए” शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकषित किया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस मामले की जांच की गई है ;

(ग) यदि हाँ, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले हैं ;

(घ) इसके लिए किन व्यक्तियों को उत्तरदायी पाया गया है ; और

(ङ) दोषी पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (बी चिन्तामणि पाण्डेय) : (क) जी, हाँ।

(ख) इस मामले की गोवा शिपयार्ड के सतकंता अधिकारी और बाद में गोवा शिपयार्ड

1) लिमिटेड के प्रबन्ध निदेशक द्वारा गठित एक जांच अदालत ने जांच की।

(ग) जांच की रिपोर्टों से कोई ऐसा निश्चित प्रमाण नहीं मिलता है जिससे यह पता चले कि गोदा शिपयार्ड लिमिटेड से दस्तावेज चुराए गए थे।

(घ) और (ङ). प्रश्न ही नहीं उठते।

### भारतीय शांति सेना के विकलांग सैनिकों की सहायता

[अनुवाद]

2268. श्री जी० एस० बासबराजू : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय शांति सेना के विकलांग सैनिकों की सहायता के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और उन्हें अब तक क्या सुविधाएं दी गई हैं ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चित्तामणि पाणिग्रही) : एक विवरण संलग्न है।

### विवरण

1. श्रीलंका में कारंवाई के दौरान घायल हुए भारतीय शांति सेना के कामिकों को युद्ध में घायल कामिकों का दर्जा दिया जाता है। 100 प्रतिशत निशक्तता की स्थिति में वे युद्ध घायल पेंशन पाने के हकदार होते हैं जो गणनीय परिलब्धियों अर्थात् मूल वेतन और रैंक वेतन या वर्गीकरण वेतन तथा निशक्तता प्राप्त होने की तारीख को आखिरी बार प्राप्त किया गया प्रैक्टिस बंदी भत्ता, यदि कोई हो, के बराबर होती है। 100 प्रतिशत से कम निशक्तता पर यह राशि उसी अनुपात में कम कर दी जाती है परन्तु अफसरों के मामले में यह राशि गणनीय परिलब्धियों के 60 प्रतिशत और अफसर रैंक से नीचे के कामिकों के मामले में गणनीय परिलब्धियों के 80 प्रतिशत से कम नहीं होती। यह पेंशन उस स्थिति में भी देय है जबकि निशक्त होने के समय या बाद में निशक्तता के पुनर्निर्धारण के समय निशक्तता की मात्रा 20 प्रतिशत से कम आंकी जाती है।

2. इसके अतिरिक्त, निशक्त कामिक सेवानिवृत्ति उपदान भी प्राप्त करेगा जिसकी अधिकतम सीमा 1 लाख रुपए होगी। इस सम्बन्ध में गणना निशक्तता की तारीख को उसकी गणनीय परिलब्धियों के आधार पर की जाएगी परन्तु इसके लिए उस तारीख तक की सेवा को हिसाब में लिया जाएगा जिस तारीख को वह कामिक उस रैंक में सामान्य रूप से सेवानिवृत्त होता और इसमें 5 वर्ष की छूट (कुल अवधि 33 वर्ष से अधिक नहीं होनी चाहिए) भी दी जाएगी।

3. सतत परिचर्या भत्ते की दर, जिस मामले में देय होगा, 300 रुपए प्रतिमाह होगी चाहे कामिक का रैंक कुछ भी हो।

4. भारतीय शांति सेना के घायल हुए केवल 3 कामिकों को अब तक निशक्तता के कारण सेवामुक्त किया गया है।

5. रेल मन्त्रालय ने भारतीय शांति सेना के घायल हुए कामिकों के दो रिश्तेदारों को उनके निवास-स्थान से उस सेना अस्पताल, जहाँ पर घायल हुए कामिक का इलाज चल रहा है, तक जाने

और वहाँ से बापस लौटने के लिए निःशुल्क रेल यात्रा की सुविधा प्रदान कर रखी है। चायल कार्मिक के दो रिश्तेदारों को उस स्थान पर जहाँ कि उक्त सेना अस्पताल स्थित है, भोज भत्ता, आवास, सेना परिवहन, राशन आदि उपलब्ध करवाने की भी व्यवस्था है।

6. भारत सरकार द्वारा चलाए जा रहे और पूर्णतया भारत सरकार से वित्तीय सहायता प्राप्त करने वाले स्वायत्तशासी शैक्षिक संस्थानों ने भारतीय शांति सेना के बीरगति प्राप्त अथवा चायल हुए कार्मिकों के बच्चों को 23-2-88 से निम्नलिखित शैक्षिक रियायतें उपलब्ध की हुई हैं :—

- (क) शिक्षण और अन्य शुल्कों के साथ स्कूल बस किराए से छूट और विद्यार्थी द्वारा दी गई रेल या बस पास की वास्तविक राशि की प्रतिपूर्ति,
- (ख) छात्रावास वाले स्कूलों और कालेजों में पढ़ने वाले विद्यार्थियों को छात्रावास प्रभार की पूर्ण अदायगी के लिए अनुदान,
- (ग) किताबों और लेखन-सामग्री की पूरी कीमत, और
- (घ) जहाँ वर्दी जरूरी हो वहाँ वर्दी का पूरा मूल्य।

राज्य सरकारों ने भी अपने शैक्षिक संस्थानों में इसी प्रकार की रियायतें उपलब्ध कराने की घोषणा की है।

7. रोजगार कार्यालयों के माध्यम से भरे जाने वाले केन्द्रीय सरकार के अन्तर्गत वर्ग "ग" और "ब" के पदों पर नियुक्ति के लिए भारतीय शांति सेना के निशक्त कार्मिकों को प्राथमिकता-1 में और अधिक निशक्त कार्मिकों (जिनकी निशक्तता 50 प्रतिशत से अधिक आंकी गई है, और जो रोजगार पाने योग्य नहीं रह गए हैं परन्तु उनकी निशक्तता सेना में सेवा के कारण हुई है) के प्रत्येक परिवार के दो सदस्यों तक प्राथमिकता-11-क के अन्तर्गत रखा जाएगा।

सियाचिन के मामले पर भारत और पाकिस्तान के बीच वार्ता

2269. श्री मुस्ताफ़्फ़ी रामशरण :

श्रीमती प्रभावती गुप्त :

क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सियाचिन के मामले पर भारत और पाकिस्तान के बीच कितने दौर की वार्ता हुई है ; और

(ख) इन प्रत्येक वार्ताओं के क्या परिणाम निकले ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री चिन्तामणि पाण्डिप्रही) : (क) सियाचिन मामले पर विचार-विमर्श करने के लिए भारत और पाकिस्तान के बीच अब तक बातचीत के चार दौर हुए हैं।

(ख) बातचीत के इन दौरों के दौरान दोनों पक्षों ने इस मामले को शिमला समझौते के अनुसार शांतिपूर्वक एवं आपसी बातचीत द्वारा निपटाने पर बल दिया, और अपनी-अपनी स्थितियों

को स्पष्ट किया तथा एक मैत्रीपूर्ण समझौते के लिए कई प्रस्तावों पर चर्चा की। 22 से 24 सितम्बर, 1988 को नई दिल्ली में हुए विचार-विमर्श के पिछले दौर में इस बात पर सहमति हुई कि बातचीत का अगला दौर जनवरी/फरवरी, 1989 में इस्लामाबाद में होगा।

#### पंचायती राज प्रणाली के बारे में सम्मेलन

2270. श्री सी० जंगा रेड्डी : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में पंचायती राज प्रणाली पर चर्चा करने हेतु आयोजित राज्यों के मुख्य सचिवों के सम्मेलन की सिफारिशों के सम्बन्ध में की गई कार्यवाही पर निगरानी रखी है ; और

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक सिफारिश पर की गई कार्यवाही का ब्यौरा क्या है ?

कार्मिक, लोक शिक्षा तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम्) : (क) और (ख). "संवेदनशील प्रशासन" पर सनाहताओं/जिला मजिस्ट्रेटों की कार्यशाला में तैयार किए गए "पंचायती राज तथा जिला योजना" सम्बन्धी पेपर पर विचार करने के लिए दिनांक 30-7-1998 को राज्यों के मुख्य सचिवों का एक सम्मेलन हुआ था। सम्मेलन में हुई सर्वसम्मति तथा सिफारिशों पर कोई कार्रवाई किए जाने से पहले उपयुक्त मंच पर और आगे चर्चा की जानी है।

#### पुष्कर का पर्यटक स्थल के रूप में विकास

[हिन्दी]

2271. श्री शांति लाल धारीवाल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में पुष्कर को एक पर्यटक स्थल के तौर पर विकसित करने सम्बन्धी कोई योजना सरकार के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने पुष्कर के विकास हेतु कोई केन्द्रीय सहायता दी है ; और

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

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज चौ० पाटिल) : (क) से (ग). राजस्थान सरकार से प्राप्त एक प्रस्ताव के आधार पर केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने पुष्कर ने एक पर्यटक काम्प्लेक्स के विकास के लिए 13.84 लाख रुपए की राशि स्वीकृत की है।

#### इलेक्ट्रॉनिकी वस्तुओं का आम व्यक्ति को लाभ पहुंचाना

2272. श्री शांति धारीवाल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इलेक्ट्रॉनिकी उद्योग की सीमा शुल्क तथा अन्य शुल्कों में कई रियायतें/छूट दी है ;

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

(ग) क्या शुल्कों को भारी छूट दिए जाने के बावजूद भी इलेक्ट्रानिकी वस्तुओं का लाभ आम उपभोक्ता तक नहीं पहुंच रहा है ; और

(घ) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में क्या उपचारात्मक उपाय करने का विचार है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख) जी, हाँ। ये मोटे तौर पर नीचे दिए अनुसार हैं :—

1. कच्ची सामग्रियों को 35 प्रतिशत की दर से और कल-पुजों को 50 प्रतिशत की दर से सीमा-शुल्क में छूट दी जाती है।
2. इलेक्ट्रानिक संघटक-पुजों को 98 प्रतिशत की दर से छूट दी जाती है।
3. परियोजनाओं के आरम्भिक गठन तथा बाद में पर्याप्त रूप से विस्तार करने के उद्देश्य से पंजीगत वस्तुओं के आयात में 30 प्रतिशत की दर से छूट दी जाती है।
4. आधुनिकीकरण/संतुलन बनाये रखने के लिए सूचीबद्ध पंजीगत वस्तुओं पर 60 प्रतिशत की दर से छूट दी जाती है।
5. कम्प्यूटरो/कम्प्यूटर पेरीफरलों पर 98 प्रतिशत की दर से छूट दी जाती है।
6. सूचीबद्ध संचार उपकरणों पर 100 प्रतिशत छूट दी जाती है।
7. संचार उपकरणों के कलपुजों पर 80 प्रतिशत की दर से छूट दी जाती है।
8. सूचीबद्ध पंजीगत उपकरणों के कलपुजों पर 50 प्रतिशत की दर से छूट दी जाती है।

(ग) और (घ). इलेक्ट्रानिक उत्पादों के विनिर्माण के लिए उपादानों की लागत में कमी लाने के उद्देश्य से विभिन्न वित्तीय उपाय किए जाते हैं। इन उपायों और साथ ही उदार लाइसेंसिंग नीति के उपायों के फलस्वरूप प्रतिस्पर्धात्मक बातावरण तैयार होना सुनिश्चित हो, जिसके अन्तर्गत उपभोक्ता अपनी पसन्द के मुताबिक विभिन्न प्रकार के उत्पाद खरीद सकेगा। देश में इलेक्ट्रानिकी का उत्पादन और उनकी खपत प्रतिवर्ष काफी मात्रा में बढ़ रही है।

दिल्ली में हत्या के मामले

[अनुवाद]

2273. श्री चिन्तामणि जैना : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में वर्ष 1987 में तथा चालू वर्ष के आरम्भिक नौ महीनों के दौरान कितने लोगों की हत्या की गई ?

(ख) हत्या के कितने मामलों को सुलझाया गया है ; और

(ग) हत्या के मामलों को शीघ्र सुलझाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिबम्बरम्) : (क) और (ख) :—

	सूचित किए गए	सुलझाए गए
1987	309	214
1988	226	152
(30-9-1988 तक)		

(ग) अपराधिक इण्ड संहिता की धारा 173 में सभी जांच अधिकारियों के लिए यह आवश्यक है कि वे हत्या के मामलों की जांच बरिष्ठ पूरी करें। दिल्ली पुलिस द्वारा निदेश जारी किए गए हैं कि ऐसे सभी मामलों की जांच बरिष्ठ अधिकारियों के निकट पर्यवेक्षण में पुलिस स्टेशनों के थानेदारों द्वारा व्यक्तिगत रूप से प्राथमिकता के आधार पर की जाएगी। मामलों की बैज्ञानिक जांच को भी प्रोत्साहन दिया जाता है।

**एअर इण्डिया, इण्डियन एयरलाइंस तथा वायुदूत द्वारा उड़ानों का रद्द किया जाना**

2274. श्री पी० एम० सईद : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन महीनों के दौरान एअर इण्डिया, इण्डियन एयरलाइंस तथा वायुदूत द्वारा, अलग-अलग कितनी उड़ानें रद्द की गईं ;

(ख) इन उड़ानों के रद्द करने के क्या कारण हैं तथा इसके लिए क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं ;

(ग) जिन यात्रियों ने अपनी टिकटें पहले ही बुक करा ली थी उनके उनके मामले में क्या कार्यवाही की गई ; और

(घ) उड़ानों के रद्द किए जाने के कारण इन कंपनियों को अलग-अलग कितना नुकसान होने का अनुमान है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज श्री पाटिल) : (क) अगस्त, 1988 से अक्टूबर, 1988 की अवधि में, इण्डियन एयरलाइंस द्वारा परिचालित की जाने वाली कुल 25,454 उड़ानों में से 612 उड़ानें रद्द कर दी गई थीं।

एअर इण्डिया और वायुदूत के सम्बन्ध में सूचना एकत्र की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

(ख) इण्डियन एयरलाइंस द्वारा अपनी उड़ानें परिणामी इंजीनियरी, मौसम आदि कारणों से रद्द की गईं। बेरियो/रद्दकरण को यथासम्भव कम करने के लिए, इण्डियन एयरलाइंस द्वारा अतिरिक्त विमान क्षमता लगाई जा रही है। इण्डियन एयरलाइंस ने अपनी सारणियों में भी परिवर्तन किया है

और देरियों/रहकरण की घटनाओं पर इण्डियन एअरलाइंस और मन्त्रालय द्वारा लगातार निगरानी रखी जाती है।

एअर इण्डिया और वायुदूत के सम्बन्ध में सूचना एकत्र की जा रही है और सभापटल पर रख दी जाएगी।

(ग) यात्रियों को भोजन/अल्पाहार, बैकल्पिक उड़ानों पर परिवहन अथवा अन्य प्रकार का परिवहन होटल आवास आदि उपलब्ध कराए गए। पूर्व सूचना के बिना उड़ानों को रद्द करने की स्थिति में यात्रियों को घन राशि वापिस की गयी।

(घ) रहकरण से होने वाले घाटे का अनुमान लगाना कठिन है क्योंकि यात्रियों ने अपने गन्तव्य स्थान तक बैकल्पिक सेवाओं से मात्रा पूरी की।

### दिल्ली में हुई हत्याओं पर मुकदमें

2275. डा० ए० के० पटेल : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) निरंकारी बाबा, अर्जुन दास, माकन दम्पति और हंसराज सेठी की हत्याओं की जांच में कितना समय लगाया गया ;

(ख) क्या इन हत्याओं के मुकदमें दायर किए गए हैं ; और

(ग) यदि हां, तो किस तिथि को और प्रत्येक मामले इस समय किस चरण में है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतोज मोहन देव) : (क) से (ग). एक विवरण संलग्न है।

### विवरण

निरंकारी बाबा की हत्या का मामला :

निरंकारी बाबा की हत्या के बारे में शास्त्र अधिनियम की धारा 302/34/120-ख के अधीन घाना किंगजवे कैम्प में तारीख 24-4-1980 को दर्ज प्रथम सूचना रिपोर्ट संख्या 395 जांच पड़ताल के लिए 26-4-1980 को केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंप दी गई। जांच पड़ताल पूरी होने के बाद मामले को 20-2-1984 को न्यायालय में प्रस्तुत किया गया है।

श्री अर्जुनदास की हत्या :

श्री अर्जुनदास की हत्या के बारे में भारतीय दण्ड संहिता की धारा 302/307/395/34 तथा शास्त्र अधिनियम की धारा 27/54/59 और आतंकवादी तथा विध्वंसकारी क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम की धारा 3/4 के अधीन तारीख 14-9-1985 को घाना विजयनगर में प्रथम सूचना रिपोर्ट संख्या 504 दर्ज किया गया। मामले को 16-1-1988 को न्यायालय में प्रस्तुत किया गया है।

माकन दम्पति का मामला :

श्री ललित माकन तथा अन्य व्यक्तियों की हत्या के बारे में भारतीय दण्ड संहिता की धारा

120 ख के साथ पठित धारा 302/307/334, शस्त्र अधिनियम की धारा 25/27/54/59 और आतंकवादी तथा विध्वंसकारी क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम की धारा 3/4 के अधीन घाना मोती नगर में तारीख 31-7-1985 को एक मामला प्रथम सूचना रिपोर्ट संख्या 315 दर्ज किया गया। जांच पड़ताल पूरी कर ली गई है तथा अभियोग पत्र तैयार कर लिए हैं।

**श्री हंसराज सेठी की हत्या :**

श्री हंसराज सेठी की हत्या के बारे में भारतीय दण्ड संहिता की धारा 302/307/34, शस्त्र अधिनियम की धारा 25/27/54/59 और आतंकवादी विध्वंसकारी क्रिया कलाप (निवारण) अधिनियम की धारा 3/4 के अधीन घाना कालकाजी में तारीख 30-7-1987 को एक मामला प्रथम सूचना रिपोर्ट संख्या 352 दर्ज किया गया। मामला न्यायालय में तारीख 15-10-1988 को प्रस्तुत किया गया है।

**सीमावर्ती क्षेत्रों में परिचय पत्र जारी करने की प्रायोगिक योजना**

2276. डा० ए० के० पटेल : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी सीमावर्ती विभिन्न जिलों में परिचय पत्र जारी करने सम्बन्धी प्रायोगिक योजना के अन्तर्गत अब तक कितने लोगों को बहुउद्देशीय परिचय पत्र जारी किए गए हैं ;

(ख) इस सम्बन्ध में कितने लोगों को परिचय पत्र जारी करने का लक्ष्य निश्चित किया गया है ;

(ग) इस कार्य पर कितनी धनराशि व्यय की गई है ;

(घ) हथियारों और अन्य प्रतिबन्धित वस्तुओं की तस्करी तथा आतंकवादियों द्वारा सीमा पार करने वाले संवेदनशील क्षेत्रों में इस योजना को पूरा करने का समयबद्ध कार्यक्रम क्या है ;

(ङ) क्या असम और बंगाल राज्य सरकारों ने भी घुसपैठ व अन्य गतिविधियों को रोकने हेतु अपने सीमावर्ती क्षेत्रों में परिचय पत्र सम्बन्धी इस योजना को आरम्भ करने की मांग की है ; और

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

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) और (ख). राजस्थान और गुजरात की राज्य सरकारों ने राजस्थान की 4 चुनी हुई सीमावर्ती तहसीलों और गुजरात के एक चुने हुए तालुका में परिचय पत्र जारी करने की अग्रगामी योजना के कार्यान्वयन के अन्तर्गत अब तक क्रमशः 1,52,291 और 11,382 परिचय पत्र जारी किए हैं। इन चुनी हुई तहसीलों में सभी पात्र व्यक्तियों को परिचयपत्र जारी करने का लक्ष्य था।

(ग) राज्य सरकारों द्वारा भेजी गई सूचना के अनुसार अब तक राजस्थान और गुजरात में क्रमशः 49.84 लाख रुपए और 8.17 लाख रुपए खर्च किए गए हैं।

(घ) से (च). इस समय, इस योजना को, जो अग्रगामी परियोजना के स्वरूप की है, पश्चिमी सीमा के राज्यों के चुने हुए क्षेत्रों के लिए ही बनाया गया है। जबकि पश्चिम बंगाल सरकार से कोई

अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है ; असम सरकार ने पूरे असम राज्य में परिषयपत्रों को जारी करने की योजना प्रारम्भ करने के लिए अनुरोध किया था। राज्य सरकार को सूचित किया गया है कि असम सहित अन्य क्षेत्रों में योजना के विस्तार पर अग्रगामी योजना के पूरी तरह कार्यान्वित किए जाने और उसके उचित मूल्यांकन के बाद ही विचार किया जाएगा।

### दण्डकारण्य परियोजना का हस्तान्तरण

2277. डा० ए० के० पटेल :

श्री के० प्रचामी :

क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दण्डकारण्य परियोजना की कुछ परिसम्पतियों व संस्थानों को राज्य सरकारों को अभी सौंपा जाना शेष है ;

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है तथा इन्हें कब तक सौंप दिया जाएगा ;

(ग) क्या यह सच है कि इस समय अस्पतालों को बन्द कर दिया गया है और चिकित्सा सुविधाएं वास्तविक हस्तान्तरण से बहुत पहले ही समाप्त हो गई थी और चिकित्सा सुविधाओं की अनुपस्थिति में परियोजना के कर्मचारियों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ;

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

(ङ) क्या परियोजना के कर्मचारियों को स्थानान्तरित करने के सम्बन्ध में कोई समझौता हो गया है और यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सगतोष मोहन शेष) : (क) और (ख). दण्डकारण्य परियोजना में चार क्षेत्र हैं नामतः मध्य प्रदेश में परालकोट और कोन्डा गांव और उड़ीसा में उमरकोट और मलकानगिरि। 1985 और 1986 में परालकोट और कोन्डा गांव क्षेत्रों को मध्य प्रदेश सरकार को सौंप दिया गया। उमरकोट क्षेत्र में एक अस्पताल को छोड़कर सभी परिसम्पतियां और संस्थान, 1985 में उड़ीसा सरकार को सौंप दिए गए। जहां तक उड़ीसा में दूसरे क्षेत्र अथवा मलकानगिरि क्षेत्र का सम्बन्ध है, शैक्षिक संस्थान पशुचिकित्सा संस्थान तथा सधु सिन्हाई योजनाएं उड़ीसा सरकार को सौंप दी गई हैं। उड़ीसा सरकार द्वारा अलग-अलग विभागों को अनुदेश जारी कर दिए गए हैं ताकि वे क्षेत्र परिसम्पतियां अधिकार में ले सकें।

(ग) और (घ). परियोजना द्वारा स्थापित अस्पतालों को बन्द नहीं किया गया है। परियोजना से सम्बन्धित कुछ कर्मचारियों को चिकित्सा सुविधाएं इन अस्पतालों द्वारा दी जा रही है।

(ङ) परियोजना के कर्मचारियों को फालतू घोषित किया जा रहा है और निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार अन्य सरकारी संगठनों में पुनः तैनात किया जा रहा है।

सरकारी कर्मचारियों को अबकाश यात्रा रियायत

2278. श्री बी० कुञ्ज राव : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात का पता चला है कि सरकारी कर्मचारियों के अवकाश यात्रा रियायत के मामलों में कई अनियमितताएं हैं ;

(ख) क्या सरकार को अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनमें अवकाश यात्रा रियायत के स्थान पर कुछ नकद धनराशि का भुगतान करने का अनुरोध किया गया है ; और

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

कार्मिक, लोक शिक्षायात तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (जी पी० चिदम्बरम) : (क) बूँक छुट्टी यात्रा रियायत के लिए सरकारी कर्मचारियों के दावों की जांच तथा कारंबाई विभिन्न मन्त्रालयों/विभागों/कार्यालयों में सम्बन्धित प्रशासनिक प्राधिकारियों द्वारा की जाती है अतः प्रत्येक मामले में बरती गई अनियमितताओं से सम्बन्धित सूचना केन्द्रीकृत रूप से उपलब्ध नहीं है ।

(ख) और (ग). छुट्टी यात्रा रियायत की विद्यमान योजना के स्थान पर नकद भुगतान के सुझाव पर समय-समय पर विचार किया गया है । चतुर्थ वेतन आयोग ने भी सरकारी कर्मचारियों की सेवा संस्थाओं द्वारा दिए गए इस सुझाव पर विचार किया था कि कथित कदाचार को दूर करने के लिए भारत के किसी भी स्थान के लिए छुट्टी यात्रा रियायत के नकदीकरण की अनुमति दी जाए । तथापि, आयोग छुट्टी यात्रा रियायत योजना में किसी प्रकार के आशोधन की सिफारिश नहीं की । सरकार ने आयोग की यह सिफारिश स्वीकार कर ली है ।

#### सीमा सुरक्षा बल का आधुनिकीकरण

2279. श्री बनबारी लाल पुरोहित :

श्री० रामकृष्ण मोरे :

क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार सीमाओं पर अनधिकृत रूप से चल रही गतिविधियों पर रोक लगाने की दृष्टि से सीमा सुरक्षा बल के संगठनात्मक और कार्य चालनात्मक ढाँचे को पुनः आधुनिक स्वरूप प्रदान करने का है ;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में प्रस्तावित उपायों की मुख्य बातें क्या हैं ; और

(ग) सरकार का सीमाओं पर अनधिकृत रूप से चल रही गतिविधियों को रोकने के लिए और कौन से उपाय करने का विचार है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) जी हां श्रीमान् ।

(ख) और (ग). सीमा सुरक्षा बल की संख्या तथा मूल संरचनाओं में वृद्धि पंचवर्षीय प्रसार कार्यक्रम के अन्तर्गत सीमाओं पर अनधिकृत गतिविधियों को रोकने के लिए की जा रही है । इसके अतिरिक्त सीमा सुरक्षा बल के लिए अतिरिक्त जन शक्ति और विभिन्न उपस्कर तथा उपकरण भी मंजूर किए गए हैं ।

केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा मारे गए छात्र

2280. श्री बनवारी लाल पुरोहित :

श्री भद्रेश्वर तांती :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा अक्तूबर, 1988 के दौरान देशभर में मारे गए भ्रष्टाचार विरोधी छात्रों में घोडाघड़ी और आय के अनुपात से अधिक सम्पत्तियां रखने के करोड़ों रुपये के मामले पकड़े गए हैं ;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा मारे गए छात्रों और दोष सिद्ध करने वाले बरामद दस्तावेजों, आदि का ब्योरा क्या है ; और

(ग) सरकार का आय के अनुपात से अधिक सम्पत्ति रखने के दोषी पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

कार्मिक लोक शिक्षा तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने अक्तूबर, 1988 में अपने विशेष अभियान के दौरान, घोडाघड़ी तथा आय के अनुपात से अधिक परिसम्पत्तियां रखने के मामलों का पता लगाने के लिए देश भर में तलाशियां लीं ।

(ख) उपर्युक्त तलाशियों के दौरान निम्नलिखित चल/अचल परिसम्पत्तियों का पता चला :—

चल परिसम्पत्तियां : रुपये 41.96 लाख

अचल परिसम्पत्तियां : रुपये 37.14 लाख

इसके अतिरिक्त, बड़ी संख्या में अभिशंसी दस्तावेज बरामद किए गए हैं ।

(ग) 22 मामले दर्ज कर लिए गए हैं ।

उड़ान योग्यता प्रमाण पत्र

2281. श्री शान्ति लाल पटेल :

श्री जी० एस० बासकराजु :

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

(क) क्या देश में विमानों की उड़ान के लिए "उड़ानयोग्यता" प्रमाणपत्र तथा विमान चालक को लाइसेंस देने सम्बन्धी सभी प्रावधानों की पुनरीक्षा करने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं ;

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

(ग) किन-किन नये उपायों पर विचार किया जा रहा है ; और

(घ) इन्हें कब तक अन्तिम रूप दिया जायेगा ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिबराज बी० पाटिल) : (क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (घ). प्रश्न नहीं उठते।

भारतीय होटल प्रतिष्ठानों में विदेशी होटल संचालकों की भागीदारी

2282. श्री शान्ति लाल पटेल :

श्री जी० एस० बासबराजू :

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

(क) क्या सरकार ने हाल ही में भारतीय होटल प्रतिष्ठानों में विदेशी होटल संचालकों का 51 प्रतिशत समान भागदारी की अनुमति देने का निर्णय लिया है ;

(ख) यदि हां, तो इससे भारत में पर्यटन उद्योग को कहां तक बढ़ावा मिलेगा ; और

(ग) पर्यटन को और अधिक बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिबराज बी० पाटिल) : (क) भारतीय होटल प्रतिष्ठानों में विदेशी होटल संचालकों द्वारा 51 प्रतिशत समान भागीदारी की सचिवों की समिति ने सिफारिश की है।

(ख) इस निर्णय का उद्देश्य यह है कि वित्तीय संसाधनों को एकत्र किया जाए ताकि होटल आवास के विकास को गति प्रदान की जा सके जिसकी कि फिलहाल मांग की तुलना में कमी है।

(ग) सरकार ने पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए जो अन्य कदम उठाए हैं उनमें ये शामिल है— उपभोक्ता विज्ञापन पर बल देते हुए जोरदार प्रचार अभियान, विदेशी मीडिया एजेंसियों के साथ जन-सम्पर्क बढ़ाना, विशेष अभिरुचि के पर्यटन का संवर्धन, संवर्धनात्मक स्कीमें तथा ऑफ-सीजन स्कीमें यथा "एफोर्ट्स इंडिया" चलाना और चार्टर यातायात सहित आधार संरचनात्मक विधाओं तथा परिवहन प्रणाली का विकास, आदि।

तारापुर परमाणु विद्युत केन्द्र से गुम हुए इंजीनियर

2284. श्री शान्ति लाल पटेल :

श्री एस० एम० गुरड्डी :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तारापुर परमाणु विद्युत केन्द्र से कई युवा इंजीनियरों के गुम हो जाने का समाचार है ;

- (ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ;  
 (ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई जांच की गई है ; और  
 (घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, नहीं। तारापुर परमाणु बिजलीघर के एक वैज्ञानिक सहायक श्री ए० बी० पाटिल 7 सितम्बर, 1987 के अपराह्न से संयंत्र से गुम हैं।

(ख) से (घ). श्री पाटिल की गुमशुदगी की मिलायत पंच मार्ग पुलिस स्टेशन, तारापुर में विधिवत दर्ज कराई गई थी और पुलिस ने इस बारे में पूछताछ की। श्री पाटिल के गुम होने की जानकारी मिलित परसन्स ब्यूरो, बम्बई को भी दे दी गयी थी तथा श्री पाटिल का फोटो बम्बई दूरदर्शन पर भी दिखाया गया था। देश की सभी पुलिस एजेंसियों को वायरलैस संदेश भी दिए गए थे। इन सब कोशिशों के बावजूद श्री पाटिल का पता नहीं चल सका है।

#### सीमा पर पाकिस्तानी सेना का जमाव

2285. श्री प्रकाश शर्मा :

श्री मानिक रेड्डी :

श्री एम० रघुमा रेड्डी :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 14 अक्टूबर के "न्यूजटाइम" में प्रकाशित उस समाचार की ओर आकर्षित हुआ है जिसमें यह बताया गया है कि पाकिस्तान राजस्थान, पंजाब और जम्मू-कश्मीर सीमा पर अपनी सेना का जमाव कर रहा है ;

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

(ग) क्या इस स्थिति का सामना करने के लिए सरकार ने कोई कदम उठाए हैं ; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

रक्षा मंत्रालय में, रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री जितामणि पाणिग्रही) : (क) और (ख). सरकार ने समाचार को देखा है। राजस्थान, पंजाब और जम्मू और कश्मीर में पाकिस्तानी सैनिकों का कोई असामान्य जमाव ध्यान में नहीं आया है।

(ग) और (घ). सरकार उन सभी गतिविधियों पर बराबर नजर रखती है जिनका हमारी सुरक्षा पर भी प्रभाव पड़ता है और पूर्ण रक्षा तैयारी सुनिश्चित करने के लिए समय-समय पर उचित उपाय करती है।

## इण्डियन एयरलाइन्स की उड़ानों में विलम्ब

2286. श्री प्रकाश चन्द्र :

श्री एम० रघुमा रेड्डी :

श्री मानिक रेड्डी :

श्री एस० जी० घोषप :

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

(क) इस वर्ष जनवरी से अक्टूबर, तक की अवधि में इण्डियन एयरलाइन्स की कितनी उड़ानों में विलम्ब हुआ ;

(ख) इसके क्या कारण थे ; और

(ग) विमानों के समय पर उड़ान भरने के लिए क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) : (क) जनवरी, 1988 से अक्टूबर 1988 तक की अवधि के दौरान, इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा परिचालित 89,887 उड़ानों में से 31,705 उड़ानें देर से उड़ी/रद्द की गईं।

(ख) देरी के मुख्य कारण परिणामी विलम्ब, इन्जिनियरी, मौसम इत्यादि हैं।

(ग) उड़ानों में देरी कम करने के लिए इण्डियन एयरलाइन्स द्वारा अतिरिक्त विमानसमता को शामिल किया जा रहा है, उड़ानों का समय पुनः निर्धारित किया गया है तथा इण्डियन एयरलाइन्स एवं मन्त्रालय द्वारा नियमित निगरानी रखी जा रही है।

## आधुनिक जेट प्रशिक्षक विमान की खरीद

2287. श्री विजय एन० पाटिल : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय वायु सेना में इस समय किस ब्रांड के जेट प्रशिक्षक विमान उपयोग में लाए जा रहे हैं ;

(ख) क्या वर्तमान जेट प्रशिक्षक विमान पुराने किस्म के हैं और आधुनिक जेट प्रशिक्षक विमानों की खरीद में अत्यधिक विलम्ब किया जा रहा है ; और

(ग) यदि हाँ, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं और ऐसे विमानों के अन्तिम रूप संशोधन के लिए क्या आधार निश्चित किए जाएंगे ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री चितामणि पाणिग्रही) : (क) से (ग). भारतीय वायुसेना, पायलट प्रशिक्षण के विभिन्न चरणों में, विभिन्न जेट प्रशिक्षक विमानों का उपयोग करती है। वायुसेना एक उपयुक्त आधुनिकतम जेट प्रशिक्षण विमान उपलब्ध करने के बारे में भी विचार कर रही है। इस सम्बन्ध में और ध्योरे प्रकट करना लोकहित में नहीं होगा।

**“अग्नि” प्रक्षेपास्त्र के परीक्षण में विलम्ब**

2288. श्री बालासाहिब बिसे पाटिल : क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या “अग्नि” प्रक्षेपास्त्र परीक्षण में विलम्ब हुआ है ;
- (ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ;
- (ग) यह प्रस्तावित परीक्षण कब किया जाएगा ;
- (घ) क्या परीक्षण स्थल से बेदखल व्यक्तियों का पुनर्वास कर दिया गया है ; और
- (ङ) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है और क्या अभी भी कुछ परिवारों का पुनर्वास किया जाना है और उनकी संख्या कितनी है ?

रक्षा मंत्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री बितामणि वाणिप्रहारी) :  
(क) से (ग). रक्षा अनुसंधान और विकास संगठन कई प्रक्षेपास्त्रों का उद्घाटन परीक्षण कर रहा है। ये परीक्षण लगातार चलते रहते हैं और परीक्षण से पूर्व ऐसे प्रक्षेपास्त्रों को छोड़े जाने के ब्योरे प्रकट करना राष्ट्रीय हित में नहीं है।

- (घ) बलियापाल क्षेत्र से अभी तक आबादी नहीं हटाई गई है।
- (ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

**चयन प्रक्रिया के संबंध में संघ लोक सेवा आयोग समिति**

2289. श्री बाला साहिब बिसे पाटिल : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या संघ लोक सेवा आयोग ने भर्ती की विद्यमान योजना के सभी पहलुओं की जांच करने एवं चयन प्रक्रिया में सुधार करने के लिए एक समिति नियुक्त की है ;
- (ख) यदि हाँ, तो इस समिति के निदेश पद क्या हैं ; और
- (ग) समिति अपनी रिपोर्ट कब तक प्रस्तुत करेगी ?

कार्मिक, लोक निकायत तथा पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) संघ लोक सेवा आयोग ने सिविल सेवा परीक्षा योजना की पुनरीक्षा करने के लिए विशेषज्ञों की एक समिति नियुक्त की है।

(ख) समिति के विचारार्थ विषय इस प्रकार हैं :—

- (1) कोठारी समिति की रिपोर्ट के परिणामस्वरूप अखिल भारतीय तथा केन्द्रीय सेवाओं की यथा-स्थापित चयन पद्धति की पुनरीक्षा तथा मूल्यांकन करना तथा ऐसी सिफारिशें करना जो कि अन्य बातों के साथ-साथ विभिन्न सेवाओं की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, इस पद्धति में और आगे सुधार करने के लिए वांछनीय हों।
- (11) इस परीक्षा की पद्धति में कुछेक अन्य विषयों, विशेषकर चिकित्सा सम्बन्धी

विषय शामिल करने तथा साथ ही किसी विषय को यदि आवश्यक समझा जाए तो इसमें से निकाले जाने के प्रश्न की जांच करना।

(III) भर्ती क्रियाविधि में व्याख्यान, सामूहिक चर्चाएं, मनोवैज्ञानिक तथा अभिराज्य परीक्षण आरम्भ किए जाने की जांच करना।

(IV) समिति के मतानुसार कोई अन्य मामला जिसका उपर्युक्त विषयों से कोई सम्बन्ध हो अथवा अथवा जिसे संघ लोक सेवा आयोग द्वारा समिति को भेजा जाए।

(ग) 12-9-88 को स्थापित समिति से यह कहा गया है कि वह छह मास की अवधि में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करें।

केरल में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लोगों पर अत्याचार

2290. प्रो० पी० अ० कुरियन : क्या कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1987-88 के दौरान केरल में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों पर हुए अत्याचारों के मामलों पर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के आयुक्त ने कोई कार्यवाही की है ; और

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

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उरांब) : (क) 1987-88 के दौरान अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयुक्त ने, केरल में अनुसूचित जातियों पर हुए अत्याचार के सात मामलों पर कार्यवाही की थी।

(ख) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

केरल में 1987-88 के दौरान अनुसूचित जातियों पर अत्याचारों के सात मामलों पर अनु० जाति तथा अनु० जनजाति आयुक्त द्वारा की गई कार्रवाई के ब्यौरे

मामला संख्या-1

भारत सरकार के क्षेत्रीय प्रचार कार्यालय तलप, कन्नानोर-2 में अनुसूचित जाति के चालक श्री एम० के० थंकपन्न से दिनांक 25-9-87 का एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था जिसमें आरोप लगाया गया था कि प्रचार अधिकारी श्री एल० हरिहर अय्यर तथा प्रचार सहायक श्री के० सी० कृष्णन् ने संयुक्त रूप से 22-8-87 को कार्यालय में उन पर आक्रमण किया तथा उन्हें (श्री थंकपन्न) कन्नानोर जिला अस्पताल में भर्ती होना पड़ा। अनु० जाति तथा अनु० जनजाति आयुक्त के कार्यालय द्वारा 27-11-87 को मामले के तथ्यों हेतु कलैक्टर, कन्नानोर को पत्र लिखा गया। 22-2-88 को एक अनुस्मारक भी जारी किया गया। दिनांक 30-3-88 के पत्र द्वारा जिला कलैक्टर, कन्नानोर ने सूचित किया कि प्रचार अधिकारी तथा शिकायतकर्ता दोनों ही नशे की हालत में थे तथा इनमें अपशब्दों का आदान-प्रदान हुआ और मारपीट हुई। प्रचार सहायक ने भी झगड़े में भाग लिया। घटना के पश्चात 21-10-87 को श्री एल० हरिहर अय्यर को संयुक्त निदेशक, क्षेत्रीय प्रचार कार्यालय में स्थानांतरित

कर दिया गया। श्री हरिहर अय्यर तथा श्री वे० सी० कृष्णन् के विरुद्ध विभागीय कार्रवाई करने का भी मुद्दाव दिया गया था। मामला गैर दण्डनीय था अतः जिला प्रशासन की ओर से अगली कोई कार्रवाई करनी आवश्यक नहीं समझी गई।

**मामला संख्या-2**

वट्टिकाजाती संरक्षण समिति, पेक्कमबाडाम्ना, कोडामन्नलम, उत्तरी पक्कर जिला-एरनाकुलम् के सचिव से दिनांक 26-10-87 का एक अध्यावेदन प्राप्त हुआ था इसमें आरोप लगाया था कि नगरपालिका आयुक्त, पक्कर श्री के० कोचुकृष्णन् (एक अनु० जाति व्यक्ति) को उनके अधीन काम करने वाले कर्मचारी, स्वास्थ्य निरीक्षक श्री जी० उन्नीकृष्णन् द्वारा पीटा गया। श्री उन्नीकृष्णन् नायर को निलम्बित कर दिया था और मामले की सूचना सब-इंस्पेक्टर पुलिस, उत्तरी पक्कर को दी गई। नगरपालिका प्रशासन निदेशक, त्रिवेन्द्रम, जिन्हें इस मामले में लिखा गया था, ने 10-2-88 को अनु० जाति अनु० जनजाति आयुक्त कार्यालय को सूचित किया कि अभियुक्त ने 17-10-87 को नशे की हालत में श्री के० कोचुकृष्णन् के विरुद्ध अभद्र भाषा का व्यवहार किया तथा उन पर कुर्सी से प्रहार करने की कोशिश की। अभियुक्त को 17-10-87 को पुलिस हिरासत में ले लिया गया तथा जमानत पर छोड़ा गया। उन्हें 17-10-87 के अपराह्न से निलम्बित कर दिया गया। अभियुक्त के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई शुरू की जा रही है। मामले की अद्यतन स्थिति ज्ञात नहीं है। 13-5-88 को अनुस्मारक भेजा गया था।

**मामला संख्या-3**

समाचार पत्र की इस रिपोर्ट कि त्रिवेन्द्रम शहर के एक अनु०जाति के युवक के साथ कुछ लोगों द्वारा व्यवहार किया गया तथा उसे मूत्र पीने एवं मानव उत्सर्ग खाने के लिए बाध्य किया गया, के संदर्भ में अनु० जातियों के विशेष आयुक्त द्वारा 12-4-88 को केरल सरकार के मुख्य सचिव को बेतार संदेश भेजा गया था। इस संदेश को सचिव, अनु०जाति/अनु०जनजाति, विकास विभाग, केरल सरकार तथा उप-निदेशक, राष्ट्रीय अनु०जाति तथा अनु०जनजाति आयोग, त्रिवेन्द्रम को दोहराया गया। केरल सरकार के मुख्य सचिव को 27-4-88 को पुनः बेतार संदेश भेजा गया। दिनांक 12-5-88 को सचिव, अनु०जाति/अनु०जनजाति विकास विभाग, केरल से प्राप्त दिनांक 5-5-88 के एक बेतार संदेश में कहा गया कि अमानवीय व्यवहार से सम्बन्धित आरोप बिल्कुल झूठा था तथा फिर भी, पुलिस महानिरीक्षक को इस मामले की दोबारा जांच करने के लिए विशेष निदेश दिए गए हैं। दिनांक 25-5-88 के एक बेतार संदेश द्वारा अनु० जातियों के विशेष आयुक्त द्वारा सचिव, अनु०जाति/अनु० जनजाति विकास विभाग को मुद्दाव दिया गया कि केन्द्रीय गृह मंत्री के दिनांक 10-3-80 के अंशा० पत्र सं०-III/11011/4/80-एन० आई० डी० तथा दिनांक 15-4-85 के अंशा० पत्र सं०-III/11011/4/85-पी० सी० आर० (डिस्क) द्वारा सूचित भारत सरकार के दिशा-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए इस मामले तथा निम्न उल्लिखित मामला संख्या-4 की शीघ्र जांच करने तथा अभियोग चलाने के लिए विशेष न्यायालय स्थापित किए जाएं और एक विशेष जांच अधिकारी तथा एक विशेष अभियोगता की नियुक्त की जाए।

अनु०जनजाति निदेशक, भारत सरकार, मद्रास जो कि अनु० जाति तथा अनु० जनजाति के पदेन उपायुक्त भी हैं और उप-निदेशक अनु०जाति तथा अनु० जनजाति, भारत सरकार, त्रिवेन्द्रम के पद का अतिरिक्त कार्यभार भी संभाल रहे हैं, द्वारा भी स्थल-पर-ही जांच की गई थी। 20-9-88 को

उप-सचिव, अनु० जाति/अनु० जनजाति, केरल सरकार में पुलिस मन्त्रिरीअक, केरल की रिपोर्ट की एक प्रति भेजने का अनुरोध किया गया है। राज्य सरकार के उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है।

मामला संख्या-4

23 मई को कोचीन में हिंदुस्तान टाइम्स तथा 24-5-88 के इण्डियन एक्सप्रेस में समाचार प्रकाशित हुआ कि इर्नाकुलम् जिले के कोथामंगलम् के श्री कृष्णाकुण्टी, 21 वर्षीय अनु० जाति के युवा को 23-5-88 को स्थानीय पुलिस स्टेशन में हिरासत में पुलिस द्वारा बनपूर्बक मानव का मलमूत्र छलाया व पिलाया गया। उसने बताया कि एक चोरी के मामले में उसे 2-5-88 को पूछताछ के लिए पुलिस स्टेशन में लाया गया। उसने आरोप लगाया कि 14-5-88 को हिरासत से छूटने के अनेक दिनों तक उसके साथ पशुता का व्यवहार किया गया। अनुसूचित जाति के विशेष आयुक्त ने दिनांक 25-5-88 को केरल सरकार के मुख्य सचिव को बेतार संदेश द्वारा सूचित किया कि मामले की शीघ्र जांच तथा विशेष न्यायालयों की स्थापना का सुझाव दिया। केत नं०-3 में बताए गए भारत सरकार के मार्ग निर्देशों को ध्यान में रखते हुए मामलों पर शीघ्र करवाई जाए। बेतार संदेश को दुबारा सचिव, अनु० जाति/अनु० जनजाति विकास विभाग, केरल, उप-निदेशक, आयुक्त, राष्ट्रीय अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति, त्रिवेन्द्रम, कलेक्टर, एरनाकुलम्, पुलिस अधीक्षक, एरनाकुलम् तथा उप-कलेक्टर, कोथामंगलम् को भेजा गया। सचिव, गृह (विशेष सैल) विभाग, केरल सरकार ने अनुसूचित जाति के विशेष आयुक्त को दिनांक 9-6-88 के पत्र द्वारा सूचित किया तथा आर० डी० ओ० मोवात्तापूझा को जांच पड़ताल करने के आदेश दिए। उन्होंने यह भी कहा कि अनुजातियों तथा अनु० जनजातियों पर अत्याचारों को निपटाए जाने वाले मामलों की संख्या केरल में विशेष न्यायालय की स्थापना करने के लिए न्यायासंगत नहीं है।

जून, 1988 में निदेशक, अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति, मद्रास सरकार द्वारा जांच करवाई गई जो कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के पदेन आयुक्त हैं तथा उप-निदेशक, अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति, भारत सरकार, त्रिवेन्द्रम का अतिरिक्त कार्यभार संभालना है। सचिव (गृह विभाग), (विशेष सैल), केरल सरकार ने 20-9-88 को आर० डी० ओ०, मोकोवात्तापूझा को रिपोर्ट की एक प्रति संग्रहन करने को लिखा है। उत्तर प्रतीक्षित है।

मामला संख्या-5

इलिस्ट्रेड विकली आफ इण्डिया में 26-6-88 को एक लेख प्रकाशित किया गया कि नायर डेम पुलिस स्टेशन के क्षेत्राधिकार में त्रिवेन्द्रम के पाम 30-4-88 को एक अनुसूचित जाति की लड़की पर हमला तथा बलात्कार किया गया। इसके संदर्भ में अनुसूचित जाति के विशेष आयुक्त द्वारा मुख्य सचिव, केरल सरकार को बेतार संदेश भेजा गया तथा 28-6-88 को तथ्य मांगे गए तथा मामले पर कार्रवाई की गई। दुबारा बेतार संदेश गृह सचिव, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति विकास विभाग, कलेक्टर, त्रिवेन्द्रम तथा पुलिस अधीक्षक, त्रिवेन्द्रम, सचिव, गृह विभाग, को दिनांक 5-7-88 के पत्र द्वारा सूचित किया गया। मामला पुलिस अधीक्षक, त्रिवेन्द्रम (ग्रामीण) को तुरन्त रिपोर्ट करन क लिए भेजा गया। 30-8-88 को एक अनुस्मारक सचिव, गृह (विशेष सैल) विभाग, केरल सरकार को भेजा गया। अन्तिम उत्तर प्रतीक्षित है।

## मामला संख्या-6

दिनांक 5-10-88 के इण्डियन एक्सप्रेस में एक समाचार प्रकाशित हुआ कि 15-वर्षीय अनुसूचित जाति की एक लड़की के साथ 3-10-88 को कुयोसू के पास कसरोड़ा में एक युवक ने बलात्कार किया। इस समाचार के आधार पर दिनांक 25-10-88 को अनुसूचित तथा अनुसूजनजाति के आयुक्त के कार्यालय से एक पत्र जिला कलेक्टर तथा पुलिस अधीक्षक, जिला-कसरोड़ा को तथ्यों तथा मामले पर कार्रवाई के लिए भेजा गया। विशेष आयुक्त अनुसूचित जाति द्वारा दिनांक 7-11-88 को मुख्य सचिव, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति विकास विभाग, केरल सरकार, तथा उप निदेशक, अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति, त्रिवेन्द्रम, जिला कलेक्टर, कसरोड़ा, तथा पुलिस अधीक्षक, कसरोड़ा को एक बेतार संदेश भेजा गया। केस नं० 3 में बताए गए भारत सरकार के मार्ग-निर्देशों को ध्यान में रखते हुए उनसे अनुरोध किया गया कि मामले के पूर्ण तथ्य और आवश्यक उपाय के बारे में सूचित किया जाए। मार्ग-निर्देशों में उल्लिखित पुनर्वास के उपायों के लिए विशेष आयुक्त के बेतार संदेश में लड़की पर हुए मनोवैज्ञानिक मानसिक आघात को ध्यान में रखते हुए विशेष प्रबन्ध की आवश्यकता पर विशेष जोर दिया गया। सम्बन्धित प्राधिकारियों से उत्तर प्रतीक्षित है।

## मामला संख्या-7

दिनांक 27-10-88 को स्टेटमैन और वैट्रियाट में समाचार प्रकाशित हुआ जिसमें यह आरोप लगाया गया था कि पालघाट जिले में पाजामपालाकोड में भूस्वामी से अपने 4 दिन के बेतन के बकाया मांगने के लिए भूस्वामी द्वारा मारपीट करने के बाद, 40 वर्षीय हरिजन कृषि मजदूर श्री बेलयूधन की मृत्यु हो गई थी। अनुसूचित जातियों के विशेष आयुक्त द्वारा 31-10-88 को भारत सरकार के मुख्य सचिव, गृह सचिव, सचिव, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति विकास, अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के उप निदेशक भारत सरकार, त्रिवेन्द्रम, कर्लक्टर, पालघाट और पुलिस अधीक्षक, पालघाट को एक बेतार संदेश भेजा गया था। पुलिस अधीक्षक, पालघाट से उत्तर प्राप्त हुआ जिसमें सूचित किया :—

अलायट पुलिस स्टेशन में भारतीय दंड संहिता की धारा 323 और 324 के अधीन अपराध सं० 408/88/302 में परिवर्तित, रजिस्टर्ड किया गया है। मामले का सार निम्न प्रकार है :— 22-10-88 को लगभग 15.00 बजे, अभियुक्त मणी सुपुत्री गोविन्दन इजूपासन, निवासी पजामा-पालकोड ने श्री बेलायूधन सुपुत्र श्री देवी निवामी पजामापालकोड को अपशब्दों के कारण हाथों और छट्टियों से पीटा और बेलायूधन को गम्भीर चोटें आईं। साक्षियों द्वारा घटना के बाद बेलायूधन को तालुक मुख्यालय, अस्पताल, अंबालर में ले जाया गया और पड़ोसी उसे अच्छे उपचार के लिए दुबारा मेडिकल कालेज अस्पताल, त्रिचूर ले गए। घायल बेलायूधन की एम० सी० अस्पताल त्रिचूर में 25-1-88 को लगभग 2-40 अपराह्न (में मृत्यु की गई। शव की परीक्षा की गई और शव परीक्षा प्रमाण पत्र के अनुसार “मृतक की मृत्यु का कारण छाती और पेट में चोट” था। चिकित्सा अधिकारी जिसने शव परीक्षा की का विचार था कि मृतक की मृत्यु, छाती और पेट पर पैरों से चोट मारने से हुई। अभियुक्त मणी को 30-10-88 को गिरफ्तार किया गया और अब वह रिमांड पर है। मृतक बेलायूधन दैनिक कृषि मजदूर था। वह अभियुक्त मणी के धान के खेतों में कार्य करता था और उसकी बेलगाड़ी चलाता था। मृतक अभियुक्त का बन्धक मजदूर नहीं था। अभियुक्त भी गांव में लगभग 1-1/2 एकड़ धान के खेत हैं। अब इस मामले की पुलिस सी आई अलायट द्वारा जांच की गई है।

अब तक की गई जाँच से निम्नलिखित तथ्यों का पता चलता है। 22-10-19-88 को मृतक बेलायूधन, अभियुक्त के मकान पर लगभग 3 बजे गया और अपने वेतन के 10 रु० बकाया माँगे। मृतक पूर्ण तरह नशे में बताया गया था। मणी अपने मकान पर बरामदे के बाहर बैठा हुआ था। उसने भी शराब पी हुई थी। अभियुक्त ने अनुसार वेतन का कोई बकाया नहीं था और जब अभियुक्त ने 10 रुपए देने से इन्कार किया तो उनमें गर्मागर्मी हुई और अभियुक्त ने मृतक को हाथों से मारा पीटा और पैरों से छकेला। मृतक मणी के मकान के सामने गिर गया और अभियुक्त ने एक छड़ी ली और उसके चेहरे पर मारी और अपने मकान के अन्दर भाग गया। इस कल्याण पत्नी गोपालन, दशयानी पत्नी संकरा-मकुटटी, खेलन सपुत्र नीलन, रामाकृष्णन सपुत्र माघावन आदि ने देखा। साक्षी मृतक को अलाबर अस्पताल ले गए और फिर मंडिकल कालेज अस्पताल त्रिचूर ले गए जहाँ उसकी मृतक हो गई। समाचार पत्र की रिपोर्ट अतिशयोक्तिपूर्ण है। इसमें कोई मजदूर झगड़ा नहीं है या नागरिक अधिकारों से बाँधित करना नहीं है।

#### परमाणु ऊर्जा उत्पादन का प्रतिशत

2291. प्रो० पी० जे० कुरियन : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) इस समय कुल ऊर्जा उत्पादन में से परमाणु ऊर्जा का कितना प्रतिशत उत्पादन होता है ;  
 (ख) क्या परमाणु ऊर्जा आयोग ने इस प्रतिशत में पर्याप्त वृद्धि करने के लिए एक संदर्भी योजना तैयार की है ;  
 (ग) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ; और  
 (घ) परमाणु दुर्घटना से बचने के लिए उठाए गए कदमों का व्यौरा क्या है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अंतरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) इस समय हमारे देश में पैदा होने वाली कुल बिजली का लगभग 3 प्रतिशत भाग ही परमाणु बिजली घरों में पैदा होता है।

(ख) जी हाँ।

(ग) 10,000 मेगावाट परमाणु बिजली के उत्पादन की क्षमता हासिल करने के लिए परमाणु बिजली सम्बन्धी एक कार्यक्रम तैयार किया गया है, जिससे सम् 2000 तक पैदा होने वाली बिजली में परमाणु बिजली का भाग बढ़कर 10 प्रतिशत हो जाएगा। इसके अलावा, 1000 मेगावाट क्षमता वाले दूँ यूनिट सोवियत संघ की सहायता से लगाए जाएंगे।

(घ) परमाणु बिजलीघरों के सुरक्षा सम्बन्धी पहलुओं की समीक्षा लगातार की जाती है। आधुनिकतम सुरक्षा सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय मानकों को शामिल करने के लिए डिजायनों को अद्यतन बनाया जाता है। इसके अलावा, हर बिजलीघर में किसी भी आपात स्थित से निपटने के लिए आपात स्थित में तैयार रहने की ऐसी योजनाएँ मौजूद हैं जिनका पूर्वाभ्यास भलीभाँति किया जा चुका है।

## कर्नाटक की पर्यटन परियोजनाओं की मंजूरी

2292. श्री एच. बी. वाटिल :

श्री एच. बी. रामसुतु :

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

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने हाल ही में कर्नाटक की कुछ पर्यटन परियोजनाओं को मंजूरी प्रदान की है ;

(ख) यदि हाँ, तो मंजूर की गई परियोजनाओं, प्रत्येक परियोजना की लागत तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है ; और

(ग) कर्नाटक में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी. वाटिल) : (क) जी, हाँ।

(ख) अब तक 1989-90 के दौरान केन्द्रीय पर्यटन विभाग ने कर्नाटक में निम्न परियोजनाओं को मंजूरी दी है :—

(लाख रुपये में)

क्र० सं० परियोजना	स्वीकृत राशि	रिलीज की गई राशि
1. बेलूर में पर्यटन परिसर	32.46	8.00
2. श्री रंगपत्तनम में रेस्तराँ	6.00	3.00
3. मैसूर में यात्री निवास	36.02	10.00

(ग) कर्नाटक में पर्यटन का संवर्धन करने के लिए उठाए गए कदमों में पर्यटन आधार-संरचना को सुदृढ़ करना, प्रचार एवं संबन्धन आदि को बढ़ावा देना शामिल है।

पंजाब में आतंकवादी गतिविधियों के हताहतों को मुआवजा

2293. श्री ई. अय्यप्प रेड्डी : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब और दिल्ली में आतंकवादी गतिविधियों से हताहत लोगों को पिछले तीन वर्षों के दौरान दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है ; और

(ख) इसी अवधि के दौरान आतंकवादियों द्वारा मारे गए सुरक्षा कर्मियों के परिवारों को दिए गए मुआवजे का ब्यौरा क्या है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) और (ख). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

#### पंजाब और दिल्ली में अपराध की घटनाओं

2294. श्री ई० अय्यप्प रेड्डी : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान पंजाब तथा दिल्ली में हत्या तथा डकैती की कितनी घटनाएं हुई हैं ;

(ख) कितने मामलों में न्यायालय में आरोप पत्र दाखिल किए गए हैं ; और

(ग) इस सम्बन्ध में कितने अभियुक्तों पर मुकदमा चलाया गया था तथा नजा दी गई ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) से (ग). सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

#### ग्रामीण तथा शहरी आय में असमानता

2295. श्री ई० अय्यप्प रेड्डी : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत दशक के दौरान शहरी आय तथा ग्रामीण आय के बीच असमानता में अत्यधिक वृद्धि हुई ;

(ख) क्या कृषि उत्पाद तथा औद्योगिक सामान की कीमतों के बीच असमानता में भी अत्यधिक वृद्धि हुई है ; और

(ग) क्या इस असमानता को दूर करने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं ?

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधव सिंह सोलंकी) : (क) केन्द्रीय सांख्यिकी संगठन द्वारा ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों के लिए संकलित किए गए प्रति व्यक्ति आय के अनुमान सिर्फ वर्ष 1970-71 के लिए उपलब्ध है, जिनके अनुसार 1970-71 में ग्रामीण क्षेत्र में प्रति व्यक्ति आय 499 रु० तथा शहरी क्षेत्रों में 1201 रु० थी। क्योंकि वर्ष 1980-81 के लिए अबका अन्य किसी वर्ष के लिए अनुरूप जानकारी उपलब्ध नहीं है, अतः यह कहना सम्भव नहीं होगा कि शहरी तथा ग्रामीण आय में असमानता बढ़ गई है।

(ख) और (ग). मुख्यतः कृषीय मूल्यों को सुरक्षित करने के लिए उठाए गए कदमों के कारण हाल ही के वर्षों में कृषीय उत्पादों तथा औद्योगिक (निमित्त) उत्पादों के बीच असमानता कम हुई है (जो कि संलग्न विवरण से देखी जा सकती है)।

विचारण

	थोक मूल्यों की सामान्य सूचकांक	निमित्त उत्पादों के लिए सूचकांक	*कृषीय उत्पादों के लिए तालिका सूचकांक	कृषीय उत्पादों के मूल्यों के प्रतिशत के रूप में निमित्त उत्पादों के मूल्य कालम (3) के ऊपर कालम (4)
भार	100.00	49.87	40.42	
1	2	3	4	5
1880-81	256.2	257.3	210.5	122.2
1981-82	281.3	270.6	236.5	114.4
1982-83	288.7	272.1	247.9	109.8
1983-84	316.0	295.8	282.7	104.6
1984-85	338.4	319.5	303.2	105.4
1885-86	357.8	342.6	309.6	110.7
1986-87	376.0	359.4	330.1	108.9
1987-88	405.4	383.8	372.3	103.1

\*बृहद वर्ग प्राथमिक वस्तुओं के उप-वर्ग खाद्य वस्तुओं तथा गैर-खाद्य वस्तुओं के लिए संयुक्त सूचक।

हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड के निर्यात योग्य उत्पाद

2296. डा० कृपासिधु भोई : क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड ने अपने उत्पादों के निर्यात के निर्धारित निर्यात की एक दीर्घकालिक योजना तैयार की है ;

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

(ग) किन-किन देशों को इन उत्पादों का निर्यात किए जाने का विचार है ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मन्त्री (श्री खिलानमिष पाणिग्रही) : (क) हिन्दुस्तान एयरोनाटिक्स लिमिटेड ने अपने उत्पादों के निर्यात के लिए कोई दीर्घकालिक योजना तैयार नहीं की है।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

इण्डियन एयरलाइन्स के बंगलौर स्थित कार्यालय में चौबीसों घंटे सेवा

2297. श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स का बंगलौर स्थित कार्यालय चौबीसों घण्टे सेवा प्रदान करता है ; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार बंगलौर स्थित इण्डियन एयरलाइन्स के कार्यालय में चौबीसों घण्टे सेवा उपलब्ध कराने का है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी नहीं।

(ख) इण्डियन एयरलाइन्स के बंगलूर सिटी और बंगलूर हवाई अड्डा स्थित बुकिंग आफिस में टिकट लेने, आरक्षण टिकटों की पुष्टि और रद्द किए जाने की सुविधा उपलब्ध है। जबकि सिटी बुकिंग आफिस का कार्य समय 10.00 बजे से 17.00 बजे है, बंगलूर हवाई अड्डे पर यह सुविधा तब तक रहती है जबकि हवाई अड्डा प्रचालन में रहता है। यह सुविधा दिन-रात केवल दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता और मद्रास में ही उपलब्ध है और फिलहाल बंगलूर में इस सुविधा की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

कर्नाटक के रायचूर, बिदर और गुलबर्गा क्षेत्रों को विशेष दर्जा

2298. श्री बी० एस० कृष्ण अय्यर : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्नाटक में रायचूर, बिदर और गुलबर्गा क्षेत्र पिछड़े क्षेत्र हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या कर्नाटक सरकार ने आन्ध्र प्रदेश में तेलंगाना और पश्चिम बंगाल में सुन्दरबन क्षेत्रों को दिए गए विशेष दर्जे के आधार पर रायचूर, बिदर और गुलबर्गा क्षेत्रों को विशेष दर्जा देने का अनुरोध किया है ;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा एक विकास बोर्ड की स्थापना हेतु 50 प्रतिशत धनराशि देने के लिए तैयार होने पर राज्य सरकार इस बोर्ड की स्थापना के लिए सहमत है ; और

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

योजना मन्त्री तथा कार्यन्वयन कार्यान्वयन मन्त्री (श्री माधव सिंह लोखंडी) : (क) कर्नाटक राज्य सरकार ने इन क्षेत्रों को कुछ सामाजिक-आर्थिक आधार संरचनात्मक सुविधाओं में राज्य के अन्य क्षेत्रों की अपेक्षा अधिक पिछड़ा माना है।

- (ख) जी, हाँ।  
 (ग) जी, नहीं।  
 (घ) प्रश्न नहीं उठता।

“स्वागत” पत्रिका का प्रकाशन

2299. श्री पी० एस० कृष्ण अम्बर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) “स्वागत” पत्रिका प्रति मास किन भाषाओं में प्रकाशित की जा रही है ;  
 (ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि यात्री इस पत्रिका को ले अगते हैं ;  
 और

(ग) यदि हाँ, तो इस पत्रिका की गुम कापियाँ विमान उड़ानों में उपलब्ध कराने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री. पाटिल) : (क) इंडियन एयरलाइन्स द्वारा “स्वागत” नामक मासिक रूप से प्रकाशित उड़ानगत पत्रिका में हिन्दी तथा अंग्रेजी दोनों भाषाओं के लेख होते हैं।

- (ख) जी, हाँ।  
 (ग) कमी की हर रोज पूर्ति कर दी जाती है।

दिल्ली में नववधुओं को जलाने की घटनायें

2300. डा० बी० एस० शैलेश : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में, विशेष रूप से राजधानी दिल्ली में, दहेज की मांग के कारण नववधुओं को जलाने तथा दुखी होकर नववधुओं द्वारा आत्महत्या करने की घटनाओं में वृद्धि हुई है ;

(ख) चालू वर्ष के दौरान दिल्ली में ऐसी कितनी घटनायें हुई हैं ; और

(ग) सरकार का मौजूदा कानून को न केवल अधिक कठोर बनाने बल्कि दहेज प्रथा की इस बुराई को समाप्त करने के लिए क्या उपाय करने का विचार है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेशा मंत्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० शिवराम) : (क) और (ख). जी नहीं, श्रीमान। नीचे दिए गए तुलनात्मक आंकड़ों से राजधानी में दहेज की मांग के कारण नववधुओं को जलाने/जलकर आत्महत्या करने के मामलों में वृद्धि के संकेत नहीं मिलते हैं :

1986	1987	1988 (31-10-1987 तक)
60	59	57

(ग) निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :—

- (i) दहेज निषेध अधिनियम के अधीन अपराधों को संज्ञेय बनाया गया है तथा और अधिक कड़े दण्ड की व्यवस्था की गई है।
- (ii) महिलाओं के प्रति उनके पतियों द्वारा किए गए उत्पीड़न तथा क्रूरता के अपराध को संज्ञेय अपराध बनाने के लिए भारतीय दण्ड संहिता में एक नयी धारा जोड़ी गयी है।
- (iii) भारतीय साक्ष्य अधिनियम में नई धाराएं 113-क और 113-ख जोड़ी गई हैं ताकि न्यायालय द्वारा यह मान लिया जाए कि विवाहित महिला को आत्महत्या के लिए उकसाया गया है। दहेज के कारण उसकी मृत्यु हुई है।
- (iv) दिल्ली प्रशासन द्वारा दुखी महिलाओं के रहने के लिए लघु अर्ध-भवन स्थापित किया गया है।
- (v) मृत्यु पूर्व बयान लेने के लिए विशेष मजिस्ट्रेटों की व्यवस्था की गयी है।
- (vi) लोगों को दहेज को बुराई के बारे में भीड़िया द्वारा शिक्षित किया जाता है।
- (vii) दहेज के कारण हुई मौत के मामले में शव-परीक्षा दो जल्य चिकित्सकों द्वारा कराए जाने के अनुरोध जारी किए गए हैं।
- (viii) महिलाओं के प्रति अपराध के लिए एक महिला पुलिस उपायुक्त के पर्यवेक्षण में एक विशेष एकक स्थापित किया गया है।

#### नाइजीरियन एयरलाइंस पर बकाया राशि

2301. डा० बी० एल० संलेश : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नाइजीरियन एयरलाइंस पर भारत में इसके विमानों के हैबलिंग आदि सेवाओं के एवज में कितनी राशि बकाया है ; और

(ख) नाइजीरियन सरकार के साथ किस रूप में समझौता किया गया था और भारत को देय राशि की बसूली हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं या उठाने का विचार किया गया है ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज जी० पाटिल) :  
(क) और (ख). नाइजीरिया एयरलाइंस भारत के लिए कोई अनुमूचित उड़ानें परिचालित नहीं करती, इसलिए उस विमान कम्पनी से हैबलिंग शुल्क के रूप में कोई राशि देय नहीं है। नाइजीरियन एयरलाइंस ने 6.08 लाख रुपए (लगभग) की राशि एअर इंडिया को देनी है। एअर इंडिया बकाया राशि के निपटारे के लिए सीधे ही नाइजीरियन एयरलाइंस से सम्पर्क कर रही है।

परमाणु विद्युत क्षमता

[हिण्डी]

2302. श्री वृद्धि चन्द्र अंत :

श्रीमती जयन्ती पटनायक :

क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश परमाणु ऊर्जा से विद्युत उत्पादन के क्षेत्र में अन्य विकसित देशों से काफी पीछे है ;

(ख) यदि हां, तो इस क्षेत्र में अन्य विकसित देशों के बराबर आने में क्या बाधाएँ हैं ;

(ग) इन बाधाओं को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ;

(घ) आठवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अनुमानतः कितनी मेगावाट बिजली का उत्पादन होने की सम्भावना है ; और

(ङ) उन स्थानों के नाम क्या हैं जहाँ परमाणु ऊर्जा पर आधारित विद्युत गृह स्थापित किए जायेंगे ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मंत्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) इस समय हमारे देश में पैदा होने वाली कुल बिजली का लगभग 3 प्रतिशत भाग ही न्यूक्लियर रिएक्टरों में पैदा होता है। तथापि भारत उन गिने-बुने देशों में से एक है जिनके पास परमाणु बिजलीघरों का डिजायन बनाने, निर्माण करने, उन्हें चालू करने तथा चलाने के अलावा ईंधन तत्व बनाने और भारी पानी का उत्पादन करने की विशेषज्ञता उपलब्ध है। इन सभी क्षेत्रों में काफी हद तक स्वावलम्बन प्राप्त किया जा चुका है।

(ख) और (ग). क्योंकि हमारे देश का औद्योगिक आधार औद्योगिक दृष्टि से प्रगत देशों के औद्योगिक आधार की तुलना में कम विकसित है इसलिए हमें स्वावलम्बी बनने में ज्यादा समय लगा है। हमारा विभाग तथा देश का उद्योग जो अनुभव अर्जित कर चुके हैं उसकी सहायता से अब कार्यक्रम को तेजी से चलाना सम्भव है।

(घ) आशा है कि आठवीं योजना अवधि के अन्त तक 2170 मेगावाट क्षमता के परमाणु बिजलीघर लगा दिए जाएंगे।

(ङ) आठवीं योजना के दौरान निम्नलिखित स्थानों पर और परमाणु बिजलीघर लगाने का काम शुरू किया जाएगा :—

1. महाराष्ट्र में तारापुर
2. कर्नाटक में कंग्वा

3. राजस्थान में राबतभाटा
4. तमिलनाडु में कुडनकूलम

### राजधानी में होटलों की कमी

[अनुवाद]

2303. श्री बोल्लत्ततिहजी अवेजा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार राजधानी में सभी श्रेणियों में होटल-कमरों की कमी पूरा करने के लिए क्या कदम उठा रही है ;

(ख) क्या तीन और चार सितारा होटलों के निर्माण के लिए कोई योजना प्रारम्भ की जाएगी ; और

(ग) राजधानी में पांच सितारा होटलों में कमरों की कमी के बारे में क्या स्थिति है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज भी० पाटिल) : (क) और (ख). होटलों का निर्माण करने के लिए गैर-सरकारी क्षेत्र को प्रमुख रूप से प्रयास करना है और सरकार होटल उद्योग में पूंजी लाने के लिए गैर-सरकारी क्षेत्र को पहले ही अनेक प्रोत्साहन/रियायतें दे रही है ।

पर्यटन उद्योग के लिए घोषित किए गए प्रमुख प्रोत्साहनों में आयकर अधिनियम की धारा 80 एच० एच० सी० और 80 सी० सी० के लाभ हैं । इसके अलावा, एक से तीन स्टार होटलों के सम्बन्ध में ब्याज हमदाद की दर 1 प्रतिशत से बढ़ाकर 3 प्रतिशत कर दी गई है और विदेशी मुद्रा आय से जुड़ी ब्याज में छूट सम्बन्धी वित्तीय संस्थानों की स्कीम होटलों को भी उपलब्ध कराई गई है ।

(ग) फिलहाल राजधानी के 5 स्टार डीलक्स और 5 स्टार श्रेणियों के होटलों में 3601 कमरे हैं । 5-स्टार श्रेणी के जिन नए होटलों को चालू करने की योजना है उससे 993 कमरे और बढ़ जाएंगे ।

### उपवादी किसान आन्दोलन का अध्ययन करने हेतु केन्द्रीय दल का बिहार का दौरा

2304. श्री संयब शाहुबुद्दीन : क्या योजना मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय दल ने जिसने उपवादी किसान आन्दोलन का अध्ययन करने हेतु बिहार का दौरा किया था, अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ;

(ख) यदि हाँ, तो समस्या को हल करने हेतु दल द्वारा क्या सुझाव दिए गए हैं ; और

(ग) सरकार द्वारा दल की सिफारिशों पर क्या निर्णय किया गया है ?

योजना मन्त्री तथा कार्यक्रम कार्यान्वयन मन्त्री (श्री बाधर्वासिंह सोलंकी) : (क) जी, हाँ ।

(ख) केन्द्रीय दल ने अपनी रिपोर्ट में उल्लेख किया है कि राज्य में वामपंथी उपद्रवाधियों से प्रभावी रूप से निपटने के लिए प्रभावित क्षेत्रों में सामाजिक दमन को नियन्त्रित करना और सामाजिक आर्थिक विकास को बढ़ावा देना महत्वपूर्ण है। प्रभावित क्षेत्रों में तीव्र विकास फोकस के लिए दल ने एक विशेष क्षेत्रीय नीति की सिफारिश की है।

(ग) अन्वयन दल की रिपोर्ट की एक प्रतिलिपि बिहार राज्य सरकार को इस अनुरोध के साथ पहले ही भेजी जा चुकी है कि राज्य सरकार केन्द्रीय दल की रिपोर्ट को मद्दे-नजर रखते हुए एक समय-बद्ध कार्रवाई योजना तैयार करें।

**स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन से सम्बन्धित लम्बित मामले**

2305. श्री संयुक्त शाहबुद्दीन : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1 अप्रैल, 1988 की स्थिति के अनुसार स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन प्राप्त करने वालों की संख्या कितनी थी ;

(ख) 1 अप्रैल, 1987 की स्थिति के अनुसार स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन की मंजूरी के कितने दावे लम्बित पड़े थे ;

(ग) वर्ष 1987-88 के दौरान कितने अतिरिक्त दावे प्राप्त किए गए ;

(घ) वर्ष 1987-88 के दौरान अलग-अलग कितने दावे स्वीकार किए गए तथा कितने अस्वीकार किए गए ;

(ङ) ऐसे लम्बित आवेदन पत्रों की संख्या कितनी है जिसमें दावेदारों की ओर से स्पष्टीकरण दिए जाने हैं ; और

(च) कितने दावों के सम्बन्ध में सम्बन्धित राज्य सरकार से स्पष्टीकरण अथवा जानकारी प्राप्त करने की प्रतीक्षा है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री सन्तोष मोहन बेब) : (क) दिनांक एक अप्रैल, 1988 तक 1,44,972 आवेदकों को पेंशन स्वीकृत की गई थी। संलग्न विवरण में इन मामलों की राज्यवार स्थिति दी गई है।

(ख) एक अप्रैल, 1987 को पेंशन के 4878 मामले लम्बित थे।

(ग) से (च). स्वतन्त्रता सेनानी पेंशन स्वीकृत करने हेतु आवेदन प्राप्त करने की अन्तिम तिथि 31-3-1982 थी। जुलाई/अगस्त, 1986 के दौरान एक विशेष अभियान चलाया गया और सभी मामलों को निपटा दिया गया। तथापि, 15-8-1986 के बाद 20,205 आवेदन पत्र बिलम्ब से प्राप्त हुए हैं। इनमें से 175 मामलों में बिलम्ब माफ कर दिया गया है तथा पेंशन स्वीकृत कर दी गई है। जिन दावों के बारे में आवेदकों/राज्य सरकारों से स्पष्टीकरण मांगा गया है, उनके बारे में अलग से आंकड़े नहीं रखे गए हैं।

## बिबरन

राज्य सरकार/संघ शासित क्षेत्र प्रशासन का नाम	स्वीकृत किए गए मामलों की संख्या
1	2
आन्ध्र प्रदेश	9068
असम	4122
बिहार	22373
गुजरात	3455
गोवा	708
हरियाणा	1427
अरुणाचल प्रदेश	2
हिमाचल प्रदेश	456
जम्मू और कश्मीर	1645
कर्नाटक	9853
केरल	2552
महाराष्ट्र	15904
मणिपुर	62
मध्य प्रदेश	3203
मेघालय	74
मिजोरम	3
नागालैंड	3
उड़ीसा	3817
पंजाब	6141
राजस्थान	699

1	2
तमिलनाडु	3864
त्रिपुरा	704
उत्तर प्रदेश	17264
पश्चिम बंगाल	16314
संघ शासित क्षेत्र प्रशासन	
अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह	38
चण्डीगढ़	82
दिल्ली	1876
पांडिचेरी	282
आजाद हिन्द फौज के कार्मिक	18981
	<u>1,44,972</u>

**“क” वर्ग के अधिकारियों को विदेशों में प्रशिक्षण**

2306. श्री संयुक्त छात्रबुद्धि : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1987-88 के दौरान “क” वर्ग के संबर्ग-वार कितने अधिकारियों को प्रशासनिक प्रशिक्षण हेतु बाहर भेजा गया ;

(ख) प्रशिक्षण की वास्तविक अवधि कितने महीने थी ;

(ग) 1988-89 के दौरान उपरोक्त परीक्षण के लिए चुने गए, “क” वर्ग के अधिकारियों की, संबर्ग-वार, संख्या क्या है ; और

(घ) 1987-88 के दौरान किन विदेशी संस्थानों में प्रशिक्षण दिया गया और 1988-89 के दौरान ऐसे किन संस्थानों में प्रशिक्षण दिए जाने की सम्भावना है ?

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मंत्रालय में व उद्य मंत्री तथा गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) से (ग). यह सूचना केन्द्रीकृत रूप से उपलब्ध नहीं है। जहाँ तक कार्मिक तथा प्रशिक्षण विभाग द्वारा वर्ष 1987-88 तथा 1988-89 में विदेश में प्रशिक्षण के लिए किए गए गामांकनों का सम्बन्ध है, एक संलग्न विवरण-1 पर प्रस्तुत किया गया है।

(घ) कार्मिक तथा प्रशिक्षण विभाग द्वारा वर्ष 1987-88 तथा 1988-89 के दौरान अधिकारियों को प्रशिक्षण के लिए जिन विदेशी संस्थानों में भेजा गया था उनकी सूची संलग्न विवरण-2 पर दी गई है।

## बिबरण-1

कार्यिक तथा प्रशिक्षण विभाग द्वारा विदेश में प्रशासनिक प्रशिक्षण के लिए नामांकित किए गए समूह "क" अधिकारियों की संख्या-वार संख्या

क्र० सं०		1987-88 के** दौरान प्रशिक्षण	1988-89 के दौरान प्रशिक्षण
1	2	3	4
1. भारतीय	बान्ध्र प्रदेश	10	7
प्रशासनिक	असम-मेघालय	8	9
सेवा	बिहार	13	9
	गुजरात	10	6
	हरियाणा	8	8
	हिमाचल प्रदेश	4	8
	जम्मू तथा कश्मीर	1	8
	कर्नाटक	8	9
	केरल	5	6
	मध्य प्रदेश	15	14
	महाराष्ट्र	17	10
	मणिपुर-त्रिपुरा	शून्य	6
	नागालैंड	1	2
	उड़ीसा	5	5
	पंजाब	4	6
	राजस्थान	10	13
	सिक्किम	शून्य	2
	तमिलनाडु	6	8

1	2	3	4
संघ राज्य क्षेत्र		3	9
उत्तर प्रदेश		22	18
पश्चिम बंगाल		11	15
		161	178

## 2. अन्य

आई० आर० एस० (सी० एच सी० ई०)	1	2	डी० ए० एन० आई० सी० एस०	—1
आई० ई० एस०	1	4	आई० पी० ओ० एस०	—2
आई० एस० एस०	1	1	आई० एफ० एस० (बन)	—1
आई० आर० एस० (आई० टी०)	5	5	आई० आर० ए० एस०	—1
आई० ए० ए० एस०	2	1	आई० पी० एस	—2
				7
आई० डी० ए० एस०	1	2		
एस० सी० एस०	5	7		
सी० एस० एस०	1	6		
आई० आर० टी० एस०	1	1		
आई० सी० ए० एस०	2	2		
सी० सी० ए० एस०	3	6		
		23	44	
योग :	184	222		

प्रशिक्षण में लगे कार्य-माह

1606

1617

कार्य-माह

कार्य-माह

\*\* (वे पाठ्यक्रम जो 1986-87 में शुरू किए गए किन्तु 1987-88 में जारी रहे, शामिल नहीं किए गए)

## विवरण-2

वर्ष 1987-88 तथा 1988-89 के दौरान जिन प्रशिक्षण संस्थानों में प्रशिक्षण प्राप्त किया गया, उनकी सूची

## I. यूनाइटेड किंगडम

1. बरमिंघम विश्वविद्यालय
2. बाथ विश्वविद्यालय
3. स्ट्रेथमसाइड विश्वविद्यालय
4. रायस इंस्टीट्यूट ऑफ पब्लिक एडमिनिस्ट्रेशन, लन्दन
5. लन्दन स्कूल ऑफ इकॉनॉमिक्स
6. स्वानसी विश्वविद्यालय
7. ईस्ट एंग्लीश विश्वविद्यालय
8. इंस्टीट्यूट ऑफ डेवेलोपमेंट स्टडीज, सलेक्स
9. आई० एल० जो० एस० बरमिंघम
10. प्रेडफोर्ड विश्वविद्यालय
11. मानचेस्टर विश्वविद्यालय
12. आक्सफोर्ड विश्वविद्यालय
13. लीड्स विश्वविद्यालय
14. कैम्ब्रिज विश्वविद्यालय
15. ससेक्स विश्वविद्यालय
16. हेनली
17. ग्लासगो विश्वविद्यालय
18. रीडिंग विश्वविद्यालय
19. यार्क विश्वविद्यालय
20. इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रेनिंग सर्विसज लि०, यू० के०
21. आस्टन विश्वविद्यालय, बरमिंघम

II. यू० एस० ए०

1. हारबर्ड इंस्टीट्यूट आफ इन्टरनेशनल डेवलपमेंट
2. बोस्टन विश्वविद्यालय
3. प्रिंसटन विश्वविद्यालय
4. पिट्सबर्ग विश्वविद्यालय
5. विश्व बैंक
6. हारबर्ड विश्वविद्यालय
7. इन्टरनेशनल मोनिटरी फण्ड (आई० एम० एफ०)
8. ड्यूक विश्वविद्यालय
9. कारनेगी—मैलन
10. मैसाचुसेट्स इंस्टीट्यूट आफ टेक्नोलाजी

III. कनाडा

1. इन्टरनेशनल डेवलपमेंट रिसर्च सेंटर

IV. फ्रांस

1. ईकोल नेशनल "डी" एडमिनिस्ट्रेशन, पेरिस
2. इन्टरनेशनल इंस्टीट्यूट "डी" एडमिनिस्ट्रेशन पब्लिक, पेरिस
3. फाउन्टेन—ब्लियू

V. स्वीडन

स्वीडिश एजेन्सी फार इन्टरनेशनल, टेक्नीकल एंड इकोनॉमिक कापरेशन  
स्टाकहोम स्कूल आफ इकोनॉमिक्स

VI. जापान

1. यू० एन० सेंटर फार रीजनल डेवलपमेंट, नयोगा, जापान

VII. नीदरलैंड्स

थाक जाति का अनुसूचित जनजाति की सूची में शामिल किया जाना

[हिन्दी]

2307. श्रीमती अनोरमा सिंह : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में थाक जाति के लोग अनुसूचित जनजातियों की सूची में शामिल नहीं हैं ;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार को थारू जाति को अनुसूचित जनजातियों की सूची में शामिल करने हेतु बिहार सरकार और विभिन्न सामाजिक संगठनों और संसद सदस्यों से ज्ञापन प्राप्त हुए हैं और यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है ;

(ग) क्या कुछ राज्यों में थारू जाति से सम्बन्धित व्यक्तियों को बही सुविधाएं उपलब्ध हैं जो अनुसूचित जाति के लोगों को उपलब्ध हैं ; और

(घ) यदि हाँ, तो सरकार का थारू जाति को अनुसूचित जनजातियों की सूची में कब तक शामिल करने का विचार है ?

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (भीमती सुमति उरांव) : (क) जी, हाँ ।

(ख) जी, हाँ ।

(ग) जी, हाँ । संविधान अनुसूचित जनजाति (उत्तर प्रदेश) आदेश, 1967 के अनुसार केवल उत्तर प्रदेश राज्य में थारू को अनुसूचित जनजाति की सूची में शामिल किया गया है ।

(घ) थारू समुदाय को अनुसूचित जनजातियों की वर्तमान सूचियों में शामिल करने हेतु कोई समय सीमा का उल्लेख नहीं किया जा सकता क्योंकि अनुसूचित जनजातियों की वर्तमान सूचियों में संशोधन केवल संसद के अनुच्छेद 342 (2) को ध्यान में रख कर संसद के अधिनियम द्वारा हो किया जा सकता है ।

#### केरल में पर्यटन योजनाएं

[अनुबाव]

2308. श्री बबकम पुरुषोत्तमन् : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार द्वारा वर्ष 1988-89 की वार्षिक योजना (केन्द्रीय क्षेत्र) में केरल पर्यटन विकास निगम से सम्बन्धित कुछ योजनाओं को शामिल करने के लिए भेजा गया था ;

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

(ग) इन योजनाओं में से किन-किन योजनाओं को पहले ही वार्षिक योजना में शामिल किया गया है ;

(घ) प्रत्येक योजना के लिए कितनी धनराशि मंजूर की गई है ; और

(ङ) उनके पूरा होने में कितना समय लगने की सम्भावना है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज श्री० पाटिल) : (क) जी, हाँ ।

(ख) केरल पर्यटन विकास निगम ने केरल सरकार के माध्यम से केन्द्रीय पर्यटन विभाग की 1988-89 की वार्षिक योजना में शामिल करने के लिए निम्नलिखित परियोजनाएं प्रस्तुत की हैं :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	(लाख रु० में) अनुमानित लागत
1.	मस्कट होटल, त्रिबेन्द्रम का नवीकरण	16.50
2.	बोलघाटी पैलेस होटल का सुधार	44.70
3.	कुमारकोम पर्यटक परिसर का सुधार	31.00
4.	लग्जरी कोचों, मिनी कोचों, मोटर बोट्स की खरीद	75.00

(ग) लग्जरी कोचों, मिनी कोचों और मोटर बोट्स की खरीद सम्बन्धी परियोजना के व्यौरे नहीं दिए गए और अन्य तीन परियोजनाएं इस विभाग की अनुमोदित प्लान स्कीमों की परिधि में नहीं आती।

(घ) और (ङ). प्रश्न ही नहीं उठते।

#### बिना पिकचर ट्यूब वाले टेलीविजनों का निर्माण

2309. श्री बककम पुढपोसमन् : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ विकसित देशों में बिना पिकचर ट्यूब वाले टेलीविजनों का निर्माण किया गया है ;

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

(ग) क्या इस प्रौद्योगिकी को भारत में विकसित करने का कोई प्रस्ताव है ; और

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

बिज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) और (ख). कुछ विकसित देशों में तरल क्रिस्टल प्रदर्शक वाले 15 सेमी० तक के पर्दे के आकार के टेलीविजन रिसेवर सेट बनाए गए हैं।

(ग) और (घ). इन टेलीविजन सेटों का मूल्य अभी भी बहुत अधिक है। स्वदेशीकरण, उत्पादन की लागत आदि बातों को ध्यान में रखते हुए ऐसे टेलीविजन सेट वेज में ही बनाने के बारे में उचित समय पर विचार किया जाएगा।

#### वेश में अनाथालय

2310. श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के विभिन्न भागों में कितने अनाथालय स्थापित किए गए हैं ;

(ख) उड़ीसा में ये अनाथालय कहाँ स्थित हैं ;

- (ग) क्या इन अनायालयों को केन्द्रीय सहायता दी जा रही है ;
- (घ) यदि हां, तो गत तीन बर्षों में इन अनायालयों को कितनी धनराशि दी गई है ; और
- (ङ) उक्त बर्षों के दौरान इन अनायालयों द्वारा विदेशों से प्राप्त की गई सहायता का व्यौरा क्या है ?

कल्याण अनायालय में उपमन्त्री (बीमती सुमति उपाय) : (क) से (ङ). अनायालय तथा अन्य धर्मार्थ गृह (पर्यवेक्षण तथा नियन्त्रण) अधिनियम, 1969 का क्रियान्वयन राज्यों तथा केन्द्र शासित प्रदेशों द्वारा किया जाता है और सूचना एकत्र की जा रही है। फिर भी, देखभाल तथा संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों के कल्याण की केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अन्तर्गत योजना के अधीन देखभाल व संरक्षण की आवश्यकता वाले बच्चों के कल्याण तथा भरण-पोषण हेतु राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों को अनुदान प्रदान किए जाते हैं। योजना के अन्तर्गत पिछले तीन बर्षों के दौरान, उड़ीसा राज्य को निम्नलिखित अनुदान प्रदान किए गए :—

बर्ष	धनराशि
1985-86	7,79,938
1986-87	12,01,206
1987-88	15,26,355

#### डीघा में पर्यटन आवास

2311. डा० कुलरेणु गुहा : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल में डीघा में पर्यटक आवास हेतु पूरी स्वीकृति धनराशि जारी कर दी गई है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराम बी० पाटिल) : (क) बी, नहीं।

(ख) केन्द्रीय पर्यटन विभाग, राज्य सरकारों को राशि पहले से प्रदान राशि का उपयोग तथा कार्य की प्रगति के आधार पर किस्तों में जारी करता है। विभाग डीघा परियोजना के लिए पश्चिम बंगाल सरकार को, दूसरी किस्त, राज्य सरकार द्वारा पहली किस्त की उपयोगिता प्रमाण पत्र प्रस्तुत करने के पश्चात जारी करेगा।

#### जंब प्रौद्योगिकी में अनुसंधान हेतु बंशानिकों का अध्ययन

2312. श्रीमती जयन्ती पटनायक : क्या प्रधान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जंब प्रौद्योगिकी विभाग ने प्रमुख विदेशी संस्थानों में जंब प्रौद्योगिकी के मुख्य क्षेत्रों

में अनुसंधान करने हेतु कुछ वैज्ञानिकों का विदेशी छात्रवृत्ति हेतु चयन किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस छात्रवृत्ति के लिए चुने गए वैज्ञानिकों की संख्या कितनी है ;

(ग) इन वैज्ञानिकों को दिए जाने वाले पुरस्कारों का स्वीकार क्या है ; और

(घ) इन वैज्ञानिकों का किन मुख्य क्षेत्रों में अनुसंधान करने का विचार है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन्) : (क) जी, हाँ ।

(ख) 1984-85 से 1987-88 तक बायोटेक्नालोजी ओवरसीज एसोसिएटिप्स की दो श्रेणियों नामशः दीर्घावधिक तथा अल्पावधिक एसोसिएटिप्स के लिए 55 वैज्ञानिकों का चयन किया गया है । पुरस्कारों के लिए चुने गए 55 वैज्ञानिकों में 43 दीर्घावधिक एसोसिएटिप्स के लिए और 12 अल्पावधिक एसोसिएटिप्स के लिए थे । इनमें से अब तक 38 दीर्घावधिक तथा 10 अल्पावधिक एसोसिएटिप्स ने वस्तुतः कार्यग्रहण किया है ।

(ग) दीर्घावधिक एसोसिएट 1200 अमरीकी डालर अथवा उनके अध्ययन के देश में इसके समतुल्य मासिक एसोसिएटिप्स राशि के हकदार हैं तथा अल्पावधिक एसोसिएट 1600 अमरीकी डालर अथवा उनके अध्ययन के देश में इसके समतुल्य मासिक एसोसिएटिप्स राशि के हकदार हैं । दीर्घावधिक एसोसिएट्स को विदेशी प्रयोगशालाओं में कार्यग्रहण करने से सम्बन्धित खर्च को पूरा करने के लिए 4000 रुपये के निजी अपस्कर अनुदान का भुगतान भी किया जाता है । दोनों श्रेणियों के एसोसिएट्स सामान्य मार्ग से भारत में अपने कार्य स्थान से विदेशी प्रयोगशाला के स्थान तक और वापसी के लिए एयर इण्डिया द्वारा इकोनोमी क्लास में विमान यात्रा की सागत के हकदार हैं । एसोसिएट्स को विदेशों में अलग-अलग मामले के आधार पर उनके अनुसंधान के क्षेत्र में सेमिनार/संगोष्ठी में भाग लेने के लिए अनुदान के भुगतान की भी व्यवस्था है । दीर्घावधिक एसोसिएटिप्स प्रारम्भ में केवल एक वर्ष के लिए प्रदान की जाती है तथा जहाँ इनको बढ़ाना आवश्यक और औचित्यपूर्ण होता है इसे एक वर्ष की अवधि के लिए बढ़ाया जा सकता है । अल्पावधिक एसोसिएटिप्स केवल तीन मार्ग के लिए प्रदान की जाती है और इनकी अवधि को बढ़ाया नहीं जा सकता ।

(घ) इस कार्यक्रम के लिए अभिनिर्धारित अनुसंधान के प्राथमिकता वाले क्षेत्र हैं : मूल आणविक जैव-विज्ञान; अणुजीवी आनुवंशिकी; रिफ्लेक्टिव डी० एन० ए० प्रौद्योगिकी; प्रतिरक्षा विज्ञान तथा प्रतिरक्षानिदान; पशु ऊतक संवर्धन तथा कोशिका संवर्धन पर आधारित वेकसीन और जीव-मिश्रण; पौधा ऊतक संवर्धन तथा कोशिका विभाणु; भ्रूण प्रत्यारोपण प्रौद्योगिकी; पेट्टाईड तथा न्यूक्लीक अम्ल रसायन शास्त्र (संश्लेषण); औद्योगिक सूक्ष्मजीव विज्ञान तथा ऊर्जा रूपान्तरण में आधुनिक तकनीकें; जैव रसायन इन्जीनियरी; प्रक्रिया श्रेष्ठीकरण तथा कम्प्यूटर; मार्बलिंग जीव सूचना प्रणाली, अन्य उभरते हुए क्षेत्र । एसोसिएट्स इनमें से किसी एक क्षेत्र में विशिष्ट अनुसंधान परियोजनाओं में कार्य करेंगे ।

#### आतंकवादियों की गतिविधियाँ

2313. श्री कमल चौधरी : क्या गृह मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जुलाई, 1988 से अब तक आतंकवादियों द्वारा पंजाब और संघ राज्य क्षेत्र चण्डीगढ़

तथा दिल्ली में महीने बार पृथक-पृथक कितने व्यक्तियों की हत्या की गई, कितने व्यक्ति घायल हुए और कितने व्यक्तियों को लूटा गया ;

(ख) उपरोक्त अवधि के दौरान महीने-वार पुलिस और सुरक्षा बलों द्वारा पृथक-पृथक कितने आतंकवादियों को मारा गया और कितने पकड़े गए ; और

(ग) आतंकवाद को रोकने/समाप्त करने के लिए कार्यान्वित की गई अथवा की जा रही कार्य योजना पंजाब, संघ राज्य क्षेत्र चण्डीगढ़ और दिल्ली में कहाँ तक सफल रही है ?

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : (क) और (ख). सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) आतंकवाद को रोकने के लिए कार्य योजना के कार्यान्वयन का प्रबोधन गहन रूप से किया जा रहा है। आतंकवादी गतिविधियों को रोकने तथा शान्ति बनाए रखने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं।

#### विवरण

जुलाई, 1988 से अक्टूबर, 1988 तक पंजाब, चण्डीगढ़ और दिल्ली में मारे गए जख्मी हुए/लूटे गए व्यक्तियों और मारे गए/गिरफ्तार किए गए आतंकवादियों की संख्या

राज्य/संघ शासित क्षेत्र का नाम	अवधि	मारे गए	जख्मी हुए	लूटे गए	मारे गए	गिरफ्तार किए गए
		व्यक्तियों की संख्या			आतंकवादियों की संख्या	
1	2	3	4	5	6	7
पंजाब	जुलाई, 1988	147	55	78	28	344
	अगस्त, 1988	104	78	59	28	329
	सितम्बर, 1988	97	70	50	31	239
	अक्टूबर, 1988	112	54	56	30	247
दिल्ली	जुलाई 1988	—	—	—	—	—
	अगस्त, 1988	—	—	—	—	—
	सितम्बर, 1988	2	21	—	—	3
	अक्टूबर, 1988	—	—	—	—	2

1	2	3	4	5	6	7
जुलाई, 1988		1	2	—	3	—
अगस्त, 1988		—	—	—	—	—
सितम्बर, 1988		2	2	—	—	1
अक्तूबर, 1988		—	—	—	—	6

मुजफ्फरनगर तथा नजफगढ़ के निकट भारतीय वायुसेना के विमानों की दुर्घटनाएं

2314. डा० बी० एल० शंलेखा :

श्री काली प्रसन्न पांडेय :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुजफ्फरनगर के निकट भारतीय वायुसेना के एक लड़ाकू विमान की दुर्घटना के तुरन्त बाद 8 नवम्बर, 1988 को राजधानी में नजफगढ़ क्षेत्र में भारतीय वायुसेना का दूसरा विमान दुर्घटनाग्रस्त हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो दोनों दुर्घटनाओं में जान-माल की कितनी हानि हुई ;

(ग) दोनों दुर्घटनाओं के लिए नियुक्त न्यायिक जांच के क्या परिणाम निकले ; और

(घ) आबादी वाले क्षेत्रों में ऐसी दुर्घटनाएं न होने देने के लिए क्या उपचारात्मक उपाय किए हैं ?

रक्षा मन्त्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री चित्तामणि पाणिग्रही) :

(क) जी, हां।

(ख) मुजफ्फरनगर के नजदीक हुई दुर्घटना के परिणामस्वरूप किसी जान या माल की क्षति नहीं हुई। लेकिन नजफगढ़ के निकट हुई दुर्घटना में चार सिविलियनों की मृत्यु हो गई। एक मकान नष्ट हो गया और दो मकानों को नुकसान पहुंचा।

(ग) एक जांच अदालत दोनों दुर्घटनाओं की जांच कर रही है।

(घ) नियमानुसार शहरों तथा आबादी वाले क्षेत्रों के ऊपर भारतीय वायुसेना के विमानों द्वारा नीची उड़ान भरने की मनाही है जब तक कि उन्हें विशिष्ट कार्य के लिए विशेषरूप से प्राधिकृत न किया गया हो। यदि पायलट को आबादी वाले क्षेत्र के ऊपर अपना विमान मजबूरन छोड़ना पड़े तो वह विमान को सुरक्षित दिशा की ओर मोड़ने का प्रयास करता है और कूदने से पहले इंजन को बन्द कर देता है।

## उड़ीसा में पर्यटन कम्प्लेक्स

2315. श्री राजाकांत डिगाल : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) उड़ीसा के पर्यटन कम्प्लेक्सों के नाम क्या हैं ;  
 (ख) इन कम्प्लेक्सों में क्या-क्या सुविधाएं उपलब्ध हैं ; और  
 (ग) इन पर्यटक कम्प्लेक्सों के विकास के लिए क्या कदम उठाए गए हैं जिससे और अधिक स्वदेशी और विदेशी पर्यटक इन स्थानों की ओर आकर्षित हो सकें ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मन्त्री (श्री सिखराज बी० पाटिल) : (क) और (ख). उड़ीसा सरकार/उड़ीसा पर्यटन विकास निगम राज्य में अनेक पर्यटक कम्प्लेक्सों को चला रहे हैं जिसमें आबास तथा अन्य सुविधाएं मुहैया कराई जाती हैं। केटरिंग सुविधाओं वाले आबास यूनिट भुवनेश्वर, पुरी, कोणार्क, बरकुल, राम्भा, तप्तपानी, चांदीपुर, संबलपुर, नरसिंहनाथ, कटक, पतराजपुर बागरीपोशी, पंचलिंगेश्वर, जाजपुर और धबलेश्वर में उपलब्ध हैं। इसके अलावा, अतरी में एक बाथिंग। कम्प्लेक्स चिल्का झील में बोटिंग सुविधाएं उपलब्ध हैं। पुरी, भुवनेश्वर, कटक, संबलपुर और चांदीपुर में पर्यटक परिवहन सुविधाएं उपलब्ध हैं तथा वहां पर संचालित दृश्यावलोकन यात्राओं का भी आयोजन किया जाना है।

(ग) अधिक पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए किए गए उपायों में आधार-संरचना को सुदृढ़ करना तथा प्रचार और संवर्धन को बढ़ावा देना शामिल हैं।

बीडियो कैसेट रिकार्डर/बीडियो कैसेट प्लेयर की तकनीक का आयात

[हिन्दी]

2316. श्री शांति धारीवाल : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने बीडियो कैसेट रिकार्डर और बीडियो कैसेट प्लेयर का निर्माण करने के लिए अनेक देशों से तकनीकी जानकारी देने का अनुरोध किया है ;  
 (ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में अब तक कोई पेशकश प्राप्त हुई है ; और  
 (ग) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) से (ग). बीडियो कैसेट रिकार्डर/बीडियो कैसेट प्लेयर के विनिर्माण के लिए सरकार ने उन इकाईयों से मिले-जुले आवेदन-पत्र आमन्त्रित किए थे, जो विदेशी सहयोग से द्रुतगति के चरण-बद्ध विनिर्माण कार्यक्रम के अन्तर्गत एक ही स्थान पर विभिन्न वस्तुओं के विनिर्माण के लिए मारी मात्रा में पूंजी-निवेश करने के लिए तैयार हों। इसके उत्तर में प्राप्त प्रस्तावों पर सरकार द्वारा कार्यवाही की गई तथा तीन निजी कम्पनियों को अनुमोदन प्रदान किया गया जिन्हें आपानी सहयोगकर्ताओं का सहयोग प्राप्त है।

हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण

[अनुवाद]

2317. श्री श्रीकांत बल नरसिंहराज बाडियर : क्या नागर विमानन और पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के कुछ हवाई-अड्डों का वर्ष 1990 तक आधुनिकीकरण करने का कोई विचार है ;

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

(ग) क्या इस योजना में पालम इंदिरागांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा शामिल है ; और

(घ) यदि हां, तो इस योजना की मुख्य बातें क्या हैं, इसके लिए कितनी धनराशि आवंटित की गयी है और इन हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण कब तक किया जाएगा ?

नागर विमानन और पर्यटन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज भी० पाटिल) : (क) और (ख). जी, हां। भारत अन्तर्राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण और राष्ट्रीय विमानपत्तन प्राधिकरण निम्नलिखित आधुनिकीकरण योजनाएं चला रहा है :

- (1) मद्रास हवाई अड्डे पर नये अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल इरिसर का निर्माण।
- (2) कलकत्ता हवाई अड्डे पर नये अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल परिसर का निर्माण।
- (3) बम्बई हवाई अड्डे पर अन्तर्देशीय टर्मिनल परिसर चरण-1 का विस्तार।
- (4) दिल्ली और बम्बई हवाई अड्डों पर माल क्षेत्र का विस्तार।
- (5) सभी चारों अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर आधुनिक उपस्कर लगाकर वर्तमान अग्नि शमन बचाव और अन्य परिचालनात्मक और सुविधा उपस्करों का बदलाव।
- (6) नागपुर में विमान मार्ग निगरानी राडार का प्रतिस्थापन।
- (7) चारों विमान क्षेत्रों पर दूरी मापक उपस्करों का प्रतिस्थापन।
- (8) 25 वायुयुक्त विमान क्षेत्रों पर संचार और दिक्कालन सुविधाओं का प्राबधान।
- (9) छः और विमान क्षेत्रों पर उपस्कर अबतरण प्रणाली का प्रतिस्थापन।
- (10) सात विमान क्षेत्रों पर वर्तमान परिवर्तनीय भी० ओ० आर० का बदलाव।
- (11) कुछ अन्तर्देशीय विमान क्षेत्रों पर छावनपथों और टर्मिनल भवनों का दर्जा बढ़ाना।
- (12) बम्बई और दिल्ली विमान क्षेत्रों पर विमान यातायात नियन्त्रण [सुविधाओं का आधुनिकीकरण।

(ग) और (घ). जी, हाँ। इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय विमान क्षेत्र पर विमान यातायात नियन्त्रण सुविधाओं के आधुनिकीकरण के प्रस्ताव में मुख्यतः आधुनिक तकनीकी ब्लाक और नियन्त्रण टावर का निर्माण, राडार डाटा प्रक्रिया प्रणाली के साथ परिष्कृत प्रमुख और गौण निगरानी राडार का प्रतिस्थापन, विमान क्षेत्र तल-खोजी उपस्कर का प्रतिस्थापन और श्रेणी-III उपस्कर अवतरण प्रणाली के प्रतिस्थापन सम्मिलित हैं। इस परियोजना पर अनुमानित लागत 167.00 करोड़ रुपए की आशा है और इसके आरम्भ होने की तारीख से दो बर्षों के अन्दर पूरा होने की आशा है।

इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर माल क्षेत्र के विस्तार का कार्य पहले ही आरम्भ किया जा चुका है और हमने 1990-91 तक पूरा होने की सम्भावना है। 1991 में नए अन्तर्राष्ट्रीय टर्मिनल के चरण-2 के निर्माण का कार्य भी शुरू किए जाने की आशा है। सातवीं योजना में माल क्षेत्र के विस्तार के लिए 4.50 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। इन्दिरा गांधी अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे पर नए अन्तर्राष्ट्रीय परिसर चरण-2 के निर्माण कार्य के लिए 20.00 लाख रुपए की नाममात्र की व्यवस्था की गई है।

#### नए परमाणु ऊर्जा संयंत्र

2318. श्री बी० तुलसीराम :

श्री एस० जी० घोसल :

श्रीमती डी० के० भण्डारी :

श्री श्रीबल्लभ पाणिग्रही :

श्री एस० रघुमा रेड्डी :

श्री मानिक रेड्डी :

श्री प्रकाश चन्द्र :

क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में 12 परमाणु ऊर्जा संयंत्र स्थापित करने का निर्णय लिया है ;  
और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ग्योरा क्या है इसके लिए किन-किन स्थानों का चयन किया गया है, प्रत्येक परियोजना की क्षमता तथा उस पर कितनी लागत आने का अनुमान है और इनमें से प्रत्येक के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गयी है ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासागर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) जी, हाँ।

(ख) 12 परमाणु बिजलीघरों का विवरण नीचे दिया जा रहा है :—

1. कर्नाटक में कैंग नामक स्थान पर 235 मेगावाट क्षमता वाले 4 यूनिट

2. महाराष्ट्र में तारापुर नामक स्थान पर 500 मेगावाट क्षमता वाले 2 यूनिट
3. राजस्थान में रावतभाटा नामक स्थान पर 500 मेगावाट क्षमता वाले 4 यूनिट
4. तमिलनाडु में कुडनकुलम नामक स्थान पर 1000 मेगावाट क्षमता वाले 2 यूनिट जो सोबित संघ की सहायता से लगाए जाएंगे।

इन परियोजनाओं के सम्बन्ध में ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है। प्रत्येक परियोजना की अनुमानित लागत और उसको खी जाने वाली निधि ब्यौरेवार परियोजना रिपोर्टों के तैयार हो जाने पर निर्धारित की जाएगी।

#### पदों का संवर्गीकरण

2319. श्री राम समुदायन : क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पदों को एक विशेष सेवा के रूप में संवर्गीकृत करने के बारे में कोई मार्ग निर्देश जारी किए गए हैं ; और

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

कार्मिक, लोक शिकायत तथा पेंशन मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिबम्बरम) : (क) जी, हां।

(ख) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

#### विचरण

#### संवर्ग बाह्य पदों का संवर्गीकरण

प्रायः मन्त्रालय के कई कारणों से संवर्ग पदों के बहुत कुछ मिलती-जुलती कार्यात्मक इयूटियों तथा उत्तरदायित्वों के अनुरूप कई संवर्ग पद सृजित करते हैं। ऐसे पदों पर संवर्ग अधिकारी तथा संवर्ग बाह्य अधिकारी दोनों प्रकार के अधिकारी नियुक्त किए जाते हैं। संवर्ग प्राधिकारियों का निरन्तर यह प्रयास होना चाहिए कि वे ऐसे पदों को संवर्गीकृत करने की दृष्टि से निम्न बातों को ध्यान में रखते हुए उनकी आवधिक पुनरीक्षा करें :—

(क) उनके कार्यों तथा उत्तरदायित्वों की प्रकृति ;

(ख) उनके निरन्तर बने रहने की सम्भावनाएं ; तथा

(ग) ऐसे पदों पर संवर्ग अधिकारियों के नियुक्त किए जाने की वांछनीयता।

#### बोर्डिंग-737 की उद्दान रद्द करना

2320. श्रीमती डी० के० मच्छारी : क्या नागर बिमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बोर्डिंग-737 विमानों के प्रयोग को कम करने का निर्णय लिया है ;

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

(ग) क्या इससे इंडियन एयरलाइन्स की उड़ानों की संख्या में कमी हुई है, तथा यात्रियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ; और

(घ) यदि हां, तो स्थिति को सुधारने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) से (ग). इंडियन एयरलाइन्स के बोइंग 737 विमान की उपयोगिता को मई, 1988 में 3128 घन्टे से घटाकर इसे 2830 घंटे प्रति वर्ष प्रति विमान कर दिया गया है। उपयोगिता में कमी करने का कारण परिणामी बिलम्बों को कम करके यात्रियों को होने वाली असुविधा को कम करना है।

(घ) इंडियन एयर लाइन्स अतिरिक्त विमान क्षमता प्राप्त करने की प्रक्रिया में है और इससे स्थिति में सुधार होने की आशा है।

#### पर्यटन सम्बन्धी बीडियो ग्रन्थालय

2321. श्री धर्मपाल सिंह मलिक : क्या नागर विमानन और पर्यटन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार एक पर्यटन सम्बन्धी बीडियो ग्रन्थालय बनाने के बारे में विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है और उसे किस स्थान पर बनाने का विचार है ?

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : (क) जी, हां।

(ख) पर्यटन विभाग पर्यटक रुचि के विभिन्न पहलुओं पर फिल्मों/बीडियों का निर्माण करता है जिन्हें पर्यटन के संवर्धन के लिए भारत और विदेश स्थित पर्यटक कार्यालयों, भारतीय मिशनों तथा यात्रा व्यवसाय को उपलब्ध कराया जाता है।

#### परमाणु ऊर्जा संयंत्रों में सुरक्षोपाय

2322. श्री मुरुलापल्ली रामचन्द्रन :

श्री अमर सिंह राठवा :

क्या प्रधान मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में परमाणु संयंत्रों में क्या-क्या प्रमुख सुरक्षोपाय किए गए हैं ;

(ख) क्या सबसे बेहतर सुरक्षा प्रणाली के विकास और उसे अपनाने के लिए कोई विदेशी सहायता प्राप्त की गई है अथवा मांगी गई है ;

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

(घ) इस सम्बन्ध में भारत ने इस वर्ष अक्तूबर में संयुक्त राष्ट्र महासभा में आयोजित बैठक में क्या रुख अपनाया था ?

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा महासगर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलेक्ट्रानिकी और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० नारायणन) : (क) भारत का परमाणु बिजली सम्बन्धी कार्यक्रम मूलतः दाबित भारी पानी किस्म के रिएक्टरों पर आधारित है। सुरक्षा के अत्यधिक महत्व को ध्यान में रखते हुए हमारे परमाणु बिजलीघरों में निम्नलिखित उपाय काम में लाए गए हैं :—

- (i) बोहरा संरोधन
- (ii) पर्यावरण में रेडियोधर्मिता के फैलने को रोकने के लिए लगाए गए बहुगुण रोधक।
- (iii) रेडियोधर्मि अपशिष्ट पदार्थों की व्यवस्था करने वाली एक ऐसी व्यापक प्रणाली जो पर्यावरण में कम से कम रेडियोधर्मिता के फैलने को सुनिश्चित करती है।
- (iv) परमाणु ऊर्जा नियामक बोर्ड द्वारा रेडियोधर्मिता फैलने के सम्बन्ध में निर्धारित शर्तों का पालन करना जो कि अन्तर्राष्ट्रीय विकिरण बचाव आयोग के विनिर्देशों के अनुरूप हैं।
- (v) परमाणु विद्युत संयंत्र लगाने से पहले एक पर्यावरण सर्वेक्षण प्रयोगशाला स्थापित करना ताकि संयंत्र के आस-पास विद्यमान रेडियोधर्मिता के पृष्ठभूमिक बांकड़े इकट्ठे किए जा सकें और उसके बाद संयंत्र के पूरे कार्यकाल में रेडियोधर्मिता की फैलने वाली मात्रा को मानीटर किया जा सके।

(ख) परमाणु ऊर्जा विभाग ने देश की आवश्यकताओं के अनुसार सुरक्षा सम्बन्धी ऐसे मान-दण्ड और प्रक्रियाएं अपने स्तर पर विकसित किए हैं जो सामान्यतः न्यूक्लियर प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में प्रगत अन्य देशों द्वारा अपनाए जाने वाले सुरक्षा मानदण्डों के अनुरूप हैं और जिनकी सिफारिश अन्तर्राष्ट्रीय परमाणु ऊर्जा आयोग द्वारा की गई है। परमाणु ऊर्जा नियामक बोर्ड सुरक्षा सम्बन्धी सभी पहलुओं को निरन्तर मानीटर करता है।

(ग) यह प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) इस वर्ष संयुक्त राष्ट्र महासभा की बैठक में, भारत ने भी उस संकल्प का समर्थन किया जिसमें परमाणु विकिरण के प्रभावों से सम्बन्धित यू. एन. वैज्ञानिक समिति की न्यूक्लियर सुरक्षा के क्षेत्र में दिए गए उसके महत्वपूर्ण योगदान के लिए सराहना की गई है।

जाली पासपोर्टों का जन्त किया जाना

[हिन्दी]

2323. श्री कम्मोबीलाल जाटव : क्या गृह मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान कितने जाली पासपोर्ट जन्त किए गए हैं ; और

(ख) इस अवैध कार्य के लिए कितने अधिकारियों को गिरफ्तार किया गया है तथा इस संबंध में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

कार्मिक, लोक शिक्षा तथा वंशान मन्त्रालय में राज्य मन्त्री तथा गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री पी० चिदम्बरम) : (क) और (ख). अपराध का पंजीकरण, जांच-पड़ताल करना, पता लगाना और इसकी रोकथाम राज्य सरकारों/संघ शासित क्षेत्र प्रशासनों की जिम्मेवारी है। वे पासपोर्ट प्राप्त करते समय व्यक्तियों द्वारा किए गए अपराधों से सम्बन्धित कानूनों को लागू करने के लिए उत्तरदायी है। जाली पासपोर्टों को जब्त करने, इस सम्बन्ध में गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों और उनके विरुद्ध की गई कार्रवाई के बारे में केन्द्रीय एजेंसियों द्वारा सूचना एकत्र नहीं की जाती है।

बच्चों को गोद लेने सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रीय विचार-गोष्ठी

[अनुवाद]

2324. डा० फूलरेणु गुहा : क्या कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी, 1988 में नई दिल्ली में बच्चों को "गोद लेने सम्बन्धी" एक अन्तर्राष्ट्रीय विचार-गोष्ठी हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो विचार-गोष्ठी द्वारा की गई सिफारिशों का भ्यौरा क्या है ;

(ग) उन व्यक्तियों का भ्यौरा क्या है जिन्होंने विचार-गोष्ठी में भाग लिया ;

(घ) क्या सरकार ने इस प्रयोजनाय कोई अनुदान मंजूर किया है ; और

(ङ) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी भ्यौरा क्या है ?

कल्याण मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्रीमती सुमति उराँव) : (क) भारतीय बाल कल्याण परिषद ने 24 से 26 फरवरी, 1988 को दत्तक ग्रहण के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय विचार गोष्ठी का आयोजन किया।

(ख) विचार गोष्ठी में दत्तक ग्रहण के विभिन्न पङ्क्तियों पर विचार विमर्श किया गया तथा अन्य बातों के साथ-साथ यह सिफारिश की गई कि देश में ही दत्तक ग्रहण को प्रोत्साहन दिया जाए, विशेष आवश्यकता वाले बच्चों पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए, बच्चों को अधिक समय तक संस्था में रखने से बचाने के लिए न्यायिक कार्यप्रणाली को गति देना, सभी राज्यों में किशोर न्यायालय/बाल कल्याण बोर्ड की स्थापना करना, अनियमितताओं के सिद्ध होने के मामले में स्वयंसेवी संगठनों की मान्यता वापिस लेना। केन्द्रों तथा राज्यों दोनों में दत्तक ग्रहण सैलों की स्थापना होनी चाहिए, सभी राज्यों में स्वयंसेवी समन्वय एजेंसी की स्थापना करनी चाहिए, विशेष रूप से अतिरिक्त ज़रूरत मंद बच्चों को परिवार में बच्चे के अधिकार के लिए समर्थन तथा जागरूकता उत्पन्न करने के लिए जन-संचार को अधिक प्रभावकारी भूमिका निभानी चाहिए। दत्तक ग्रहण पर अनुसंधान तथा प्रशिक्षण और दत्तक ग्रहण कार्य में कार्यरत लोगों के लिए दिग्विध्यास पर भी अधिक जोर दिया जाना चाहिए।

(ग) विचार गोष्ठी में 172 प्रतिनिधियों ने भाग लिया जिसमें अधिक संख्या में भारतीय तथा विदेशी स्वयंसेवी एजेंसियों के प्रतिनिधि थे।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

(व्यवधान)

12.00 मध्याह्न

[अनुवाद]

प्रो० मधु बच्छवते (राजापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, उपयुक्तता के प्रश्न को सदा प्राथमिकता प्राप्त होती है।... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया पहले आप सब अपना-अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

(व्यवधान)

प्रो० मधु बच्छवते : उपयुक्तता के प्रश्न को सदा प्राथमिकता मिलती है। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि इस मन्त्री ने की 25 तारीख को हमने स्वयं प्रस्ताव, नियम 184 आदि जैसे विभिन्न साधनों के द्वारा—जिनमें से एक को आपने विचाराधीन रखा है—25 तारीख को 'हिन्दू' समाचारपत्र में प्रकाशित दस्तावेजों का प्रश्न उठाया था और हम चाहते थे कि रक्षा मंत्री द्वारा उस पर बक्तव्य दिया जाना चाहिए। महोदय, अभी संसद का सत्र चल रहा है लेकिन फिर भी उन्होंने बंगलौर में संसद के बाहर यह घोषणा की है कि वह 25 नवम्बर को द हिन्दू में प्रकाशित उन दस्तावेजों को केन्द्रीय जांच ब्यूरो को भेज रहे हैं। अध्यक्षों द्वारा पहली लोक सभा से लेकर अभी तक ग्यारह विनिर्णय दिए गए हैं कि जब संसद का सत्र चल रहा हो तो ऐसी स्थिति में किसी मन्त्री को सदन के बाहर इस प्रकार नीति की घोषणा नहीं करनी चाहिए।... (व्यवधान) महोदय, मुझे पूरी बात कहने दीजिए।

इसके अतिरिक्त, नियम 184 के अन्तर्गत दिए गए नोटिस के अन्तर्गत मैंने मांग की थी कि रक्षा मन्त्री को श्री राम जेठमलानी द्वारा उद्घाटित दस्तावेजों के सम्बन्ध में बक्तव्य देना चाहिए... (व्यवधान) हम चाहते हैं कि इन दस्तावेजों की जांच की जानी चाहिए और मन्त्री महोदय को बक्तव्य देना चाहिए... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आपने मन्त्री द्वारा सदन के बाहर बक्तव्य देने के सम्बन्ध में जो कुछ कहा है, वह नीति सम्बन्धी मामला नहीं है... (व्यवधान)

(व्यवधान)

प्रो० मधु बच्छवते : यह नीति सम्बन्धी मामला है। (व्यवधान)

श्री बी० शोभनाश्रीश्वर राव (विजयवाड़ा) : यह नीति सम्बन्धी मामला है... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपवा मेरी बात सुनिए । जिस प्रकार मैंने आपकी बात सुनी उसी प्रकार आप भी मेरी बात सुनिए ...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह नीति सम्बन्धी मामला नहीं है । बोफोर्स के सम्बन्ध में पहले हुए वाद-विवाद के दौरान, मन्त्री महोदय ने सदन को यह सूचना दी थी कि इस सम्बन्ध में व्यापक जांच की जा रही है...

(व्यवधान)

श्री श्री० शोमनाथीचर राव : यह कब तक पूरी होगी ? ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आप यह समझते हैं कि कोई नया साक्ष्य मिला है तो यह पहले से हो रही जांच का ही एक हिस्सा है । अतः यह कोई नई घटना नहीं है ।

(व्यवधान)

श्री० मधु बच्छवते : मैं आपसे बहुत नहीं करना चाहता हूँ । किन्तु मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जब हम मांग कर रहे थे कि जांच की जाए, तो उन्होंने सदन में घोषणा करने से इन्कार किया था, किन्तु सदन के बाहर उन्होंने यह वक्तव्य दिया है । यह मर्यादा का उल्लंघन है ... (व्यवधान) जेठ मलानी के दस्तावेजों के सम्बन्ध में आपका क्या विचार है ? इनकी भी जांच की जानी चाहिए । (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जो कुछ भी उपलब्ध है उसकी केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा निश्चय ही जांच की जाएगी । जब जांच जारी है तो मन्त्री भी नहीं कह सकते हैं कि क्या हो रहा है । ...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह नीति सम्बन्धी मामला नहीं है ।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : 25 तारीख को हमने मांग की थी कि रक्षा मन्त्री वक्तव्य दें ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह आपकी मांग थी । मैंने कभी इसकी अनुमति नहीं की । मैंने कहा था कि प्रोफेसर साहब की मांग विचाराधीन है ।

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : उन्होंने सदन के बाहर बंगलौर में यह वक्तव्य दिया है ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह हो रही जांच का एक हिस्सा है ...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह कोई नीति सम्बन्धी मामला नहीं है ।

(व्यवधान)

प्रो० मधु बच्छवते : बंगलौर में पत्रकार सम्मेलन इस सदन का विकल्प नहीं हो सकता है ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह मात्र एक अतिरिक्त मामला है । प्रधान मन्त्री ने भी बाहर यह जानकारी दी थी कि जांच जारी है...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : बुक्रवार को मैंने सदन में कहा था कि सरकार आपकी बात की ओर ध्यान दे रही है और केन्द्रीय जांच ब्यूरो द्वारा जांच जारी है...

(व्यवधान)

श्री बी० शोभनाश्रीश्वर राव : आज क्या उद्घाटित किया गया है ?... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत सारी बातें सामने आ रही है...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं इसकी अनुमति नहीं देता हूँ । कोई भी बात कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं होगी ।

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : चाहे जितना भी सनसनीखेज मामला हो... मैं इसकी अनुमति नहीं देता हूँ । यह मेरा विनिर्णय है । आपने स्थगन की जो मांग की है, मैं इसकी अनुमति नहीं देता हूँ । हमने पहले ही इस मामले पर विस्तृत चर्चा की है । यदि आप इसे किसी अन्य रूप में देंगे तो मैं इस पर विचार करूंगा ।

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया शान्त रहिए । कोई भी बात कार्यवाही वृत्त में सम्मिलित नहीं होगी । मैं अनुमति नहीं दे रहा हूँ ।

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आपके स्थगन प्रस्ताव पर अपनी अनुमति नहीं दी है । यदि आप इसे किसी अन्य रूप में देंगे तो मैं इस पर विचार करूंगा ।

(व्यवधान)\*

\*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

उपाध्यक्ष महोदय : दस्तावेजों के सम्बन्ध में, आज के समाचार के सम्बन्ध में भी मैं आपको स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं दूंगा। जो आज प्रकाशित हुआ है, उसके सम्बन्ध में मन्त्री महोदय ध्यान देंगे। समाचार पत्र की खबर में भी कहा गया है कि इसे केन्द्रीय जांच ब्यूरो को भेजा जाना चाहिए।

(व्यवधान)

प्रो० मधु दण्डवते : मैंने नियम 184 के अन्तर्गत सूचना दी है जिसमें मैंने यह मांग की है कि क्या मन्त्री को श्री राम जेठमलानी के दस्तावेजों के सम्बन्ध में वक्तव्य देना चाहिए। क्या आप इसकी अनुमति देते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह मेरे विचाराधीन है।

प्रो० मधु दण्डवते : क्या आप कहते हैं कि यह आपके विचाराधीन है ?

उपाध्यक्ष महोदय : हाँ।

श्री सोमनाथ षटर्जी (बोसपुर) : आपके विचाराधीन क्या है ?

उपाध्यक्ष महोदय : जो कुछ माननीय सदस्य चाहते थे ; वे जानते हैं कि मेरे विचाराधीन क्या है।

श्री सोमनाथ षटर्जी : हमने भी सूचनाएं दी हैं।

श्री बलबन्त सिंह रामुवालिया (संगरूर) : कपास के मूल्यों में 250 रुपए प्रति क्विंटल तक की कमी हुई है। न तो मार्कफेड द्वारा और न ही भारतीय कपास निगम द्वारा पंजाब में कपास की खरीद की जा रही है और पंजाब के किसानों को करोड़ों रुपए का बाटा हो रहा है...

उपाध्यक्ष महोदय : मैं आपकी इस जानकारी को मन्त्री महोदय के पास भिजवा दूंगा।

श्री बलबन्त सिंह रामुवालिया : पंजाब में न तो भारतीय कपास निगम और न ही मार्कफेड द्वारा कपास की खरीद की जा रही है। भटिंडा, फिरोजपुर और फरीदकोट के तीस बाजारों में कपास की धरमार है...

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे आपका स्थगन प्रस्ताव पहले ही प्राप्त हो चुका है, किन्तु मैं स्थगन प्रस्ताव की अनुमति नहीं दे सकता हूँ। यदि आप इसे किसी अन्य रूप में देंगे तो मैं इस पर विचार करूंगा। हमने पहले ही कृषि मूल्यों तथा अन्य बातों पर चर्चा की है...

श्री बलबन्त सिंह रामुवालिया : मेरे लिए क्या रास्ता है ?

उपाध्यक्ष महोदय : आप मुझे ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की सूचना दीजिए। मैं उस पर विचार करूंगा।

श्री बलबन्त सिंह रामुवालिया : कपास के मूल्यों में 250 रुपए प्रति क्विंटल की कमी हो गई है...

श्री बी० शोभनाश्रीशरर राव : हमने आन्ध्र प्रदेश के मुख्य मन्त्री के सम्बन्ध में जो मूल प्रस्ताव दिया है, उसके बारे में आप क्या कहते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : इस मामले पर पहले ही चर्चा हो चुकी है और अध्यक्ष महोदय ने इस सम्बन्ध में अपना निर्णय दे दिया है।

(व्यवधान)

श्री अमल बत्ता (झायमंड हार्बर) : आज के समाचार पत्रों में जो उद्धाटित हुआ है उस सम्बन्ध में आप क्या कहते हैं ?...

उपाध्यक्ष महोदय : इस पर चर्चा नहीं हो सकती है। मैंने पहले ही अपना विनिर्णय दे दिया है। कार्यवाही-वृत्तान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं होगा।

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : प्रोफेसर साहब को उत्तर देते हुए मैंने पहले ही कहा है कि यह मेरे विचारार्थीन है।

श्री अमल बत्ता : क्या आप मन्त्री महोदय से वक्तव्य देने को कहें ?... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं नहीं कह सकता हूँ।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही कहा है कि सरकार इस ओर ध्यान दे रही है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही अपना विनिर्णय दिया है। मैं इसे पुनः आरम्भ नहीं कर सकता हूँ।

श्री अमल बत्ता : आज के समाचार पत्रों में प्रकाशित हुआ है उस सम्बन्ध में आप क्या कहते हैं ?

उपाध्यक्ष महोदय : वे उसकी ओर ध्यान देंगे।

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। मैं इसकी अनुमति नहीं दे रहा हूँ।

(व्यवधान)\*

\*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री शान्ताराम नाथक (पणजी) : इस सदन के एक सदस्य श्री घाटिया ने पिछले सप्ताह श्री जेठमलानी द्वारा खालिस्तान के समर्थन का मामला उठाया था और अध्यक्ष महोदय ने चर्चा का आश्वासन दिया था। आपका विनिर्णय क्या है ?...

(अध्यक्षान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : कुछ भी कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

12.10 न० ५०

### सभा पटल पर रखे गए पत्र

हिमालय पर्वतारोहण संस्थान, दार्जिलिंग के वर्ष 1986-87 और नेहरू पर्वतारोहण संस्थान, उत्तरकाशी के वर्ष 1986-87 के वार्षिक लेखे और लेखापरीक्षित लेखाओं की पुनरीक्षा

रक्षा मंत्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री चित्तानजि पाणिग्रही) : महोदय, मैं श्री कृष्ण चन्द्र पंत की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

(1) (एक) हिमालय पर्वतारोहण संस्थान, दार्जिलिंग के वर्ष 1986-87 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) हिमालय पर्वतारोहण संस्थान, दार्जिलिंग के वर्ष 1986-87 के लेखा-परीक्षित लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रंशालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-6786/88]

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विमर्श के कारण क्षतिग्रस्त वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) (एक) नेहरू पर्वतारोहण संस्थान, उत्तरकाशी के वर्ष 1986-87 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन।

(दो) नेहरू पर्वतारोहण संस्थान, उत्तरकाशी के वर्ष 1986-87 के लेखा-परीक्षित लेखाओं की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रंशालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-6787/88]

\*कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया है।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों की सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

**नौसेना (अनुशासन और प्रकीर्ण उपबन्ध) (संशोधन) विनियम, 1988 और नौसेना छुट्टी (संशोधन) विनियम, 1988**

रक्षा मंत्रालय में रक्षा उत्पादन और पूर्ति विभाग में राज्य मंत्री (श्री चिन्तामणि पाणिग्रही) : नौसेना अधिनियम, 1957 की धारा 185 के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ :—

(एक) नौसेना (अनुशासन और प्रकीर्ण उपबन्ध) (संशोधन) विनियम, 1988 जो 20 अक्तूबर, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० नि० आ० 11 (अ), में प्रकाशित हुए थे।

(दो) नौसेना छुट्टी (संशोधन) विनियम, 1988, जो 17 सितम्बर, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० नि० आ० 217 में प्रकाशित हुए थे।

[पंचालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-6788/88]

**इलैक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड, हैदराबाद के वर्ष 1987-88 के कार्यक्रम और वार्षिक प्रतिवेदन के बारे में विवरण**

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा महासालगर विकास, परमाणु ऊर्जा, इलैक्ट्रॉनिक्स और अन्तरिक्ष विभागों में राज्य मंत्री (श्री के० आर० नारायणन) : मैं निम्नलिखित सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) (एक) इलैक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड, हैदराबाद के वर्ष 1987-88 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण।

(दो) इलैक्ट्रॉनिक्स कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड, हैदराबाद का वर्ष 1987-88 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा-परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

[पंचालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-6789/88]

(ख) (एक) यूरैनियम कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड, सिंहभूम के वर्ष 1987-88 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण।

(दो) यूरैनियम कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड, सिंहभूम का वर्ष 1987-

88 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियन्त्रक-महा-लेखापरीक्षित की टिप्पणियां ।

[प्रन्धालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी०-6790/88]

(2) (एक) इंस्टिट्यूट आफ फिजिक्स, भुवनेश्वर के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) इंस्टिट्यूट आफ फिजिक्स, भुवनेश्वर का वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रन्धालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी०-6791/88]

(3) (एक) साहा इंस्टिट्यूट आफ न्यूक्लियर फिजिक्स, कलकत्ता के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) साहा इंस्टिट्यूट आफ न्यूक्लियर फिजिक्स, कलकत्ता के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रन्धालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी०-6792/88]

(4) (एक) मेहता रिसर्च इंस्टिट्यूट आफ मैथमैटिक्स एण्ड मैथमैटिकल फिजिक्स, इलाहाबाद के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) मेहता रिसर्च इंस्टिट्यूट आफ मैथमैटिक्स एण्ड मैथमैटिकल फिजिक्स, इलाहाबाद के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रन्धालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी०-6793/88]

(5) (एक) टाटा मैमोरियल सेन्टर, बम्बई के वर्ष 1987-88 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

(दो) टाटा मैमोरियल सेन्टर, बम्बई के वर्ष 1987-88 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रन्धालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी०-6794/88]

**केन्द्रीय पुलिस बल अधिनियम, 1949  
और  
केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल अधिनियम 1968  
के  
अन्तर्गत अधिसूचनाएं**

गृह मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री सन्तोष मोहन देव) : महोदय, श्री पी० चिदम्बरम की ओर से मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

- (1) केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल अधिनियम, 1949 की धारा 18 की उपधारा (3) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) भारत-तिब्बत सीमा पुलिस (बख्तरबन्द काडर) भर्ती नियम, 1982, जो 23 अप्रैल, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 303 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) भारत-तिब्बत सीमा पुलिस (बागवान काडर) भर्ती नियम, 1983, जो 23 अप्रैल, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 307 में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) भारत-तिब्बत सीमा पुलिस (आफिस कम्बैंटेंट—अराजपत्रित) काडर भर्ती नियम, 1984, जो 23 अप्रैल, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या 314 में प्रकाशित हुए थे।

(चार) भारत-तिब्बत सीमा पुलिस पायोनीयर काडर (श्रेणी "ग" पद) भर्ती (संशोधन) नियम, 1988, जो 2 जुलाई 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 532 में प्रकाशित हुए थे।

[संस्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-6795/88]

- (2) केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल अधिनियम, 1968 की धारा 22 की उपधारा (3) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (दूसरा संशोधन) नियम, 1988, जो 23 अप्रैल, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा० का० नि० 315 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (चौथा संशोधन) नियम, 1988, जो 30 जुलाई, 1988 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या 609 में प्रकाशित हुए थे।

[संस्थालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी०-6796/88]

12.11 न० प०

## अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति

39वां, 40वां और 41वां प्रतिवेदन

श्री अरविन्द नेताम (कांकेर) : महोदय, मैं अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ :—

(एक) नागर विमानन मन्त्रालय—एयर इण्डिया में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनके नियोजन सम्बन्धी 29वें प्रतिवेदन (आठवीं लोक सभा) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में उन्तालीसवां प्रतिवेदन ।

(दो) उद्योग मन्त्रालय (लोक उद्यम विभाग) -भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (हेवराबाद तथा हरिद्वार स्थित एककें) में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनके नियोजन सम्बन्धी चौथे प्रतिवेदन (आठवीं लोक सभा) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में चालीसवां प्रतिवेदन ।

(तीन) कल्याण मन्त्रालय—अन्दमान तथा निकोबार द्वीपसमूह संघ राज्य क्षेत्र में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की सामाजिक-आर्थिक दशाओं सम्बन्धी तीसवें प्रतिवेदन (आठवीं लोक सभा) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में इकतालीसवां प्रतिवेदन ।

12.12 न० प०

## अवलम्बनीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण

इंडियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों द्वारा एक दिन की सांकेतिक हड़ताल,  
जिसके परिणामस्वरूप विमान सेवाएं अस्त-व्यस्त हो गईं  
और यात्रियों को असुविधा हुई

[ हिन्दी ]

श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं अविलम्बनीय लोक महत्त्व के निम्नलिखित विषय की ओर माननीय मन्त्री जी का ध्यान आकर्षित करता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वे इस बारे में एक बक्तव्य दें—

“इंडियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों द्वारा बड़ी संख्या में एक दिन की सांकेतिक हड़ताल किए जाने, जिसके कारण विमान सेवाएं अस्त-व्यस्त हो गई हैं तथा यात्रियों को असुविधा हो रही है तथा इस मामले के हल के लिए सरकार द्वारा की गई कार्यवाही ।”

[अनुवाद]

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री शिवराज वी० पाटिल) : महोदय, एयर कारपोरेशन कर्मचारी संघ और इण्डियन एयरक्राफ्ट टेकनीशियन एसोसिएशन जो लगभग... का प्रतिनिधित्व करते हैं... (व्यवधान)

श्री भद्रेश्वर तांती (कलियाबोर) : महोदय अद्यय में विद्यमान बाढ़ के कारण... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, बस । कल देखेंगे । मुझे लिखकर दीजिए, मैं देख लूंगा ।

श्री अब्दुल रशीद काबुली (श्रीनगर) : महोदय, काश्मीर घाटी में बिजली की बहुत कमी है । ऊर्जा मन्त्री को काश्मीर का दौरा करना चाहिए ।... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं पहले ही आपकी बात सुन चुका हूँ । मैं तथ्यों का पता लगाऊंगा ।

श्री भद्रेश्वर तांती : महोदय, ब्रह्मपुत्र और इसकी सहायक नदियों में मछलियां एक विकट रोग से पीड़ित हैं और लगभग सभी मछलियां मर चुकी हैं । बस लाख मछुबारे बेकार हो गए हैं... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप मुझे लिख भेजिए, मैं देख लूंगा । मुझे लिख कर दीजिए...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मन्त्री महोदय एक महत्वपूर्ण वक्तव्य दे रहे हैं । कृपया उनकी बात सुनिये...

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, लाखों औद्योगिक कर्मकार हड़ताल पर हैं । कम-से-कम आप हमें चर्चा की अनुमति दीजिए ।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री आचार्य, आपने एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव किया है और मैं इस पर विचार करूंगा...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत हो गया, मैं कुछ नहीं कर सकता हूँ...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आप से पहले ही कहा है कि आपने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव किया है और हम इस पर विचार करेंगे...

(व्यवधान)

श्री बसुदेव आचार्य : कब ?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : हम कार्य मन्त्रणा समिति में इस बारे में चर्चा करेंगे और यह पता लगाएंगे...

(व्यवधान)

श्री मन्नेश्वर तांती : महोदय, असम में एक गम्भीर बीमारी फैल गई है। असम में जल प्रदूषण के परिणामस्वरूप विभिन्न प्रकार की बीमारियाँ फैल गई हैं। इसके कारण कुछ लोग मर भी चुके हैं। मैं चाहता हूँ कि सरकार इस बारे में तुरन्त कार्यवाही करे... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप मुझे यह लिखित रूप में दीजिए। मैं इसे मन्त्री महोदय को भेज दूंगा। आप जो कुछ कहना चाहते हैं मुझे लिखित रूप में दीजिए।

श्री शान्ताराम नायक (पणजी) : महोदय आप मेरी बात क्यों नहीं सुनते? मैं यह जानना चाहता हूँ कि आपका विनिर्णय क्या है।

उपाध्यक्ष महोदय : विनिर्णय किस बारे में?

श्री शान्ताराम नायक : गत सप्ताह श्री भाटिया द्वारा उठाए गए मुद्दे के बारे में।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, कुछ नहीं...

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : मन्त्री महोदय के वक्तव्य को छोड़कर किसी भी बात को रिकार्ड नहीं किया जाएगा...

(व्यवधान)

प्रो० मधु बण्डवते (राजापुर) : महोदय, वे एक समस्या के बारे में निवेदन करना चाहते हैं। महोदय आप उनकी बात क्यों नहीं सुनते हैं?

उपाध्यक्ष महोदय : मैं पहले ही उनकी बात सुन चुका हूँ।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यह कोई तरीका नहीं है। मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता। मैं पहले ही उनकी बात सुन चुका हूँ। मैं उन्हें बता चुका हूँ कि मैं उनकी बात को मन्त्री महोदय तक पहुँचा दूंगा। आप और क्या चाहते हैं?

श्री विनेश गोस्वामी (गुवाहाटी) : महोदय, सदस्य महोदय एक मुद्दे को उठाना चाहते हैं। आप उनकी बात क्यों नहीं सुनते हैं? (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : मैं क्या कर सकता हूँ? अब, जब वे इस मुद्दे को उठाना चाहते हैं तो क्या मैं

\*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[उपाध्यक्ष महोदय]

अभी इस बारे में कोई आदेश दे सकता हूँ ? आप और क्या चाहते हैं ? आप प्रत्येक मामले में अपनी सीमाओं का अतिक्रमण कर रहे हैं । मैंने उनकी बात सुनी है । मैंने उन्हें बताया है कि उनकी बात को मन्त्री महोदय तक पहुँचा दिया जाएगा और मैं इस बारे में कार्यवाही करूँगा । इसके अतिरिक्त आप और क्या चाहते हैं । मैं उन्हें कई बार बता चुका हूँ...

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : जब मन्त्री महोदय अपना भाषण दे रहे हैं तो आप उसी बात को बार-बार दोहरा रहे हैं । मैं श्री आचार्य को भी यह बता चुका हूँ कि इस बात पर विचार किया जायेगा...

(व्यवधान)

श्री अब्दुल रशीद काबुली : उपाध्यक्ष महोदय, कृपया मेरी बात सुनिए । (व्यवधान) कश्मीर घाटी में बिजली की घाटी कमी है ।

उपाध्यक्ष महोदय : इस मुद्दे को कई बार उठाया गया है । यदि आप मुझे यह लिखित रूप में दें तो मैं उसे सम्बन्धित मन्त्री तक पहुँचा दूँगा ।

श्री अब्दुल रशीद काबुली : वहाँ हमारे लोग कष्ट उठा रहे हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं क्या कर सकता हूँ ?

श्री अब्दुल रशीद काबुली : मन्त्री महोदय वहाँ जाकर क्यों नहीं देखते । माननीय अध्यक्ष महोदय ने यह वायदा किया था कि वे...कहेंगे

उपाध्यक्ष महोदय : श्री सोज ने इस मुद्दे को कई बार उठाया है ।

श्री अब्दुल रशीद काबुली : आप मन्त्री महोदय को निर्देश क्यों नहीं देते ?

उपाध्यक्ष महोदय : मैं उन्हें निर्देश नहीं दे सकता ।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : किसी बात को रिकार्ड नहीं किया जायेगा ।

(व्यवधान)\*

उपाध्यक्ष महोदय : मैं अब कुछ नहीं कर सकता ।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : यदि आप आग्रह करते हैं तो मैं आपको सदन से जाने को कहूँगा ।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : किसी भी बात को रिकार्ड नहीं किया जायेगा ।

(व्यवधान)\*

\*कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : महोदय, कृपया मन्त्री महोदय से यह अनुरोध कीजिए कि वे बकनब्य को न पढ़ें, क्योंकि हमें ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर चर्चा में भाग लेना है। वे जो कुछ कह रहे हैं हमें उसका एक शब्द भी सुनाई नहीं दे रहा है। कृपया पुनः व्यवस्था स्थापित कीजिए और फिर उन्हें पढ़ने का निर्देश दीजिए। वहाँ सूची में मेरा नाम है और मुझे एक शब्द भी सुनाई नहीं दे रहा है। (व्यवधान)

श्री० मधु बण्डवते : क्या मैं एक नम्र निवेदन कर सकता हूँ ? हम यह नहीं चाहते कि सम्पूर्ण कार्यवाही में विघ्न डाला जाए। क्या मैं आपसे यह अनुरोध करूँगा कि आप कम-से-कम सदन और सम्बन्धित सदस्य को यह आश्वासन दें कि सम्बन्धित मन्त्री द्वारा इस मामले की जाँच की जाएगी ?

उपाध्यक्ष महोदय : मुझे कितनी बार यह कहना पड़ेगा ? मैं उन्हें पहले ही यह बता चुका हूँ और वे अपनी बात को दोहराए जा रहे हैं। मैं क्या कर सकता हूँ ? मैंने पहले ही उन्हें यह बताया है कि मैं इस बात को मन्त्री महोदय तक पहुँचा दूँगा। मैं कोई आश्वासन नहीं दे सकता। इस समय मैं क्या आश्वासन दे सकता हूँ ?

(व्यवधान)

श्री अब्दुल रशीद काबुली : मन्त्री महोदय को यह कहिए कि वे कश्मीर में जाकर इस समस्या पर ध्यान दें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं मन्त्री महोदय को निर्देश नहीं दे सकता। मैं मन्त्री महोदय की ओर से कोई आश्वासन नहीं दे सकता। समय आने पर आप इस मुद्दे को उठाइए।

श्री अब्दुल रशीद काबुली : यह उचित समय है और मैं इस मुद्दे को उठा रहा हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय : आप मुझे यह बताइए कि क्या आपने इस मुद्दे के बारे में लिखित रूप में कुछ दिया है ? आपने लिखित रूप में कुछ भी नहीं दिया है। मैं इस प्रकार आपकी बात नहीं सुन सकता। आपने इसे लिखित रूप में नहीं दिया है।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : आप कृपया इसे लिखित रूप में दीजिए।

श्री अब्दुल रशीद काबुली : ठीक है, मैं अब इसे लिखित रूप में दे रहा हूँ।

श्री० मधु बण्डवते : यह बात आरम्भ में भी कही जा सकती थी (व्यवधान)

## अखिलमन्त्रीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण

—(बारी)

इंडियन एयर लाइन्स के कर्मचारियों द्वारा एक दिन की सांकेतिक हड़ताल जिसके कारण हवाई सेवाएं अस्त-व्यस्त रहीं और यात्रियों को असुविधा हुई

—(बारी)

नागर विमानन और पर्यटन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री शिवराज बी० पाटिल) : महोदय, मैं अपने बकनब्य को शुरू से पढ़ता हूँ।

[श्री शिवराज वी० पाटिल]

वायु निगम कर्मचारी संघ (ए० सी० ई० यू०) और भारतीय विमान तकनीशियन संघ (इयाटा), जो इंडियन एयर लाइन्स के लगभग 83 प्रतिशत कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व करते हैं, ने 17 नवम्बर, 1988 के अपने पत्र द्वारा इंडियन एयर लाइन्स के प्रबन्ध निदेशक को सूचित किया है कि वे अपनी शिकायतों को रखने के लिए आन्दोलन करेंगे। इस कार्रवाई कार्यक्रम में, जैसा कि दोनों संघों ने सूचित किया था, अन्य बातों के साथ-साथ 21 नवम्बर, 1988 को रात्रि शिफ्ट से एक दिवसीय विरोध हड़ताल भी शामिल थी। दोनों संघों की प्रमुख मांगें इस प्रकार थीं :—

- (1) वेतनमानों का पुनरीक्षण जिसमें न्यूनतम वेतनमान 1080 रुपए से कम न हो और वेतन वृद्धियों की दर में सुधार ;
- (2) संशोधित वेतनमानों में प्वाइंट-टू-प्वाइंट फिटमेंट ;
- (3) 1-10-85 को न्यूनतम मूल वेतन पर कम-से-कम 180 रुपए की वृद्धि, जो कि सरकार द्वारा अधिसूचित बड़ी हुई दरों पर लागू हो ;
- (4) मूल वेतन का 30 प्रतिशत की दर से मकान किराया भत्ता ;
- (5) मूल वेतन का 10 प्रतिशत की दर से नगर प्रतिपूर्ति भत्ता ;
- (6) विशेष भत्ते की क्षतिपूर्ति के लिए मुआवजा जिसे मूल वेतन में समायोजित किए जाने का प्रस्ताव था ।

अन्य मांगें गैर-वित्तीय किस्म की थीं जैसे कर्मचारियों की जीविका में प्रोन्नति आदि ।

इंडियन एयरलाइन्स ने अपने कर्मचारियों की विभिन्न यूनियनों/संघों के साथ वेतन समझौता किया था जो 30 सितम्बर, 1985 को समाप्त हो गया। ए० सी० ई० यू० और "इयाटा" सहित विभिन्न यूनियनों द्वारा नए मांग पत्र प्रस्तुत किए गए थे। समय-समय पर कर्मचारियों की यूनियनों और प्रबन्धक वर्ग के बीच बातचीत हुई और निरन्तर चल रही थी। बातचीत के दौरान प्रबन्धक वर्ग ने यूनियनों/संघों को ठोस प्रस्ताव दिए परन्तु ए० सी० ई० यू० और "इयाटा" को ये स्वीकार्य नहीं थे। इसके अतिरिक्त प्रबन्धक वर्ग ने, वेतन समझौते को अन्तिम रूप दिए जाने तक, 1-10-85 से आज की तारीख तक, कर्मचारियों के मूल वेतन के आधार पर अधिम राशि के रूप में उन्हें 100 रु० से 420 रुपए प्रतिमास की राशि का भुगतान भी किया है जो कि उनकी कुल परिलब्धियों में लगभग 9 प्रतिशत से 10 प्रतिशत तक की वृद्धि तो दिखाता है।

17 नवम्बर, 1988 को ए० सी० ई० यू० और "इयाटा" से हड़ताल नोटिस प्राप्त होने पर इंडियन एयरलाइन्स के प्रबन्धक वर्ग ने मामले में हस्तक्षेप करने के लिए मुख्य श्रमायुक्त (केन्द्रीय) नई दिल्ली को आमन्त्रित किया। संयुक्त मुख्य श्रमायुक्त (केन्द्रीय) ने 21 नवम्बर, 1988 को एक समझौता बैठक की। प्रबन्धक वर्ग और संयुक्त मुख्य श्रमायुक्त (केन्द्रीय) दोनों ने ए० सी० यू० ई० और "इयाटा" के नेताओं से प्रस्तावित हड़ताल को स्थगित करने के लिए जोरदार अपील की लेकिन यूनियन अपने तर्कों पर अड़े रहे। प्रबन्धक वर्ग ने बातों के कई दौर किए जिनमें यूनियनों को सलाह दी गई कि वे आन्दोलनात्मक कार्यवाही पर उतारू न हों। निगम के मुख्यालय में क्षेत्रीय निदेशकों तथा सचिव द्वारा अपीलों की गई जिसमें सदस्यों को अनुरोध किया गया कि वे प्रस्तावित हड़ताल में भाग न

लेवें क्योंकि इससे अनुसूचित उड़ानें अस्त-व्यस्त हो जाएंगी जिससे यात्री जनता को अत्यधिक असुविधा होगी तथा निगम को वित्तीय घाटा होगा।

इंडियन एयरलाइन्स को जब यह स्पष्ट हो गया कि दोनों यूनियनों हड़ताल पर जाने के लिए दृढ़ हो सकती हैं, जब इंडियन एयरलाइन्स ने दूरदर्शन पर प्रसारण जारी कर दिया कि यात्री जनता हल्के सामान के साथ यात्रा करें।

हड़ताल को ध्यान में रखते हुए, इंडियन एयरलाइन्स ने 22 नवम्बर, 1988 को अपनी उड़ानों में फेरबदल का निर्णय किया। उस दिन की सामान्य 125 उड़ानों के मुकाबले में, इंडियन एयरलाइन्स ने 100 उड़ानों के परिचालन का निश्चय किया परन्तु केवल 94 उड़ानें ही परिचालित की गयीं। 22 नवम्बर, 1988 को इंडियन एयरलाइन्स द्वारा परिचालित न की गई 31 उड़ानों में से, अधिकतर उड़ानें पूर्वी क्षेत्र के लिए या वहाँ से होकर या उसके अन्तर्गत परिचालित की गयी थीं।

इन 31 रद्द की गई उड़ानों के यात्रियों को अवश्य ही काफी असुविधा सहन करनी पड़ी। इन प्रभावित यात्रियों को कम से कम तकलीफ हो, इसके लिए समाचार पत्रों तथा दूरदर्शन द्वारा घोषणाएं की गयीं और यात्रियों को सलाह दी गई कि उड़ानों के परिचालन के सम्बन्ध में जांच कर लें तथा यात्रा हल्के सामान के साथ करें। रुके हुए यात्रियों को यथासम्भव तथा सुविधाएं जैसे कि भोजन, होटल, आवास स्थल, परिवहन आदि उपलब्ध कराई गयीं।

ए० सी० ई० यू० और "इयाटा" कर्मचारियों ने 21 नवम्बर, 1988 को रात्रि के 9.00 बजे से 22 नवम्बर, 1988 को रात्रि के 9.00 बजे तक एक दिन की हड़ताल कर दी। दोनों यूनियनों के काफी संख्या में कर्मचारियों ने हड़ताल में भाग लिया।

प्रबन्धक वर्ग यूनियनों के साथ लगातार सम्पर्क बनाकर बातचीत कर रहा है जिससे सरकार द्वारा निर्धारित बोर्ड की सीमाओं के अघीन मसलों को सुलझाया जा सके।

जैसे ही इंडियन एयरलाइन्स के प्रबन्धक वर्ग और यूनियनों के बीच कोई समझौता हो जाएगा, इंडियन एयरलाइन्स का प्रबन्धक वर्ग अनुमोदन के लिए इसे सरकार को भेजेगा।

[हिन्दी]

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, हमने जिस उद्देश्य से यह ध्यानाकर्षण प्रस्ताव दिया था, उसका मन्त्री महोदय ने उत्तर दिया है वह बड़ा ही असन्तोषजनक है। वैसे तो इनका उत्तर हमें पहले ही मिल चुका था परन्तु आज सदन में भी मन्त्री जी का उत्तर सुनकर हमें बहुत निराशा हुई। सबसे पहली बात ध्यान देने की यह है कि इंडियन एयर लाइन्स के लगभग 15 हजार कर्मचारियों द्वारा जो एक दिन की सांकेतिक हड़ताल हुई, उससे यात्रियों को कितनी असुविधा हुई, शायद उसकी जानकारी मन्त्री जी को नहीं होगी। आप अच्छी तरह जानते हैं कि इस हड़ताल के पीछे मूल कारण पिछले समझौते की उन शर्तों को लागू न करना था जो समझौता आपके और इंडियन एयर लाइन्स कर्मचारियों के मध्य हुआ था। उस समझौते में जिन बिन्दुओं को आपने मान लिया था, उसे आज तक लागू नहीं किया। इसके लिए कौन जिम्मेदार है। यदि आप उस समझौते की शर्तों को लागू करा देते तो सम्भव था कि इस हड़ताल की नीबट ही न आती और दूसरे छोटे-छोटे प्रश्न न उठते। जिस दर से मंहवाई बढ़ती जा रही है, उसके अनुसार आप अपने कर्मचारियों को यदि

[श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह]

सुविधायें देते तो भी इसे टाला जा सकता था। इसलिए सबसे पहले मन्त्री जी को पिछले समझौते की तमाम बातों को लागू किए जाने की कार्यवाही करनी चाहिए। जब भी आप कर्मचारियों को उनका बाजिब देय नहीं देते, उनकी उचित मांगों को नहीं मानते, उसी के कारण उन्हें हड़ताल जैसे मास्व का उपयोग करना पड़ता है। इससे यात्रियों को भारी कठिनाई और असुविधा होती है।

यात्रियों को होने वाली कठिनाइयों और असुविधा का दूसरा सबसे बड़ा कारण है आपके विमानों का समय से न चलना। लगभग 50 फीसदी यह कारण भी यात्रियों की दिक्कतों का माना जा सकता है, जबकि शेष कारणों में इंडियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों में, बाजिब मांगों को न मानने, उन्हें नियमानुसार मिलने वाली सुविधाओं से वंचित रखने के कारण, जो निराशा की भावना पैदा होती है, शामिल है। आज इंडियन एयरलाइन्स की जितनी सेवाएं चल रही हैं, आप जितने यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाते ले जाते हैं, उसको देखते हुए आपके पास विमानों की कमी है। विमानों की संख्या बढ़ाए जाने की आवश्यकता है। आज आपके पास 38 विमान हैं, जिनमें 11 एयर बस हैं और 27 बोइंग हैं, जिनमें से 10 विमान काम नहीं कर रहे हैं। दूसरे, विमानों की रखरखाव का एक निश्चित समय होता है, जिसे एस. टी. डी. कहते हैं, बड़े अधिकारियों द्वारा जो सम्भावित दिखाया जाता है, उसे ई. टी. डी. कहते हैं, और जो वास्तविक समय दर्ज किया जाता है, उसे ए. टी. डी. कहते हैं, परन्तु आपके एस. टी. डी. और ए. टी. डी. समय में काफी अन्तर होता है, उस बिलम्ब को आप दिखलाते नहीं हैं जब कि यात्रीगण उसे अच्छी तरह समझते हैं। यात्रियों की परेशानी और दिक्कत के पीछे यह भी एक कारण होता है। सरकार का इन परेशारियों की ओर ध्यान कभी नहीं जाता, वह तो मात्र मूकदर्शक बन कर देख रही है, और इन कठिनाइयों को दूर करने की कोई कार्यवाही नहीं की जाती। कुछ समय पहले इनके यहां जो आंशिक अध्यक्ष श्री राहुल बजाज थे, उन्होंने इस कार्पोरेशन में आते ही आपको यह सुझाव दिया था कि आप इंडियन एयरलाइन्स की टिकट बुकिंग का कार्य निजी क्षेत्र के सुपुर्द कर दें क्योंकि अपने हाथ में रखने से एयरलाइन्स को चाटा होता है और यात्रियों को असुविधा होती है जब कि निजी क्षेत्र को दे देने से यात्रियों को भी सुविधा हो जाएगी और एयरलाइन्स को भी लाभ होगा। यह बात उन्होंने अपने निजी क्षेत्र के अनुभव के आधार पर कही थी।

यह चीज मैं इसलिए कह रहा हूँ कि जो सार्वजनिक क्षेत्र के पोषक हैं और बराबर यह कहते हैं कि जो हमारी औद्योगिक नीति है उसी पर हम चलते हैं। हाल ही में हमारे प्रधान मन्त्री जी ने कहा है कि नेहरू जी की जो औद्योगिक नीति है, उस पर हम बराबर अडिग रहेंगे। तो निजी क्षेत्र वालों को इसमें लाकर इस कार्य को करना, सार्वजनिक क्षेत्र का अपमान करना या उसको कमजोर करना है। इसलिए इसमें ऐसे आदमी को रखना चाहिए जिससे सार्वजनिक क्षेत्र का विस्तार हो, वह फूले-फले और इसमें जो कमियां हैं उनको पूरा किया जा सके।

खुद बजाज साहब ने कहा है कि यह व्यवस्था इतनी खराब और जरजर है कि जो प्रस्ताव जाते हैं, उनमें काफी देरी हो जाती है और निजी क्षेत्र से जो प्रस्ताव जाते हैं, उनको आसानी से मंजूर कर लिया जाता है। इस प्रकार से यह समझाने की कोशिश आम आदमी को कर रहे हैं कि सार्वजनिक क्षेत्र अच्छी सेवा और सुविधा निजी क्षेत्र में ही मिल सकती है।

इसलिए इंडियन एयरलाइन्स में जो कुव्यवस्था आ गई है उसे ठीक करें और साथ ही साथ जो मांग की गई है, व्यवस्थापकों से उस मांग को लागू करवाएं और जो नई मांगें हैं उनको देखें, यदि वे

उचित है, तो उनको मानना चाहिए ताकि कर्मचारी ठीक ढंग से सेवा कर सकें और यात्रियों को असुविधा न हो। यही मुझे कहना है। बहुत सी जो बातें मन्त्री जी ने नहीं बतलाई हैं, मुझे आशा है वे बातें आगे वे अपने जवाब में बतलाएंगे।

[अनुबाध]

श्री इन्द्रजीत गुप्त (बसीरहाट) : इण्डियन एयरलाइन्स के 15,000 तकनीकी और गैर-तकनीकी कर्मचारियों द्वारा एक दिन की सांकेतिक हड़ताल से न केवल इस यूनिन के सदस्यों अपितु विमान चालकों में भी वर्तमान समय में व्याप्त भारी असन्तोष का पता चलता है। यह एक विडम्बना ही है कि कुछ समय पहले हमारी चरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं में कार्यकुशलता को बढ़ाने के नाम पर हमारी सरकार और हमारे प्रधानमन्त्री ने निजी व्यापारिक घरानों के दो प्रमुख उद्योग-पतियों को एयर इण्डिया और एयरलाइन्स का अध्यक्ष नियुक्त करना उचित समझा है। और जनता तथा इस सदन को यह बताया गया था कि इन एयरलाइनों की कार्यकुशलता के बारे में बहुत सिकावर्से था रही थीं और इसका सबसे बेहतर उपचार यही था कि दो प्रमुख व्यापारिक घरानों के व्यक्तियों को इन दोनों कम्पनियों का अध्यक्ष बना दिया जाए। श्री राहुल बजाज को इण्डियन एयरलाइन्स के अध्यक्ष के अधिकार सौंप दिए गए और श्री रतन टाटा को एयर इण्डिया के अधिकार सौंप दिए गए।

प्रो० मधु बण्डवते : ताकि ये एयरलाइनों स्फूटरो की भांति चल सकें।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैंने उस समय सदन में इसका विरोध किया था और ये कहा था कि वे दोनों व्यक्ति ऐसी कम्पनियों के मालिक हैं जिन पर कर अपबन्धन का आरोप है और उन पर अभियोजन चल रहा है। परन्तु हमारी सरकार ने इस बात की परवाह नहीं की।

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) : इसीलिए उन्होंने उनका ध्यान किया था।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : अध्यक्षता में इस परिवर्तन के परिणामस्वरूप अब ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई है कि मैं माननीय मन्त्री को यह चुनौती दूंगा कि वे हमें यह बताएं कि अध्यक्ष के परिवर्तन के परिणामस्वरूप क्या वास्तव में इन एयरलाइनों की कार्यकुशलता में वृद्धि हुई है अथवा अब उनकी स्थिति पहले से भी बयतर है। प्रत्येक व्यक्ति यह जानता है कि अब कैसी स्थिति चल रही है। हम समान्यतः इण्डियन एयरलाइन्स में यात्रा करते हैं।

प्रो० मधु बण्डवते : केवल लोक सभा सत्र के कारण। (व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त : हाँ, लोकसभा को धन्यवाद। स्थिति वास्तव में भयानक है। और इस हड़ताल का उड़ानों की अव्यवस्था से कोई वास्ता नहीं है। समाचार पत्र इस बारे में विभिन्न बातों पर टिप्पणी कर रहे हैं। मैं चाहूंगा कि वे इनमें से कुछ बातों पर टिप्पणी करें। एक कारक यह है कि इण्डियन एयरलाइन्स के प्रबन्ध के अन्तर्गत आने वाले वायुयानों से अत्यधिक काम लिया जा रहा है। उचित रखरखाव के लिए समय और अवसर दिए बिना ही उनसे दिन-रात काम लिया जा रहा है।

महोदय, कल ही अहमदाबाद के निकट दिन-दहाड़े एक वायुयान दुर्घटना हुई जिसमें कई लोग मारे गए। मैं यह नहीं जानता कि क्या हमें कभी यह बताया जाएगा कि इस दुर्घटना का वास्तविक

[श्री इन्द्रजीत गुप्त]

कारण क्या था। सम्भवतः यह दुर्घटना किसी ऐसे दोष के कारण हुई जिसे उचित रखरखाव द्वारा दूर किया जा सकता था। परन्तु यदि वायुयानों से इसी प्रकार दिन रात काम लिया जाता रहा तो उनका उचित रखरखाव नहीं किया जा सकता।

मेरा अगला मुद्दा यह है कि वायुयान चालकों ने रात्रि को विमान उतारने की सुविधाओं के बारे में शिकायत की है जिससे निश्चित रूप से खतरा बना रहता है। हमारे बहुत से एयर फील्ड और हवाई अड्डों पर उनसे रात्रि के समय उतरने और उड़ान भरने के लिए कहा जाता है और विशेष तकनीकी सुविधाओं के बिना विमान उतारना सम्भव नहीं है। बहुत से मामलों में विमान उतारने की उचित सुविधाएं उपलब्ध नहीं होती हैं। एक पखवाड़ा पहले मुझे कलकत्ता से वापस दिल्ली की यात्रा करनी थी। विमान ने कई घन्टों तक उड़ान नहीं भरी। बाद में इसका कारण पता लगा कि उड़ान के कॉकपिट का निरीक्षण करने वाले चालक ने उड़ान भरने से पहले पाया कि उड़ान काकपिट में आवाज रिकार्ड करने वाला यन्त्र अर्थात् ब्लैक बाक्स सही प्रकार से कार्य नहीं कर रहा था। उनका नाम भी प्रकाशित हुआ था। मेरे विचार से इस अधिकारी का नाम श्री राजवाड़े था। उन्होंने इस बारे में शिकायत की और कहा कि जब तक यह यन्त्र ठीक नहीं कर दिया जाता है तब तक वह उस विमान को नहीं चलाएंगे। यह रिपोर्ट है कि उस अधिकारी पर दबाव डाला गया तथा घमकी दी गई और कहा गया कि : चबाइए मत आप विमान चलाइए। "उन्होंने पुनः कहा कि अपने साथ इतने सारे यात्रियों को वह खतरे में नहीं डालेंगे। उन्हें फिर बताया गया कि यह यन्त्र विमान की यन्त्र-रचना का एक महत्त्वपूर्ण भाग नहीं है। अतः वह उड़ान भर सकते हैं। विमान चालकों के कार्यकारी ने उनसे कहा कि उन्हें विमान अवश्य ही उड़ाना होगा।

महोदय आप जानते हैं जब दुर्घटना होती है तो दुर्घटना के बाद हमेशा कॉकपिट बॉइस रिकार्डर अर्थात् ब्लैक बाक्स को ढूँढा जाता है, चाहे यह मिले या न मिले। अतः यह अति महत्त्वपूर्ण है। इससे साक्ष्य का महत्त्वपूर्ण भाग पता लग सकता है। लेकिन इस मामले में यह यन्त्र कार्य नहीं कर रहा था। क्या यह कहने में विमान चालक की गलती थी कि बॉइस रिकार्डर के ठीक तरह से कार्य न करते हुए वह विमान चलाने का खतरा नहीं उठाएगा और उन्होंने इन्कार कर दिया ? उन्हें विमान से हटने का आदेश दिया गया। बाद में निःसन्देह यात्रियों को अत्यधिक असुविधा हुई। उन्हें विमान से उतरना पड़ा। कुछ घन्टे बाद, एक या दो कार्यकारी विमान बाधक उस विमान को संभवतः खराब उड़ान बॉइस रिकार्डर के साथ ही चलाकर दिल्ली लाए। यह सब हो रहा है।

जहाँ तक इस ध्यानाकर्षण प्रस्ताव में उठाए गए विशेष मुद्दे का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहूँगा कि ऐसा लगता है कि दोनों कम्पनियों के निदेशक मंडल में तालमेल नहीं है, हालाँकि प्रबन्ध निदेशक तथा उपप्रबन्ध निदेशक दोनों ही समान हैं। दोनों मन्डलों में मन्त्रालय का प्रतिनिधित्व भी है। फिर, तालमेल बेहतर होना चाहिए। क्या हो गया है ? 12 सितम्बर को विमान निगम कर्मचारी यूनियन तथा भारतीय विमान तकनिशियन एसोसिएसन के सम्मुख एक प्रस्ताव रखा गया था। प्रस्ताव यह था कि निम्नतम मजदूरी बढ़ा कर 1080 रुपये प्रति माह कर दी जाएगी। मैं सिर्फ आपको याद दिलाता चाहता हूँ कि उनका पिछला मजदूरी समझौता तीन वर्ष पहले समाप्त हो चुका है। मजदूरी के समझौते सितम्बर 1985 में समाप्त हो गए थे। अब नवम्बर 1988 है। तीन वर्ष से अधिक व्यतीत हो चुके हैं। अभी तक कोई भी नया मजदूरी समझौता नहीं हुआ है। इस स्थिति में उन्हें 1,080 रुपये प्रति-

माह निम्नतम मजदूरी देने का प्रस्ताव किया गया था। यही प्रस्ताव एयर इंडिया के कर्मचारियों के लिए अलग से किया गया था। कोई कठिनाई नहीं थी। वे यह सब जानने की प्रतीक्षा कर रहे थे कि वह किस प्रकार से विभिन्न मतों आदि को प्रभावित करेगा। फिर अचानक इस प्रक्रिया के मध्य में यह पाया गया कि एयर इंडिया 1,080 रुपये के आश्वासन से पीछे हट गया और 1000 रुपये का प्रस्ताव रखा है। हम नहीं जानते कि उन्होंने ऐसा क्यों किया। कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया गया। तथा इंडियन एयरलाइंस के कर्मचारियों को भी यह आशंका थी कि उनके मामले में भी क्या यह संभावना है कि प्रबन्धकों द्वारा 1,080 रुपये का प्रस्ताव करने के बाद यह भी घटा कर 1000 रुपये कर दिया जाएगा। वह एक ठोस बचन चाहते थे। कोई बचन नहीं दिया गया। मैं कहना चाहता हूँ कि यह प्रस्ताव सरकारी उद्यम कार्यालय पूर्ण अनुमोदन के बाद किए गए थे। अन्य सरकारी क्षेत्र के उद्यमों सरकारी उद्यम कार्यालय यह सुनिश्चित करने के लिए आमतौर पर हस्तक्षेप करता है कि कुछ मजदूरियों के स्तर अधिक न हो जाएं। लेकिन एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस के मामले में 1,080 रुपये का यह प्रस्ताव सरकारी उद्यम कार्यालय की पूर्ण सहमति तथा अनुमोदन से रखा गया था। एयर इंडिया के प्रबन्धक इस प्रस्ताव से कैसे मुक्त हो सकते थे और इसे कम करके 1000 रुपये किस कर सकते थे? अब आप कहेंगे कि इसे कुछ यूनियनों ने स्वीकार कर लिया था। अच्छा, यदि यह स्वीकृत कर लिया गया है, तो यह यूनियनों के लिए बुरा है। अपने सदस्यों को यह समझाना उनके लिए मुश्किल होगा कि प्रबन्धकों ने 1,080 रुपये के प्रस्ताव को कम करके 1000 रुपये क्यों कर दिया है। और यदि इस सम्बन्ध में किसी विशेष यूनियन नेता ने दस्तखत किए हैं तो उसके लिए मुसीबत आ गई है। केकिन जहाँ तक इंडियन एयर लाइंस का सम्बन्ध है, यही उनके दिमाग में भी था। यह आशंका थी और वे मजबूत आश्वासन चाहते थे, कि इस आश्वासन को लागू किया जाएगा। लेकिन ऐसा नहीं हुआ। फिर उन्होंने चेतावनी दी कि वह हड़ताल पर चले जाएंगे। यह विरोध स्वरूप एक प्रतीक मात्र हड़ताल होनी थी। और जैसा कि मन्त्री महोदय ने स्वयं भी बक्तव्य में यह स्वीकार किया है कि दोनों यूनियनों के कर्मचारियों के बहुमत ने हड़ताल में भाग लिया। इससे यह पता चलता है कि कर्मचारियों का बड़ा वर्ग इस मामले पर अत्यधिक असन्तुष्ट है। कितनी गड़बड़ चल रही है। पहले तो यह दो निदेशक मंडल निम्न स्तरों पर कार्य कर रहे हैं। कुछ व्यक्ति दोनों मंडलों में एक ही हैं जैसे प्रबन्ध निदेशक एक ही है, उप प्रबन्ध निदेशक एक है, मन्त्रालय का प्रतिनिधित्व दोनों जगह है, निजी क्षेत्र के दो विख्यात सज्जन भी हैं जिन्हें इन मुद्दों पर संभवतः सरकारी अधिकारियों से बेहतर ज्ञान है। फिर इस दौरान क्या हो गया? अभी तक किसी पर भी सहमति नहीं हुई है और कोई भी मुद्दा हल नहीं हुआ है। और फिर इस बीच में एक और केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र का उद्यम दामोदर घाटी निगम है जिसने 1430 रुपये निम्नतम मजदूरी देने के लिए अपने कर्मचारियों से समझौता किया है, यहाँ की यूनियन के अध्यक्ष इंटरक के हमारे माननीय श्री मन्त्री श्री बिन्देश्वरी दुबे हैं। जब यूनियनों स्वयं 1,180 रुपये की मांग कर रही थी तो यह बहुत अच्छा है। हमें उन्हें बधाई देनी चाहिए और मैं श्री बिन्देश्वरी दुबे को बधाई देता हूँ कि एक यूनियन ने, जिसके वह अध्यक्ष हैं, 1,430 रुपये निम्नतम का दामोदर घाटी निगम से समझौता किया है। स्वभाविक रूप से आप अन्य उद्यमों के कर्मचारियों से क्या करने की अपेक्षा करते हैं? मैं जानता हूँ कि इस समय इस्पात उद्योग, सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों, कोयला खानों में, बी० एच० ई० एल० में समझौता वातावरण चल रही है, लेकिन अभी तक समझौता अन्तिम रूप में नहीं पाया है। लेकिन हर जगह प्रबन्धक 1,000 रुपये से कुछ अधिक का प्रस्ताव रख रहे हैं। अभी और कितने निर्णय किये जाने हैं। एक हजार से अधिक का प्रस्ताव रखा जा रहा है और इस पर वार्ता चल रही है। एयर इंडिया ने 1,080 रुपये का

[श्री इन्द्रजीत गुप्त]

आश्वासन देने के बाद इसे कम करके 1,000 रुपये कर दिया। कर्मचारियों में इस अशान्ति उत्पन्न को करने तथा आन्दोलन का रास्ता अपनाने की उकसाने के लिए कौन उत्तरदायी है ?

एक तर्क दिया जा सकता है—मैं नहीं जानता कि यह प्रस्तुत किया जायगा—कि एयर इंडिया की वित्तीय हालत इंडियन एयरलाइन्स से कमजोर है, क्योंकि आमतौर से घरेलू यातायात पर इंडियन एयरलाइन्स का एकाधिकार है और ऐसी स्थिति एयर इंडिया की नहीं है, जिसे अन्तर्राष्ट्रीय हवाई कम्पनियों से प्रतिस्पर्धा करनी पड़ती है और ऐसे किरायों के मानदंडों पर कायम रहना पड़ता है, जो अन्तर्राष्ट्रीय मंच इन कम्पनियों के लिए तय करते हैं। मैं नहीं जानता कि क्या यह कोई तर्क है। लेकिन निश्चित रूप से इस बात का पता उन्हें बाद में नहीं लगा था। वे यह शुरू से ही जानते थे। उन्होंने इंडियन एयर लाइन्स के बराबर ही प्रस्ताव रखा और फिर अचानक इसे कम कर दिया। यह निम्नतम मजदूरी का मामला है। निम्नतम मजदूरी का इससे कोई वास्ता नहीं है कि कौन किसने प्रतिस्पर्धा कर यह तो निम्नतम का मामला है।

अतः फिलहाल मैं इसी विषय मुद्दे तक सीमित रहता हूँ।

एयरलाइन्स के कार्य में हो रही गड़बड़ तथा कुप्रबन्ध के अलावा मैं कहूंगा कि कम से कम भगवान के लिए ही यदि आप और अधिक कठिनाई से बचना चाहते हैं। तो कृपया इस मुद्दे का समाधान कीजिए। मजदूरी सम्बन्धी समझौते तीन वर्ष पहले समाप्त हो गए थे। कर्मचारी तीन वर्ष से इन्तजार कर रहे हैं; लेकिन कोई समझौता नहीं हुआ है। जब एक बार आप आश्वासन देते हैं तो इस पर कायम रहिए, इससे मुकरिए मत, अन्यथा इससे लोभ उत्तेजित ही होते हैं।

मैं जानना चाहूंगा कि इस मामले के बारे में सरकार क्या कहती है; क्या वे अभी भी 12 सितम्बर के अपने आश्वासन पर कायम हैं या नहीं। इसकी जानकारी स्पष्टरूप से हाँ या ना में होनी चाहिए। यदि वे इस आश्वासन पर कायम रहते हैं तो यह एक स्थिति है। यदि वे इस पर कायम नहीं रहते हैं; वे मुकरना चाहते हैं या टालमटोल कर रहे हैं तब और अधिक कठिनाई होगी और इसके लिए कौन उत्तरदायी होगा, इसके बारे में कृपया हमें बताइए।

मैं पुरजोर सिफारिश करता हूँ कि एयरलाइन्स की भलाई के लिए सर्व श्री बजाज तथा टाटा को यथा संभव शीघ्र इन कम्पनियों के अध्यक्ष पद से हटाया जाए और आप किसी अन्य को इन स्थानों पर लगाइए जो हृदय से सरकारी क्षेत्र काहित चाहता हो और जो लोग निजी क्षेत्र के एकाधिकार के प्रति समर्पित न हों।

डा० कृपा सिन्धु चौई (सम्बलपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, क्योंकि कामगार आन्दोलन कर रहे हैं और एक दिन की हड़ताल पर हैं, इस कारण आपने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की अनुमति दी है। लेकिन हमारा मुख्य उद्देश्य इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया की कार्यकुशलता देखना है। कुछ दिन पहले दो विमानों की भीषण दुर्घटना हुई थी। इसी वर्ष के दौरान चार या पांच विमान दुर्घटना प्रस्त हो चुके हैं। अतः हमारी चर्चा का मुख्य उद्देश्य नियम 193 के अन्तर्गत इंडियन एयर लाइन्स को सुरक्षा तथा अभाव के बारे में होना चाहिए।

‘‘मेरे माननीय मित्र आदरणीय इन्द्रजीत गुप्त जी ने इंडियन एयरलाइन्स तथा एयर इंडिया

की स्थिति के बारे में पूछा है। हमारे यहां विभिन्न प्रकार के विमानों की संख्या कितनी है? एक वर्ष में विमान कितने घण्टे कार्य कर रहे हैं और इस बारे में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर क्या है, क्या हम निम्नतम स्तर कायम रख रहे हैं या नहीं। यह आज के बाद-बिबाद का मुख्य विषय है। सुरक्षा के बारे में इतने सारे स्थानों, सेमिनार में चर्चा होती है कि नियमों के अनुसार सुरक्षा नियमों का पालन नहीं होता है। इस कारण अत्यधिक आलोचना हुई है। इन सभी मुद्दों पर सभा में विस्तार से चर्चा होनी चाहिए तथा मन्त्री महोदय को इनका उत्तर देना चाहिए। मैं समझता हूँ कि उन्होंने अनेकों समितियाँ गठित की हैं। केवल प्रबन्ध निदेशक को बदलना पर्याप्त नहीं है। टाटा सबसे श्रेष्ठ व्यक्ति हैं। आप टाटा के उद्यमों की सर्वश्रेष्ठ सरकारी क्षेत्र के उद्यमों से तुलना कर सकते हैं। टाटा की फर्मों में हड़ताल होती ही नहीं है। वे अपने श्रमिकों को अधिक लाभ देते हैं। आप रतन टाटा या किसी अन्य टाटा, जो देश में अच्छा प्रबन्ध कर रहे हैं की तुलना सरकारी क्षेत्र की किसी भी कम्पनी से कर सकते हैं। वे अधिक लाभ कमा रहे हैं। उनकी आलोचना करने से क्या फायदा है। कमियों तथा विमान दुर्घटनाओं के कारणों की चर्चा करना सरकार का कार्य है। मन्त्री महोदय ने अपने वक्तव्य में कहा है :

“मैं ऐसी कोई बात नहीं कहूँगा जिससे यह प्रतीत हो कि आप इसमें विश्वास नहीं कर रहे हैं कि जो दो विमान दुर्घटाएँ एक ही दिन एक दूसरे से दूर अहमदाबाद और गुवाहाटी में हुईं, वे दुर्भाग्यपूर्ण तथा संयोगवशा थीं।”

उन्होंने इस बात से इन्कार नहीं किया है कि तोड़-फोड़ हो सकती है या उन कर्मचारियों का हाथ हो सकता है जो अपनी मजदूरियों के लिए आन्दोलन कर रहे हैं। जांच आयोग मामले की जांच कर रहा है परन्तु हम यह जानना चाहते हैं कि क्या इसके पीछे उन कर्मचारियों का हाथ है जो बहुत दिनों से आन्दोलन कर रहे हैं।

विमान सेवाओं की हालत के बारे में माननीय सदस्य ने मन्त्री महोदय से अनेक प्रश्न पूछे हैं। उस सन्दर्भ में मैं जानना चाहता हूँ कि संशोधित वेतनमान के बाद क्या देश के अनेक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में समझौता पहले ही हो गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि एयर इण्डिया की आर्थिक स्थिति बहुत खराब है। समाचार पत्रों में यह छपा है कि एक दिन बम्बई से लन्दन तक एक यात्री गया और दूसरे दिन नौ यात्री गये। एयर इण्डिया की आर्थिक स्थिति कैसी है? क्या एयर इण्डिया आन्दोलनकारियों के दबाव में कार्य करेगी? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या इण्डियन एयर लाइन्स की आर्थिक स्थिति अच्छी है। यदि स्थिति अच्छी नहीं है तो मन्त्री महोदय विमानों की संख्या बढ़ाने के लिए, अधिक विमान लेने के लिए योजना आयोग के समक्ष प्रस्ताव करें। वे 1971 में लिए गए विमानों की हालत के मामले की भी जांच करें।

पूर्वी क्षेत्र के कर्मचारियों की हड़ताल अचानक हुई थी। मैं जानना चाहता हूँ, कि 15000 कर्मचारियों में से कितने कर्मचारी पूर्वी क्षेत्र के हैं। मैं इस बात पर जोर इसलिए दे रहा हूँ, क्योंकि दिल्ली से भूवनेश्वर या कलकत्ता जाते समय हमारे सामने अनेक समस्याएँ आती हैं। 10 घण्टे में लेकर 15 घण्टे तक बिलम्ब होता है। जो खाना दिया जाता है वह भी घटिया स्तर का है। इसलिए मैं जानना चाहता हूँ कि 15000 कर्मचारियों में से पूर्वी क्षेत्र के कितने व्यक्ति हैं। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या 22 तारीख की एकाएक हड़ताल कानूनी हड़ताल है। क्या उन्होंने अपनी हड़ताल से पहले नोटिस दिया था? यदि यह कानूनी हड़ताल नहीं थी, तो मन्त्री महोदय उन कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही करेंगे? गत मास में सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों ने अपने मजदूरी ढाँचे में संशोधन

[डा० कृपा सिन्धु मोदी]

करने के लिए हड़ताल का आह्वान किया था। क्या इण्डियन एयर लाइन्स के कर्मचारी उस हड़ताल में शामिल थे? सरकार ने क्या निवारक कार्यवाही की है? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या आप इस तथ्य से परिचित हैं कि उड़ान से पहले चालक को तकनीकी मंजूरी लेनी पड़ती है? पूर्वी क्षेत्र में कर्मचारियों ने उच्च अधिकारियों को धमकी दी है। वे फार्म पर हस्ताक्षर लेते हैं कि स्वतः मंजूरी दी जा रही है। क्या आप चालक की डाक्टरी जांच कर रहे हैं या छः महीने में डाक्टरी जांच अनिवार्य नहीं है मेरे विचार से जब चालक विमान उड़ाता है तो उसे एक प्रमाण पत्र लेना पड़ता है कि वह किसी औषधि या एस्कोहल के नशे में नहीं है।

दूसरी बात अनुरक्षण के बारे में है। आपने अनेक स्थानों पर कहा है कि यह खराब मौसम तथा घटिया अनुरक्षण के कारण है। मेरे साथी ने तकनीकी से सम्बन्धित अनेक प्रश्न पूछे हैं। खराब मौसम में आपको पास उतराई की सुविधाएं हैं। आपके पास, अत्याधुनिक उपकरण नहीं है, जिसका आपने राज्य सभा समेत अनेक स्थानों पर उल्लेख किया है।

इसके अतिरिक्त वाद-विवाद के बिना विभाग की देखभाल के लिए आपकी ईमानदारी के विरुद्ध अनेक शिकायतों की गयी हैं इसलिए मैं चाहता हूँ कि भविष्य में कोई दुर्घटना होने से पहले आप विमानों की स्थिति तथा उनकी उपयुक्तता स्पष्ट करें। साथ ही क्या हम उन कर्मचारियों के दबाव में भी आ जायेंगे जो उस औद्योगिक अनुशासन तथा औद्योगिक विवाद अधिनियम का पालन नहीं कर रहे हैं जो पहले से ही विद्यमान है तथा जिस पर सरकारी क्षेत्र के अनेक उपक्रमों ने विचार-विमर्श किया है।

श्री शिबराज बी० पाटिल : मैं सदस्यों का बड़ा आभारी हूँ क्योंकि उन्होंने विभिन्न बातों पर अपने विचार व्यक्त किए हैं। कुछ सदस्यों ने एयर लाइन्स की सामान्य हालत के बारे में अपने विचार व्यक्त किए हैं। सदस्यों ने हड़ताल के बारे में भी अपने विचार व्यक्त किए हैं। वे जानना चाहते हैं कि सरकार एयर लाइन्स की सामान्य स्थिति सुधारने तथा यह देखने के लिए क्या करेगी कि कर्मचारी पूर्ण सन्तुष्ट हैं तथा विवाद तम हो गया है।

सबसे पहले मैं मुद्दे को लेता हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि सरकार इस तथ्य से परिचित है कि उड़ानों में विलम्ब हो रहा है। सरकार ने यह देखने के लिए के लिए कुछ कदम उठाए हैं कि उड़ानों में विलम्ब न हो। वास्तव में हमारे पास सीमित विमान हैं परन्तु विभिन्न क्षेत्रों से मांग की जाती है। सदस्य तथा आप लोग हम से अनेक मांगों पर उड़ानें शुरू करने तथा विमानों के अधिक आगमन के लिए कह रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : महोदय, मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ। आज यह हो रहा है कि जब एक उड़ान में विलम्ब हो जाता है तो उसे व्यवस्थित करने के लिए दूसरी उड़ान में फेर बदल कर दिया जाता है। एक बार उड़ान में विलम्ब होने पर आप उसे रद्द कर दीजिए। अन्यथा सभी व्यक्तियों को मुसीबत उठानी पड़ेगी।

श्री शिबराज बी० पाटिल : जी हाँ, मैं आपका आभारी हूँ। (व्यवधान) आपने जो सुझाव दिया है उसके अनुसार हमने पहले ही कार्य करना शुरू कर दिया है। (व्यवधान) मैं यह कह रहा था कि हमने यह देखने के लिए पहले ही कदम उठाये हैं कि उड़ान में कतई विलम्ब न हो। माननीय सदस्य

जानना चाहते हैं कि हमने कौन से कदम उठाए हैं। एक कदम आपके सुझाव के आधार पर उठाया है। हम एक के बाद दूसरी उड़ान को रद्द करना नहीं चाहते। यदि एक उड़ान में विलम्ब होता है तो हम चाहते हैं कि उसी उड़ान के यात्रियों को ही मुसीबत उठानी पड़े परन्तु दूसरी उड़ान समय से उड़े।

1.00 म० प०

हमें दूसरी उड़ानों को भी विलम्ब करने की आवश्यकता नहीं है। हम अनेक मार्गों पर उड़ानें परिचालित करते हैं। हमने अनेक मार्गों पर उड़ानों को व्यवस्थित कर दिया है तथा कुछ अन्तों में उड़ानों को कम कर दिया है जहाँ हम उड़ानें परिचालित करते थे। यदि एक सप्ताह में सात दिन उड़ानें होती थी तो हमने इसे घटकर पाँच या चार दिन कर दिया है। इन क्षेत्रों में हमने उड़ानों को पूर्णतः रद्द नहीं किया है परन्तु संख्या कम कर दी है तथा अधिक सोट उपलब्ध कराई हैं। इस महीने में हमें चार विमान और मिल जायेंगे। हमने विमानों को पट्टे पर लेन की कोशिश की है, वे भी आ जायेंगे। इन चार विमानों से उड़ान के समय में हमें कुछ और राहत मिलेगी। हमने उम्नीस विमान खरीदने के लिए समझौता भी किया है, वे इस वर्ष की मई तक आ जायेंगे। इस प्रकार हम जनता की माँगें पूरी करने तथा उड़ानें समय से परिचालित करने की स्थिति में होंगे।

विभिन्न लोगों की माँगों को पूरा करने के लिए इण्डियन एयर लाइन्स का विस्तार किया जा रहा है ताकि देश के विभिन्न भागों की माँगें पूरी हो सकें। स्वयं को उन्होंने यह नहीं सोचा कि ऐसा करने से वे भी कठिनाई की स्थिति में डाल रहे हैं। परन्तु अब कुछ व्यवस्थित हो गया है तथा हमें आशा है कि अब कम विलम्ब होगा। यदि अव्यवस्था या कुप्रबन्ध के कारण कोई विलम्ब होगा तो हम उन बातों की जांच करेंगे। हम उड़ाने में विलम्ब को कम कर सकते हैं।

अनुरक्षण के बारे में हमारे यहां अनुरक्षण सुविधायें हैं परन्तु मैं कह सकता हूँ कि सुविधायें काफी अच्छी हैं। परन्तु यदि हम नये विमान लायेंगे तो अनुरक्षण सुविधाओं को भी बढ़ाना पड़ेगा। हम इन बातों की तरफ ध्यान दे रहे हैं तथा उन नयी किस्म के विमानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए हमें अनुरक्षण सुविधाओं को बढ़ाना पड़ेगा, जिन्हें हम बढ़ायेंगे।

विमानों के उतरने की सुविधाओं के बारे में आज कुछ नहीं कहा गया, परन्तु मैं यह कह सकता हूँ कि हमारे अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर उतराई की सुविधायें पर्याप्त हैं। दूसरे हवाई अड्डों पर भी उतरने की सुविधायें हैं तथा सुरक्षा के लिए वे प्रक्रियायें हैं जिनका चालकों तथा हवाई अड्डों पर काम करने वाले लोगों का पालन करना होता है। हमारे लिए सौभाग्य की बात है कि गत दो दुर्घटनायें होने तक हमारे विमान सुरक्षात्मक ढंग से उड़ रहे थे परन्तु दुर्भाग्यवश ये दुर्घटनाएँ हुई हैं। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि इन दो दुर्घटनाओं के लिए कौन जिम्मेवार है और इसके क्या कारण हैं आदि। इसके लिए न्यायिक जांच शुरू कर दी गई है और इसके साथ तथ्य हमें उपलब्ध हो जायेंगे।

जहाँ तक एयर लाइन्स की सामान्य स्थितियों का सम्बन्ध है इसके लिए इतना ही काफी है। मैंने सदन में इस प्रश्न पर जो कुछ कहा है उम्मीद है मुझसे उससे अधिक जानकारी देने की अपेक्षा नहीं की जा सकती।

जहाँ तक हड़ताल का सम्बन्ध है मुझे बताया गया है कि इण्डियन एयर लाइन्स के प्रबन्धकों द्वारा कर्मचारियों को कोई औपचारिक पेशकश नहीं की गयी है। मुझे यही सूचना मिळी है।

धी इन्द्रजीत गुप्त : पेशकश लिखित रूप में नहीं किन्तु मौखिक रूप से की गयी है। मुझे पता नहीं कि औपचारिक पेशकश से आपका क्या तात्पर्य है। लिखित रूप में पेशकश चाहे न की गयी हो किन्तु यूनियन के नेताओं को मौखिक रूप से पेशकश की गयी थी।

धी शिबराज बी० पाटिल : इस मामले में बी० पी० ई० से परामर्श नहीं किया गया। यह सच है कि समझौता 1985 में समाप्त हो गया था। किन्तु 1985 के बाद, वे चुप नहीं बैठे। 1985 के बाद भी कर्मचारियों और प्रबन्धकों के बीच बात-चीत चल रही है। यही नहीं उनके वेतन में तदर्थ वृद्धि भी की गई है।

धी सोमनाथ चटर्जी : हां, ये तो आम हथकंडे हैं...

धी शिबराज बी० पाटिल : मैं समझता हूँ कि मैं हर प्रश्न का उत्तर नहीं दे सकता। यदि आप चाहते हैं तो मैं बैठ जाऊंगा और आप अपनी सभी बातें कह सकते हैं। इसके बाद मैं उत्तर दूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : नहीं, नहीं। यह ध्यानाकर्षण प्रस्ताव है। आप कृपया जारी रखें।

धी शिबराज बी० पाटिल : मैं यह बहने का प्रयास कर रहा था कि 10 से 12 प्रतिशत तक पहले ही वृद्धि की जा चुकी है। यत्र प्रश्न कि क्या यह 10 से 12 प्रतिशत से भी अधिक होनी चाहिए, समझौता क्या होना चाहिए और अन्ततोगत्वा कितनी राशि का भुगतान किया जाना चाहिए इसका निर्णय कर्मचारियों और प्रबन्धकों के बीच ही किया जाएगा। वे निश्चित रूप से इस विषय पर चर्चा कर रहे हैं। इसमें कुछ कठिनाइयां हैं। ऐसा नहीं है कि वे कुछ नहीं कर रहे हैं। किन्तु इसका कुछ युक्तिसंगत आधार होना चाहिए। मूल वेतन और भत्तों को मिलाकर मूल वेतन निर्धारित किया जाएगा मूल वेतन नियत किए जाने के बाद ही अन्य बातों को लिया जाएगा। किन्तु मूल वेतन निर्धारित करने में भी उन्हें कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इन पर चर्चा हो रही थी कि इस बीच चौथे वेतन आयोग की रिपोर्ट दे दी गई है तथा अधिकारियों और कर्मचारियों के वेतन में कुछ वृद्धि कर दी गई। यह वृद्धि परिलब्धियों की 10 से 12 प्रतिशत तक की गई है।

जब यह सब किया जा रहा है तो इण्डियन एयर लाइन्स के लिए एक बात ध्यान में रखना भी आवश्यक है। एयर इण्डिया, पवन हंस और वायुदूत जैसे अनेक सहयोगी संगठन भी हैं। यदि इण्डियन एयरलाइन्स के कर्मचारी यह कह सकते हैं कि अन्य संगठनों के कर्मचारियों को अधिक परिलब्धियां दी जाती हैं तो एयर इण्डिया, पवन हंस और वायुदूत के कर्मचारी भी निश्चित रूप से यह कह सकते हैं कि इण्डियन एयर लाइन्स के कर्मचारियों को अधिक परिलब्धियां दी जा रही है। इसलिए इन सबको विवेक सम्मत ढंग से तय करना भी आवश्यक है। सम्भवतः समान समतुल्य सम्भव नहीं है किन्तु भिन्न-भिन्न संगठनों में दिए जाने वाले वेतन में भी कुछ विवेक सम्मत, तर्कसम्मत बात होनी चाहिए।

अब इन सभी संगठनों के कर्मचारियों के लिए सन्तोषजनक वेतन तय करने में उन्हें कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। मुझे अनेक विचार विमर्श के तरीके या उसके व्योरो की जानकारी नहीं है। मुझे यह बताया गया है औपचारिक रूप से ऐसा नहीं किया गया है। किन्तु सम्भवतः अज्ञानक या मौखिक रूप से ऐसा कहा गया होगा। मैं इसका समर्थन नहीं कर रहा हूँ। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि आप इस पर दृढ़ न रहें। मैं यह भी नहीं कह रहा हूँ कि आप इससे सहमत हों। हम यह प्रयास कर रहे हैं कि इण्डियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों को यथासम्भव उतना दिया

जा सके जितना कि इण्डियन एयरलाइन्स के लिए सम्भव हो सके। हमें उनके साथ सहानुभूति है। हम उन्हें सन्तुष्ट देखना चाहते हैं। हम यह सुनिश्चित करना चाहते हैं कि उन्हें अधिक से अधिक दिया जा सके। ऐसा करते समय इण्डियन एयर लाइन्स और अन्य संगठनों के लिए यह देखना भी आवश्यक है कि ऐसा कोई वित्तीय संकट न उत्पन्न हो जो उन्हें पंगु बना दे। मामले की कई दृष्टिकोणों से जांच की जानी चाहिए और इसे इस ढंग से तय किया जाना चाहिए कि इससे इण्डियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों को पूर्ण सन्तुष्टि प्राप्त हो तथा इससे अन्य संगठन भी कमजोर न हों। इससे सार्वजनिक क्षेत्र के अन्य उपक्रमों के कर्मचारियों को यह कहने का अबसर न मिले कि क्योंकि इण्डियन एयरलाइन्स के कर्मचारियों को उनकी ऐसी वित्तीय स्थिति के बावजूद भी इतना अधिक भुगतान किया जा रहा है इसलिए उन्हें भी इतना ही भुगतान किया जाना चाहिए। इसलिए इसमें कुछ सन्तुलन रखना होगा और हम न्याय करने का प्रयास कर रहे हैं तथा साथ ही हम यह देखने का भी प्रयास कर रहे हैं कि इससे कठिनाइयाँ उत्पन्न न हों।

सभी सम्बन्धित पक्षों से मेरी यह अपील है कि वे मामले को बहुत ही नैजीपूर्वक ढंग से निपटाएं। प्रबन्धकों का इरादा उन्हें यथासम्भव सन्तुष्टि प्रदान करने का होना चाहिए और साथ ही उन्हें इस बात का भी ध्यान रखना चाहिए कि बी० ई० पी० द्वारा दिए गए मार्गदर्शनों का अनुसरण किया जाए ताकि सार्वजनिक क्षेत्रों के अन्य उपक्रमों में कठिनाई की स्थिति उत्पन्न न हो। यदि यह निजी क्षेत्र का संगठन होता तो वे अपनी इच्छा से कितना भी वेतन या कितनी ही परिसंघियों दे सकते थे और उससे दूसरे निजी क्षेत्र के संगठनों में कोई कठिनाई उत्पन्न नहीं होती। किन्तु सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों या सार्वजनिक संस्थाओं के मामले में ऐसा सम्भव नहीं हो सकता। यहाँ कठिनाइयाँ उत्पन्न हो ही जाएगी। जब हमारी उनसे पूरी सहानुभूति है और हम उनकी समस्याओं को समझना चाहते हैं तथा उन्हें यथाशक्य लाभ पहुंचाना चाहते हैं तो मैं यह अपील करूँगा कि उन्हें भी इस कार्य में निहित कठिनाइयों को समझना चाहिए। दोनों सम्बन्धित पक्षों के लिए यह सम्भव होना चाहिए कि वे मिल बैठकर किसी ऐसे नतीजे पर पहुंचें जो उन्हें सन्तुष्टि प्रदान करे और इससे न केवल इण्डियन एयरलाइन्स किन्तु अन्य संगठनों पर भी वित्तीय बोझ न पड़े। इसी कारण कठिनाइयाँ उत्पन्न हो चुकी हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या आप केवल एक बात स्पष्ट करेंगे कि क्या इण्डियन एयर लाइन्स द्वारा की गई पेगकम औपचारिक थी या अनौपचारिक ?—मैं नहीं जानता, अब आप कह रहे हैं कि यह औपचारिक नहीं थी—क्या इण्डियन एयरलाइन्स उस आश्वासन पर टिकी हुई है या नहीं वे इससे मुकर रहे हैं ?

श्री शिबराज बी० पाटिल : अब मैं सदन में कोई बचन नहीं दूँगा। मैंने इस मामले को थोड़ा खूला छोड़ दिया है। कर्मचारियों के प्रतिनिधियों और प्रबन्धकगण को आपस में बातचीत करने दें और निर्णय लेने दें।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वे तीन बर्षों से बातचीत कर रहे हैं।

श्री शिबराज बी० पाटिल : मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि यह किया जाना चाहिए या नहीं किया जाना चाहिए या मैं यह भी नहीं कह रहा हूँ कि उन्होंने ऐसा कहा या नहीं कहा। मैं यह सब नहीं कह रहा हूँ। मैं इसके ब्योरी में नहीं जा रहा हूँ। मैं तो केवल विस्तृत नीति-निर्देश दे रहा हूँ जिनका प्रबन्धकों द्वारा अनुसरण किया जाना चाहिए। एक ओर तो उन्हें सहानुभूति पूर्ण रवैया अपनाना चाहिए और दूसरी ओर उन्हें उस ढंग से कार्य करना चाहिए जो अन्य संगठनों को कमजोर न बनाए

[श्री शिवराज बी० पाटिल]

और कठिनाइयाँ उत्पन्न न करे। यह उन सभी लोगों के हित में होगा जो सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में काम कर रहे हैं क्योंकि यदि एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम नुकसान में होता है तो अन्ततोगत्वा उसके कारण अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को भी नुकसान होगा। अब सरकार का इरादा यह देखने का है कि सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और अधिक मजबूत और शक्तिशाली बनें और साथ ही हम कर्मचारियों को यथाशक्य अधिक से अधिक वेतन देने की स्थिति में पहुँचे। हम लोगों को इस ढंग से भी अधिक सुविधायें प्रदान करना चाहते हैं जिससे कि उन्हें पूर्ण सन्तुष्टि का अनुभव हो। कर्मचारियों की सन्तुष्टि सबसे पहले है और प्रबन्धकों की सन्तुष्टि बाद में आती है। (व्यवधान)

श्री सोमनाथ षटर्जी : नए बॉर्ड का क्या प्रभाव है? उसका कार्य कैसा चल रहा है? (व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या आप हमें ऐसे एक या दो विशिष्ट क्षेत्र बता सकते हैं जिनमें इन दो अध्यक्षों के आने के बाद कुशलता में सुधार हुआ हो? किस दिशा में कुशलता में सुधार हुआ है?

श्री शिवराज बी० पाटिल : मैं सदन में व्यक्तियों की चर्चा नहीं करूँगा। किसी एक व्यक्ति से इस या उस संगठन में कुछ अन्तर पड़ सकता है। (व्यवधान)

मैं यह कहना चाहता हूँ कि कोई भी व्यक्ति किसी एक स्थान पर सहायक हो सकता है या नहीं भी हो सकता है। किन्तु यह कहना कि एक या दो व्यक्तियों के आने से इस तरह या उस तरह अन्तर पड़ा है ठीक नहीं है। किन्तु यदि माननीय सदस्य चाहते हैं तो मैं यह कह सकता हूँ कि इण्डियन एयर लाइन्स के मुनाफे में थोड़ी वृद्धि हुई है। मैं कह सकता हूँ कि इण्डियन एयरलाइन्स में प्रयोग की जाने वाली मशीनें और जनशक्ति थोड़ी बेहतर है। उत्पादकता में वृद्धि हुई है। यह मैं कह सकता हूँ। किन्तु मैं यह नहीं कहूँगा कि किसी व्यक्ति के आने से ऐसा हुआ है। यदि इसका श्रेय दिया जाता है तो यह श्रेय उस व्यक्ति, प्रबन्धकगण और कर्मचारियों को जाता है। किन्तु दूसरी ओर—यह सत्य है—कि कुछ स्थानों पर बिलम्ब हुआ है और कई स्थानों पर उपभोक्ता पूर्णतः सन्तुष्ट नहीं है। हम इस बात को भी भुला नहीं सकते हैं। एक ओर हम कमा रहे हैं और साथ ही हम उपभोक्ताओं को भी सन्तुष्टि प्रदान करना चाहेंगे और इसके बाद कर्मचारियों को सुन्तुष्ट करना चाहेंगे यह नीतियों की वह बिस्तृत रूपरेखा है जिसकी मैं इण्डियन एयरलाइन्स के प्रबन्धकों द्वारा अनुसरण किए जाने की अपेक्षा करूँगा और सम्भवतः वे इसका अनुसरण करने जा रहे हैं। हमें यह देखना है कि कार्य ठीक ढंग से चले।

उपाध्यक्ष महोदय : सदन दोपहर के भोजन के लिए स्थागित किया जाता है और 2.15 बजे म० प० पर पुनः सम्बैत होगा।

1.14 म० प०

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2.15 बजे म० प० तक के लिए स्थागित हुई।

2.19 म० प०

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा 2.19 बजे म० प० पर पुनः सम्बैत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

## नियम 377 के अधीन मामले

(एक) चित्रकूट एक्सप्रेस के लखनऊ और जबलपुर के बीच आने-जाने में लगने वाले समय को कम किए जाने तथा उसके साथ एक वातानुकूलित शयनयान और प्रथम श्रेणी का एक बड़ा डिब्बा लगाए जाने की मांग

[हिन्दी]

श्री श्रीधर देव बुधे (बांदा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अन्तर्गत सूचना देना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के जनपद बांदा और हमीरपुर निवासियों की सुविधा एवं बहुत दिनों से चल रही जोरदार मांग को देखकर रेल मन्त्रालय ने जबलपुर लखनऊ के बीच चल रही चित्रकूट एक्सप्रेस का समय परिवर्तन कर दिया है। इसके लिए वहाँ की जनता इस सरकार की आभारी है।

सरकार से मेरा अनुरोध है कि अत्यधिक प्रयोग में आने वाली इस गाड़ी में थोड़ा और सुधार किया जाये और इसका लखनऊ जबलपुर के बीच का रनिंग पीरियड घटाकर बारह मण्टे करते हुए इसमें डीजल इंजन तथा एक डिब्बा वातानुकूलित शयनयान तथा एक प्रथम श्रेणी का बड़ा डिब्बा लगाकर इसे वास्तविक रूप से उपयोगी गाड़ी बनाया जाये।

मैं इस स्थान पर यह कहने में कदापि नहीं हिचकूंगा कि यह गाड़ी मौजूदा समय में बहुत बुरी हालत में है।

(दो) उड़ीसा और आंध्र प्रदेश के आदिवासियों को उचित प्रतिनिधित्व दिए जाने के लिए डिबोजनल मुख्यालय, विशाखापत्तनम द्वारा तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के बर्थों के लिए पृथक भर्ती किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री के० प्रधानी (नौरंगपुर) : उड़ीसा के कोरापुट जिले में अधिकांश जनसंख्या आदिवासियों की है। कोटावाल्मा-बोयलाडिला रेलवे लाइन तथा बाल्टेयर-रायपुर रेलवे लाइन इसी जिले में से होकर गुजरती हैं। इसी जिले में कोरापुट-रायगौड़ा रेलवे लाइन निर्माणाधीन है। डिबोजनल मुख्यालय विशाखापत्तनम में स्थित है तथा कोरापुट-रायगौड़ा लाइन के मुख्य निर्माण अभियन्ता का कार्यालय भी विशाखापत्तनम में है। उड़ीसा में आदिवासी लोगों को विशेष रूप से और अन्य लोगों को सामान्य रूप से तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी के पदों पर रोजगार के उचित अवसर नहीं मिलते हैं। यहाँ स्थित रेलवे डिबोजनल का आधे से अधिक भाग उड़ीसा में है और आदिवासियों के लिए क्षेत्रीय आरक्षण 23 प्रतिशत है। जब इस डिबोजनल के लिए भर्ती की जाती है तो 23 प्रतिशत आरक्षण पूरा नहीं किया जाता है क्योंकि भर्ती अधिकारी उड़ीसा और आंध्र प्रदेश को मिला देते हैं। जिससे उड़ीसा के आदिवासियों को रोजगार में अपने उचित भाग से वंचित होना पड़ता है। आंध्र प्रदेश में केवल 5 प्रतिशत आदिवासी हैं।

अतः रेल मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वे आंध्र प्रदेश तथा उड़ीसा के लिए पृथक भर्ती के लिए निर्देश दें जिससे आदिवासी लोगों को अपने आरक्षित कोटे के अनुसार रोजगार प्राप्त हो सके।

(तीन) क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने के लिए सारण (उत्तर बिहार) में एक बड़े उद्योग की स्थापना की जाना

[हिन्दी]

श्री कृष्ण प्रताप सिंह (महाराजगंज) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अन्तर्गत लोक महत्व के निम्न विषय की ओर सदन का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ।

बिहार का आर्थिक पिछड़ापन सापेक्षिक रूप से उत्तरोत्तर बढ़ता जा रहा है। आर्थिक विकास के दौड़ में 1950-51 में भारत के अन्य राज्यों की कतार में जहाँ इसका आठवाँ स्थान था, आज इसका स्थान नीचे से तीसरा है। आर्थिक पिछड़ापन को दूर करने के लिए कन्द्र सरकार द्वारा बिहार में जो भी उद्योग लगाए गए प्रायः वे सभी दक्षिण बिहार में कन्द्रित हैं। उत्तर बिहार में, जहाँ कृषि की प्राथमिकता है, प्रातबर्ष लाखों रुपये की क्षति, कभी बाढ़ से होता हुआ कभी सूखे से। एस प्रा जहाँ गरीबी का राष्ट्रीय औसत गिरकर 30 प्रातशत पर आ रहा है, वहाँ बिहार में आज भी 48 परसेंट पर है और उत्तर बिहार में तो और भी ज्यादा है। हजारों खातहर मजदूर आज्ञाविका की खोज में पंजाब, हरियाणा और आसाम की ओर भागत है जो आज के वर्तमान सन्दर्भ में रुक सा गया है। क्षेत्रीय असन्तुलन को दूर करना न केवल क्षेत्र विशेष के हित में है बल्कि राष्ट्र के हित में भी है।

इस विशेष उल्लेख के द्वारा मैं केन्द्र सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करता हूँ और अनुरोध करता हूँ कि इस समस्या से निपटने के लिए उत्तर बिहार के सारण प्रखण्ड में एक बड़े उद्योग की स्थापना की जाए जहाँ एक-दो मृत प्रायः चीनी कारखानों को छोड़कर कोई भी उद्योग नहीं है।

(चार) बंगलौर से गूटी और बंगलौर से अनन्तपुर तक का रेल किराया दूरी के अनुसार युक्तिसंगत बनाया जाना

[अनुवाद]

श्री के० रामचन्द्र रेड्डी (हिन्दुपुर) : बंगलौर और गूटी के बीच छोटी लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने की परियोजना 43 करोड़ रुपये की लागत से वर्ष 1981 में पूरी की गई थी। रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदलने की लागत को पूरी करने की दृष्टि से रेल विभाग को 5 साल की अवधि के लिए यात्रियों से सामान्य रेल भाड़े से अधिक बढ़ी हुई दूरी के अनुसार रेल किराया बसूल करना था। यह परियोजना वर्ष 1981 में पूरी हुई थी और पाच वर्ष की अवधि 1986 में समाप्त हो गई है लेकिन इसके बावजूद बढ़ी हुई दर पर रेल प्रभार बसूल किया जा रहा है।

गूटी और बंगलौर के बीच दूरी केवल 264 किलोमीटर है लेकिन 349 किलोमीटर के लिए किराया बसूल किया जाता है। एक्सप्रेस रेलगाड़ी के लिए 34 रुपये वास्तविक किराए के स्थान पर रेल विभाग 41 रुपये की घन राशि बसूल कर रहा है और इस प्रकार प्रत्येक यात्री से प्रत्येक टिकट के लिए 7 रुपये अधिक लिए जा रहे हैं।

बंगलौर और अनन्तपुर के बीच की दूरी केवल 212 किलोमीटर है लेकिन रेल विभाग 277 किलोमीटर के लिए किराया बसूल कर रहा है। अनन्तपुर तथा बंगलौर के बीच एक्सप्रेस ट्रेन से यात्रा करने वाला यात्री 31 रुपये की बजाय 36 रुपये अदा कर रहा है तथा वैसेन्बर गाड़ी में वे 17 रुपये की जगह 26 रुपये बसूल कर रहे हैं।

माननीय रेल मन्त्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह इस मामले पर विचार करें तथा वास्तविक दूरी के आधार पर किरायों को पुनितसंगत बनाएं।

(पांच) बिहार की मुहाने बांध तथा पुनपुन वर्षा सिंचाई परियोजनाओं को मंजूरी दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : अध्यक्ष महोदय, भारत एक कृषि प्रधान देश है। इसकी जनसंख्या का 80 प्रतिशत कृषि पर आधारित है। हमारे देश की कृषि बहुत उपजाऊ है। लेकिन स्याई सिंचाई साधन नहीं होने के कारण यह अलाभकर होती जा रही है। किसान की इच्छा कृषि से हटती जा रही है जिससे हमारे राष्ट्र की आर्थिक संकट से गुजरना पड़ रहा है। कई सिंचाई योजनाएं राज्य सरकारों द्वारा तैयार कर भारत सरकार के पास जांच-पड़ताल के लिए भेजी गयी हैं। ये योजनाएं काफी समय तक स्वीकृति के लिए केन्द्र में पड़ी हुई हैं। कुछ योजनाएं जिस समय भेजी गई थी उस समय की लागत से खर्च अब चार गुना लागत बढ़ गई है। हमारे क्षेत्र जहानाबाद से 1975 में मुहाने डैम तथा 1980 में पुनपुन वर्षा परियोजना स्वीकृति हेतु आई है लेकिन अभी तक उनको अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

मैं सरकार से मांग करता हूँ कि जांच करने में जो देर की प्रवृत्ति बढ़ती जा रही है उस पर काबू पाना चाहिए नहीं तो देश के सामने अन्न संकट के साथ किसानों का संकट भी बढ़ता जायेगा। सरकार से अनुरोध है कि मेरे क्षेत्र की दोनों सिंचाई योजनाओं की जांच की प्रक्रिया को शीघ्र पूरा कर आठवीं पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया जाए। इस योजना के बन जाने पर जहानाबाद संसदीय क्षेत्र सुखाड़ और बाढ़ से सदा के लिए मुक्त हो जाएगा।

(छः) पश्चिम बंगाल में औद्योगिक रुग्णता के कारणों का पता लगाने और उपचारार्थक उपाय सुझाने के लिए एक बल का गठन किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

कुमारी भगता बनर्जी (जादवपुर) : पश्चिम बंगाल में औद्योगिक रुग्णता की समस्या इतनी अधिक गम्भीर है कि अभी हाल में तीन बच्चों ने अपने मां-बाप को भुखमरी और बेइज्जती से बचाने के लिए आत्म हत्या कर ली थी। उनके पिता हावड़ा में एक गैर-सरकारी फॅक्टरी में काम करते थे। मुझे भय है यदि सरकार औद्योगिक रुग्णता को दूर करने के लिए तत्काल कार्यवाही नहीं करती है तो सारे देश में एक गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो सकती है। अतएव मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह औद्योगिक रुग्णता के कारणों का समुचित रूप से अध्ययन करने और उपचारार्थक उपाय सुझाने के लिए एक अध्ययन बल का गठन करे।

(सात) रेल विभाग की भूमि पर रहने वाले झुग्गी-झोंपड़ी निवासियों को बम्बई नगर निगम द्वारा प्रदान की जाने वाली नागरिक सुविधाओं का लाभ उठाने हेतु बम्बई के रेल प्राधिकारियों द्वारा 'अनापत्ति प्रमाण पत्र' जारी किया जाना

श्री शरद बिषे (बम्बई उत्तर मध्य) : बम्बई में रेल विभाग के स्वामित्व वाली जमीन पर स्थित गन्दी बस्तियों में नागरिक सुविधाएं उपलब्ध कराने का प्रश्न पिछले 8-10 वर्ष से विचाराधीन है। इन गन्दी बस्तियों के निवासियों को राज्य सरकार अथवा बम्बई नगर निगम द्वारा आवश्यक नागरिक सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए रेल विभाग द्वारा "अनापत्ति प्रमाण-पत्र" जारी करने के बारे में कोई सुनिश्चित नीति नहीं है। इससे इन बस्तियों में अनिश्चितता तथा भय की भावना फैल रही है। जब बम्बई में अन्य सभी गन्दी बस्तियों का नागरिक सुविधाएं उपलब्ध की जा रही हैं रेलवे की जमीन पर स्थित गन्दी बस्तियां इन सुविधाओं से सामान्यतः वंचित हैं। रेल मन्त्रालय को इस मामले में शीघ्र निर्णय करना चाहिए और बम्बई में गन्दी बस्तियों को "अनापत्ति प्रमाण-पत्र" जारी करने के लिए अधीनस्थ अधिकारियों को निर्देश देना चाहिए।

(आठ) रूपसा और बांगरी पोसी के बीच छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में बदले जाने तथा बाबाम पहाड़ खान तक उसको बढ़ाए जाने की आवश्यकता

श्री सिद्ध लाल मुरझू (मयूरमंज) : मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रूपसा में से बांगरी पोसी के बीच छोटी रेलवे लाइन है जो बादाम पहाड़ से जहां कि लौह अयस्क की खान है, 20 किलोमीटर दूर है। रेल तथा सड़क मार्ग से प्रचुर मात्रा में बनोत्पादित सामान डोया जाता है।

छोटी लाइन उस क्षेत्र की आवश्यकता को पूरी करने में असमर्थ है। यदि इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाता है तो इससे इस क्षेत्र के लोगों को बहुत आराम हो जाएगा और अधिक लोग आसानी से यात्रा कर सकेंगे तथा अधिक मात्रा में माल डोया जा सकेगा।

अतः माननीय रेल मन्त्री से मेरा अनुरोध है कि इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने और उसे बादाम पहाड़ खानों तक बढ़ाने के लिए कार्यवाही की जानी चाहिए जिससे बादामपहाड़, सुलेपेर और गौर मोहिसानी से लौह-अयस्क को सीधे ही पारादीप पत्तन से निर्यात किया जा सके और 200 किलोमीटर रेल मार्ग की दूरी कम हो सके।

2.30 ब० प०

## भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक

—(जारी)

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम श्री राजेश पायलट द्वारा 24 नवम्बर, 1988 को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक पर प्रस्तुत प्रस्ताव पर आगे चर्चा करेंगे।

प्रो० नारायण चन्द पाराशर (हमीरपुर) : मैं जल भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री श्री राजेश पायलट द्वारा पुरःस्थापित भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक का समर्थन करता हूँ।

एक राज्य को दूसरे राज्य से जोड़ने में राष्ट्रीय राजमार्ग का महत्वपूर्ण योगदान है। इनसे संचार के कार्य में भी कुशलता आती है। पिछले, कुछ वर्षों के दौरान बसों, ट्रकों की संख्या में अद्भुत-पूर्व वृद्धि हुई है। केन्द्र सरकार ने बम्बई योजना के नाम से एक योजना बनाई थी। यह योजना 1961 से 1981 तक के लिए थी। इस योजना के अधीन 1981 के अन्त तक राष्ट्रीय राजमार्गों की कुल लम्बाई 51,200 किलोमीटर होने का अनुमान था। लेकिन मार्च, 1978 तक केवल 28,970 किलोमीटर सड़कें बनाई जा सकी थीं। इससे पता चलता है कि राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई बढ़ाई जानी चाहिए क्योंकि छठी योजना में केवल 2687 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग बनाए गए थे। इस सम्बन्ध में बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए 8 प्रतिशत वृद्धि की जानी थी लेकिन कार्य बहुत धीमी गति से चलता रहा तथा लक्ष्य पूरा नहीं किया गया। राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति रिपोर्ट में भी अनेक आंकड़े दिए गए हैं जिससे पता चलता है कि परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा ये आम आदमी के परिवहन साधन हैं तथा जनसाधारण अपने परिवहन सम्बन्धी कार्यों के लिए सड़क परिवहन का ही सहारा लेता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग राष्ट्र को एक महत्वपूर्ण साधन प्रदान करता है तथा राज्य सरकारों के लिए नेटवर्क का एक नमूना है। यह विडम्बना है कि राष्ट्रीय राजमार्ग राज्य सरकारों की सफाई पर स्वीकृत किए जाते हैं तथा बनाए जाते हैं जिनका इनके मार्गों में चयन करते समय एक अपना अलग दृष्टिकोण होता है जबकि राष्ट्रीय राजमार्गों का चयन राष्ट्रीय दृष्टिकोण से किया जाना चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण राज्य की शक्तियों से बाहर होना चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण यातायात की अधिकता तथा सड़क नेटवर्क को ध्यान में रख कर किया जाना चाहिए। एजेंसी कार्य संचालन में कठिनाई है क्योंकि अभी तक राष्ट्रीय राजमार्ग एजेंसी पद्धति के आधार पर बनाए जा रहे हैं। केन्द्र सरकार राज्य सरकारों को एजेंसी व्यय देती थी। राज्य सरकारों के पास अपने संसाधन नहीं थे। अतः वे केन्द्र सरकार का मुंह देखती हैं। अतः कुछ नए राजमार्ग बनाए जा रहे हैं तथा राज्य सरकारें अपनी बचनबद्धता के स्थान पर इसकी अपेक्षा करेंगी। वास्तव में होना यह चाहिए कि राज्य सरकारों को अपने लक्ष्य को पूरा करना चाहिए, क्योंकि राष्ट्रीय राजमार्ग राज्यों द्वारा किए जाने वाले काम का विकल्प नहीं हो सकते। यह केवल रखा जैसे राष्ट्रीय मामलों में ही होना चाहिए।

मेरे राज्य में केवल दो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं। नं० 21 एक ओर है तथा नं० 22 दूसरी ओर है। राष्ट्रीय राजमार्ग नं० 22 कौरीक को अम्बाला छावनी से जोड़ता है तथा दूसरा चण्डीगढ़ को मनाली से जोड़ता है। पहला भारत-चीन सीमा तक जाता है। यह समस्त सेनाओं व अन्य कार्यों के लिए मुख्य रास्ता है। पहले इसे हिन्दुस्तान-तिब्बत सड़क कहते थे तथा इसका निर्माण सीमा सड़क विंग ने किया था तथा इसके निर्माण में बहुत से लोगों को अपनी जान से हाथ धोना पड़ा था। कुछ समय पहले मनाली को चण्डीगढ़ से राष्ट्रीय राजमार्ग नं० 21 द्वारा जोड़ा गया था। परन्तु इस राजमार्ग की स्थिति का जिक्र करना जरूरी है क्योंकि सितम्बर में हाल की वर्षा के दौरान, यह 22-दिन तक बन्द रहा। मैं वहां पर 26-9-88 को मौजूद था, जिस दिन वर्षा सर्वाधिक थी। पंजाब और हिमाचल की सीमा पर सर्गहाट से सभी मोड़ों पर रास्ता रुक गया था तथा पेड़ तथा अन्य चीजें रास्ते में गिर गई थीं तथा रास्ता बहुत दिनों तक रुक गया था। एक या दो हफ्ते के लिए रास्ते को खोला गया था। परिवहन मन्त्री ने मेरे एक प्रश्न के उत्तर में आंकड़े देते हुए कहा था कि इस सड़क पर अनुमानित नुकसान 7 करोड़ रुपये का है। पंजाब को भी नुकसान उठाना पड़ा है तथा पंजाब में भी राष्ट्रीय राजमार्गों को भारी क्षति उठानी पड़ी है। मेरी समझ में यह नहीं आता कि बाबजूद इतने

[प्रो० नारायण चन्द पाराशर]

नुकसान के केन्द्र सरकार अन्य महत्वपूर्ण मार्गों का राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने पर ध्यान नहीं दे रही है जिससे कि उसी स्थान के लिए छोटे रास्ते बन सकते हैं। मैं परिवहन मन्त्री से निवेदन करता रहा हूँ कि जालन्धर को होशियारपुर अम्ब नदूरा और हमीरपुर होते हुए मण्डी से जोड़ दें ताकि यह छोटा रास्ता मनाली तक सुगम रास्ता बन सके तथा माली से आगे लेह तक आसान रास्ता बन सके क्योंकि मनाली-लेह सड़क जो कि देश की सबसे ऊंची सड़क है, वह भी अब यातायात के लिए खोल दी गई है। अतः पाकिस्तान द्वारा आक्रमण की स्थिति में यह एक अच्छा बैकल्पिक मार्ग होगा तथा जालन्धर छावनी को सीधे लेह और मनाली में जोड़ा जा सकता है। तथा इस प्रकार यह आसान रास्ता हो सकता है।

जबकि हिमाचल प्रदेश सरकार मण्डी-पठानकोट को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने की बात कह रही है। यह स्वागत योग्य कदम है, परन्तु यह लम्बा रास्ता है। यदि कोई जालन्धर से बाया पठानकोट लेह या मनाली जाना चाहे तथा वह राष्ट्रीय राजमार्ग नं०-1 या वित्त मन्त्री महोदय द्वारा प्रस्तावित राजमार्ग से जाना चाहे तो उसे 100 कि० मी० अतिरिक्त यात्रा करनी होगी तथा समय अधिक लगेगा, जबकि मैं जिस सड़क का प्रस्ताव कर रहा हूँ वह छोटा रास्ता है, तथा विभिन्न दृष्टिकोणों से सुरक्षित भी है। पठानकोट सीमा के निकट है। यह सड़क जिसका कि मैंने प्रस्ताव किया है, वह वहाँ पहुँचने के लिए दोनों को 45 अंश के कोण पर काटती है। अतः मैं निवेदन करता हूँ कि इसको आठवीं योजना में शामिल करने पर विचार करें।

राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण दो बातों के लिए स्वागत योग्य कदम है। एक तो यह कि इस तरह एक अलग एजेंसी गठित होती है। इससे परिपक्व विचार-विमर्श, विशेषज्ञ, इंजीनियरों आदि की व्यवस्था होगी जो कि सही सलाह दे सकें। अब तक राष्ट्रीय राजमार्गों का चुनाव तथा उनका निर्माण करने के लिए केवल राज्य सरकारों की सिफारिशें ही मान्य होती थीं। राज्य सरकार अपनी सड़क निर्माण करने की अकुशलता के कारण ही किसी भी मार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने की सिफारिश कर देनी है ताकि उसकी समस्या आसान हो जाए। राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण का यही दृष्टिकोण नहीं होना चाहिए। यह राज्य सरकारों के दृष्टिकोणों का ही विकल्प नहीं होना चाहिए। इसको राष्ट्रीय दृष्टिकोण से देखना चाहिए। राष्ट्र की सुरक्षा सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। अर्थात् रक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण सड़कों को चुनकर राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में उन्हें बनाया जाना चाहिए। यह इस मामले में छोटे होने चाहिए कि वह अधिक क्षेत्रों तथा अधिक राज्यों को जोड़ सकें। यह प्रस्ताव जो मैं कर रहा हूँ, इससे जम्मू व कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा पंजाब को जोड़ा जा सकता है। जालन्धर एक बड़ी छावनी है तथा यहाँ से सेना का लेह और जम्मू व कश्मीर तक आना-जाना आसान होगा। तथा सुरक्षा की दृष्टि से धीनगर से लेह, जालन्धर से मुकेरियाँ और पठानकोट तथा पठानकोट से जम्मू तक की सड़क के मुकाबले यह अधिक अच्छी है। यह सीमा से कुछ स्थानों पर 40 कि० मी० से अधिक नहीं है। कुछ स्थानों पर यह सीमा से 20 कि० मी० भी नहीं है। अतः मेरे द्वारा सुझाए गए राष्ट्रीय राजमार्ग को सर्वाधिक अच्छा विकल्प व इस दृष्टिकोण से सुरक्षित कहा जा सकता है।

राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण केन्द्र सरकार को अधिक शक्तियाँ प्रदान करता है, तथा एजेंसियों के कार्य भी स्वयं करता है क्योंकि आप देखेंगे कि आपके अपने इंजीनियर हैं तथा निगरानी भी अच्छी होगी जब कि राज्य सरकारों की एजेंसियाँ ठीक काम नहीं कर रही थीं। वह केवल केन्द्र सरकार के लिए ही काम कर रहे थे। अब यह देखने के लिए कि महत्वपूर्ण सड़कें बनाई जा रही हैं, आपकी अपनी

नियरानी एजेंसियां हैं तथा इसके रखरखाव व मरम्मत को देखने की भी व्यवस्था है। अधिक महत्वपूर्ण बात यह है कि जहां तक सम्भव हो अधिक से अधिक राज्यों की सीमाओं को पार करके यह काम करना चाहिए क्योंकि मेरा अनुभव यह है कि पंजाब सरकार पंजाब और हिमाचल प्रदेश को जोड़ने वाली सड़कों के लिए चिन्तित नहीं है। वह होशियारपुर, नंगल व पठानकोट तक काम रोक देते हैं तथा बाकी क्षेत्र जो हिमाचल प्रदेश सीमा से लगता है हमेशा ही उपेक्षित रह जाता है। हाल ही का उदाहरण है कि ऊना से होशियारपुर व होशियारपुर से गागरेंट तक की सड़क करीब एक महीने तक बन्द रही थी क्योंकि हिमाचल प्रदेश सरकार ने कभी इस ओर ध्यान नहीं दिया, तथा पंजाब सरकार को इसमें कोई रुचि नहीं रही है। पंजाब के राज्यपाल को दिए गए हमारे तारों से कोई फायदा नहीं हुआ है। केवल यही उत्तर मिला, कि अन्य क्षेत्र अधिक महत्वपूर्ण हैं। याद सभी राज्यों के लिए अन्य क्षेत्र अधिक महत्वपूर्ण हैं तो दो राज्यों की सीमा पर स्थित सड़कों को कौन देखेगा। लोग भारत को एक देश मानते हैं, वह यह नहीं मानते कि एक राज्य यहां समाप्त होता है तथा दूसरा राज्य वहां वह चाहते हैं कि राष्ट्रीय राजमार्ग अन्तर्राज्यीय यातायात के आधार पर, सुरक्षा, अखण्डता व राष्ट्रीय आवश्यकता को देखते हुए बनाए जाएं। राज्यों में सीद्दा होना चाहिए। तथा राज्यों की सीमा पार करके काम हो तथा यह महत्वपूर्ण कदम होगा। मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि एक और सड़क है, जिसका पंजाब सरकार भी समर्थन करेगी, वह सड़क है जो राष्ट्रीय राजमार्ग से निकलकर नंगल बाँध की ओर जाती है तथा मनाली में कीरतपुर नामक जगह तक जाती है। यदि इसको ऊना व संसापुर तथा जम्मू-कश्मीर में बटोत ब्यास नदी पार करके किश्तवार ले जाया जाए तो भाखड़ा नंगल बाँध व द. चींग बाँध की सिंचाई परियोजनाओं का वास्तव में लाभ मिलेगा। बटोत शीनगर की ओर जाने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग पर है तथा बटोत व किश्तवार के बीच की सड़क केन्द्रीय सड़क तथा हिमाचल प्रदेश के वदरवा व चम्बा के लिए सम्पर्क सड़क है तथा पहले से ही निर्माणाधीन है। इस प्रकार जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश तथा पंजाब को जोड़ने वाला राष्ट्रीय राजमार्ग बन रहा है जो कि चण्डीगढ़ को भी जोड़ देगा। मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करता हूँ कि इन दो सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने का सुझाव स्वीकार कर लें तथा आठवीं योजना में शामिल कर लें। राज्य सरकार शायद इसकी सिफारिश करने में हिचकिचाये। यदि किसी सड़क का 70 प्रतिशत या 80 प्रतिशत भाग किसी राज्य में होता है, तभी इसको राष्ट्रीय राजमार्ग बनाने की वह सिफारिश करती है। ससद को इन बातों पर विचार नहीं करना चाहिए। उसे एक या दो राज्यों का नहीं बल्कि सारे देश का हित देखना चाहिए।

अतः महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण एक स्वागत योग्य कदम है, तथा मैं इसका स्वागत करता हूँ। राज्यों की एजेंसियों के तरीके दोहराए नहीं जाने चाहिए तथा कमियों को सुधारना चाहिए। मुझे विश्वास है कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण राष्ट्रीय परिवहन-व्यवस्था का प्रतीक ही नहीं बनेगा बल्कि वह राष्ट्रीय अखण्डता का भी प्रतीक होगा। इन शब्दों के साथ, महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ तथा इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री के० प्रचारी (नौरंगपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं जल धून-तल परिवहन मन्त्री द्वारा राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के गठन के लिए प्रस्तुत विधेयक का समर्थन करता हूँ। इस विधेयक के लक्ष्य व उद्देश्य राज्य सरकारों की सहायता पर निर्भर न रह कर राष्ट्रीय राजमार्गों के रख-रखाव व निर्माण कार्य अपने हाथ में लेना है। महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग न० 43 मेरे चुनाव क्षेत्र से गुजरता है तथा यह बहुत ही पिछड़ा हुआ व जनजातीय क्षेत्र है। बस्तर जिला जो इस राजमार्ग पर है वह भी इतना ही पिछड़ा हुआ है। राष्ट्रीय राजमार्ग न० 43 रायपुर से विशाखापटनम तक पूर्वी घाट पर आन्ध्र प्रदेश की सीमा तक जाता है। इस सड़क के महत्व को देखते हुए, इसे चौड़ा करने की माँग मुझे दोनों

[श्री के० प्रधानी]

राज्य सरकारों व केन्द्र सरकार से ही करनी पड़ी है। जब राज्य सरकार से इसके निर्माण और चौड़ा करने का अनुरोध किया गया तो उसका जवाब था कि उसके पास यह कार्य करने के लिए पैसा नहीं है। केन्द्र सरकार ने यह कहा कि उन्होंने पहले ही इस कार्य के लिए धन स्वीकृत कर दिया है परन्तु अब तक राज्य सरकार ने यह कार्य शुरू नहीं किया है।

अब महोदय, यह कार्य एक संस्था की व्यवस्था द्वारा हो सकता है तथा राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के गठन द्वारा राष्ट्रीय राजमार्गों का रख रखाव व निर्माण सम्भव हो सकता है। अतः मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ तथा इसका स्वागत करता हूँ।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग नं० 43 भेर चुनाव क्षेत्र से गुजरता है तथा यह सड़क इस क्षेत्र की बहुत महत्वपूर्ण सड़क है।

महोदय, मैं यह बात आपके नोटिस में लाना चाहता हूँ कि उस क्षेत्र में एक छोटी रेल लाइन है और यह मुख्य रूप से बैलाडिल्ला लौह अयस्क खान की जरूरतों को पूरा कर रही है। यह लौह अयस्क जापान को निर्यात करने के लिए बैलाडिल्ला से बिशाखापत्तनम पत्तन पर ले जाया जाता है। इस रेल लाइन पर यात्री एवं माल रेलगाड़ी चलती है। लेकिन यह बिशाखापत्तनम तक पहुंचने में काफी समय लेती है। यह लगभग 22 घंटे का समय लेती है जब कि लौह अयस्क ले जाने वाली माल गाड़ी सामान्यतः 5 से 6 घण्टों के अन्दर बिशाखापत्तनम पहुंचती है। इसके अलावा, अधिकारियों द्वारा यात्री व मालगाड़ी की तुलना में मालगाड़ी को प्राथमिकता दी जाती है। यही कारण है कि लोग यात्री एवं माल गाड़ी से यात्रा करना नहीं चाहते और वे सड़क से यात्रा करने को प्राथमिकता देते हैं। अतः इस क्षेत्र से गुजरने वाले इस राष्ट्रीय राजमार्ग को चौड़ा करना और उनका रखरखाव करना आवश्यक है। इसके अलावा, उस क्षेत्र में बहुत बड़ी संख्या में छोटे और बड़े उद्योग तथा बहुदृशीय परियोजनायें भी शुरू की गई हैं और इसीलिए इस सड़क पर यातायात बहुत अधिक हो गया है और यह एक विगल लाइन राजमार्ग है जिसका केवल मध्य हिस्सा ऊपर से तारकोल द्वारा काला है और शेष दो-तिहाई हिस्सा कच्चा है। वर्षा ऋतु के दौरान कीचड़ और वाहनों के फिसलने से बहुत सी दुर्घटनाएं होती हैं। मैं इस सड़क को चौड़ा करने के लिए बार-बार अनुरोध करता रहा हूँ लेकिन यहाँ पर कार्य बहुत धीरे चल रहा है। महोदय, इस सड़क का महत्वपूर्ण हिस्सा घाट रोड है जो कि पूर्वी घाटों से होकर गुजरता है तथा पनबिजली और विद्युत परियोजनाओं के लिए भारी मशीनों को ले जाने वाली ट्रेलर गाड़ियाँ इस पहाड़ी क्षेत्र में फंस जाती हैं और सम्पूर्ण यातायात ठप्प हो जाता है। कई दिनों उन्हें दूसरे स्थानों पर नहीं ले जाया जा सकता अथवा उन्हें वहाँ से हटाया नहीं जा सकता। अतः महोदय, इस सड़क के महत्व को देखते हुए मैं समझता हूँ कि भारत सरकार की प्राथमिकता के आधार पर इस घाट सड़क को चौड़ा करने के लिए तत्काल कुछ कदम उठाने चाहिए। इस घाट सड़क का अधिकतर भाग आन्ध्र प्रदेश में पड़ता है, लेकिन वे इसकी अधिक महत्वपूर्ण नहीं मानते क्योंकि वे इसको अधिक महत्व देने की आवश्यकता नहीं समझते हैं लेकिन उड़ीसा के लोगों को राज्य मुख्यालयों तथा तटीय पट्टी पर रेल लाइन तक जाने के लिए इस सड़क पर निर्भर रहना पड़ता है।

इसके अलावा, इन राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए मेरे पास कुछ आम सुझाव हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों मसुधों की धमनियों और नसों की तरह बहुत ही महत्वपूर्ण षटक हैं इसलिए मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि राज्य से एक दूसरे राज्य को जोड़ने वाली कुछ बहुत ही महत्वपूर्ण सड़कों

के निर्माण का कार्य शुरू किया जाए और यथाशीघ्र इन सड़कों के निर्माण और रखरखाव का कार्य शुरू किया जाए।

दूसरा कुछ राज्य सरकारों ने वर्तमान सड़कों को एक जिले से दूसरे जिले तक अथवा राज्य के दूसरे भागों से जोड़ने हेतु सड़कों के सुधार के लिए ऋण देने के लिए कहा है। मेरे विचार में भारत सरकार के पास ऐसे कुछ प्रस्ताव लम्बित पड़े हैं। उनमें से एक किंगसारी होते हुए अमरकोट से जयदलपुर और दूसरा अमरकोट से चंदाहूडी से मध्य प्रदेश तक और ऐसी बहुत ही अन्य सड़कों के लिए है जिनकी मेरे पास सूची नहीं है। मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि वे इस योजना को शुरू करें और उनके लिए धन आवंटित करे ताकि इन सड़कों का कार्य यथाशीघ्र शुरू किया जा सके।

तीसरी बात यह है कि हमारी सरकार और हमारे विभाग ने इन सड़कों के किनारों पर यात्रियों के लिए कुछ सुविधाएं प्रदान करने का विचार किया है। यह एक बहुत अच्छा विचार है। सड़कों मीलों अथवा किलोमीटर तक बहना कोई शरण स्थल नहीं है जब कभी कोई दुर्घटना हो जाती है और जब कभी वाहन खराब हो जाते हैं, तो यात्रियों को इन पर्वतीय क्षेत्रों में खाना अथवा शरण-स्थल अथवा पीने के पानी के बिना बहुत कठिनाइयां होती हैं। अतः कुछ नियमित फासलों पर टेलीफोन तथा बाहनों की मरम्मत के लिए अतिरिक्त हिस्से-पुर्जे आदि उपलब्ध कराए जाने चाहिए। राज्य सरकार के साथ परामर्श करके कुछ नियमित फासलों पर ये सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

अन्त में, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जब सड़कें बनाने की योजना बनाई जाए और उन्हें चौड़ा करने का काम शुरू किया जाए तो राज्य सरकार से परामर्श करना बहुत जरूरी है। जब भूमि का प्रश्न आता है, तो राज्य सरकार स्वतः ही बीच में आती है। जैसाकि मेरे से पूर्व बकता ने कहा था, हालांकि उनका अपना दृष्टिकोण है, तो भी कम से कम हमें उनसे परामर्श करना चाहिए और नए प्रस्तावों की योजना बनाते समय उनके विचारों को ध्यान में रखना चाहिए क्योंकि सड़कों को चौड़ा करने और समस्या को हल करने के लिए भूमि का अधिग्रहण आवश्यक है। अतः मैं माननीय मन्त्री से अनुरोध करता हूँ कि वे मेरे प्रस्तावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें और राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार के लिए आवश्यक कदम उठाए।

#### 2.49 म० प०

श्री अताउर्रहमान (बारपेटा) : उपाध्यक्ष महोदय, यद्यपि मैं विपक्ष से सम्बन्ध रखता हूँ तो भी इस विधेयक के समर्थन में अपनी राय व्यक्त करता हूँ। जल-भूतल परिवहन मन्त्रालय का एक बहुत ही प्रशंसनीय कदम है यद्यपि यह थोड़े बिलम्ब से लाया गया है। इसे बहुत पहले लाया जाना चाहिए था। इसे केन्द्रीय सरकार द्वारा चलाए जाने वाले अधिकार सम्पन्न लोक निर्माण विभाग की तरह बनाया जाए। जिन लोगों ने इस विधेयक का प्राकृतिक रूप तैयार किया है मैं निश्चित रूप से उनकी प्रशंसा करता हूँ। उन्होंने राष्ट्रीय परिवहन के सम्पूर्ण मामले के विभिन्न पहलुओं को वास्तव में ध्यान में रखा है। लेकिन ऐसे बहुत से अन्य दृष्टिकोण हैं जो अभी रह गए हैं। उदाहरण के लिए, देश के पूर्वोत्तर भाग के लोग, जहाँ से मैं आया हूँ, अपने को अलग-थलग महसूस करते हैं, अकेला महसूस करते हैं। हम राष्ट्रीय राजमार्ग का एक ऐसा नेटवर्क चाहते हैं जोकि हमें राष्ट्रीय जीवन की मुख्य धारा में और करीब लाएगा। असम और पूर्वोत्तर राज्य की अहनी विशिष्ट समस्याएँ हैं। इन क्षेत्रों के सहयोग के बिना, सात राज्यों के सहयोग के बिना, भारत सरकार कुछ नहीं कर सकती और उद्देश्य को प्राप्त करना भी कठिन होगा। यद्यपि यह एक राष्ट्रीय योजना है, अतः इसे क्षेत्रीय महत्त्व दिया जाना

[श्री अताउर्रहमान]

चाहिए। आपको क्षेत्रीय भाषानामों का ध्यान रखना चाहिए। इसलिए, मैं सुझाव देता हूँ, जैसाकि मेरे से पूर्व मेरे मित्र ने कहा था कि हमें प्रत्येक क्षेत्र के लिए एक परामर्शदात्री समिति बनानी चाहिए और पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए एक परामर्शदात्री समिति अवश्य होनी चाहिए, जिसकी सलाह को मन्त्रालय द्वारा ध्यान में रखना चाहिए। हमारी विशिष्ट स्थिति है। हमारे यहाँ प्रवेश के लिए केवल ही रास्ता है और एक ही बाहर जाने का रास्ता है जो असम को जा रहा है। हमारे लिए रेल की स्थिति भी काफी अच्छी नहीं है। आपको यह जानकर आश्चर्य होगा कि हर रोज हज़ारों ट्रक पूर्वोत्तर क्षेत्र में प्रवेश करते हैं और हज़ारों ट्रक बाहर आते हैं। अतः प्रस्तावित सामान्य राष्ट्रीय मार्ग में हमें पर्याप्त साधन नहीं होया। मैं केवल यही कह सकता हूँ कि सम्पूर्ण देश के लिए हमें दोहरे मार्ग बनाने चाहिए तथा रेलवे फाटकों पर उपरिपुल तथा सड़क के लिए एक दूसरे को जोड़ने वाले खण्डों पर लम्बे उपरिपुल बनाने चाहिए ताकि वाहन एक दूसरे से न टकराए। इसकी अभी से योजना बनाई जाए ताकि कम से कम मेरा पोता, पोती अथवा वर्तमान पीढ़ी के पोते और पोतिया आने वाले भागामी 50 से 100 वर्षों में उस प्रकार का एक स्वरूप देख सकें।

हमारी अपनी अन्य विशिष्ट परिस्थितियाँ हैं। सम्पूर्ण पूर्वोत्तर राज्य में सड़क की हालत बहुत खराब है। हर वर्ष में चार बार सड़कें जलमग्न हो जाती हैं। ऐसा समय आएगा जब आपको राष्ट्रीय राजमार्ग का स्तर ऊपर उठाना होगा अथवा पूर्वोत्तर क्षेत्र की निचली पहाड़ियों के साथ नए मार्गों का पता लगाना होगा। उदाहरण के लिए भूटान, अरुणाचल प्रदेश तथा आसाम में प्रवेश करते हुए निचली पहाड़ियों के साथ-साथ नई सड़कों का निर्माण किया जा सकता है। इसके अलावा, इस समय क्या दिखाई देता है? वहाँ केवल एक राजमार्ग है और बहु वर्षों के दौरान पूरी तरह खराब हो जाता है और यहाँ तक कि वहाँ सेनाओं का आना जाना भी सम्भव नहीं होता है। हमारा यह क्षेत्र बहुत ही संवेदनशील है और वहाँ सीमापार ऐसे लोग हैं जो कि हमारे बहुत अच्छे मित्र नहीं हैं।

अतः हमें तेज गति से वाहनों को आने जाने की परिवहन योजना बनानी चाहिए। मेरा सुझाव है कि अभयपुरी को बारपेटा से जोड़ना वाला राजमार्ग ऐसा हो सकता है। असम में बारपेटा से गुवाहाटी तक के लिए एक सड़क पहले ही बनी हुई है। लेकिन एक महत्वपूर्ण वैकल्पिक राजमार्ग बनाने के लिए जितना धीघ्र हो सके इस थोड़े से फासले को पूरा किया जाना चाहिए।

प्राधिकरण के कार्यकरण के सम्बन्ध में, अध्याय पाँच खण्ड(घ) में राष्ट्रीय राजमार्ग पर वाहनों के बिनियमन और नियन्त्रण तथा उचित प्रबन्ध हेतु प्रावधान विद्यमान हैं। जब भी राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाएगा, वहाँ पर पर्याप्त संख्या में पुलिस लगाई जाए। सम्पूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग के साथ-साथ, राजमार्ग की निगरानी के लिए हमें पुलिस बल लगानी चाहिए जिनके पास वायरलेस और एम्बुलेंस, गश्त लगाने के लिए कारों जैसे अपने आधुनिक साधन होने चाहिए और हर दो अथवा तीन मीलों अथवा सात मीलों पर हमें एक पुलिस मिमोस्क (पुलिस सहायता केन्द्र) स्थापित करने चाहिए जहाँ पर लोग जाकर अपने सामने आने वाली कठिनाइयों के बारे में शिकायत कर सकें। विशेषकर रात्रि की यात्रा को सुरक्षित बनाया जाना चाहिए। जब रात्रि-यात्रा के लिए सावधानियाँ बरती जाएंगी, तो दिन की यात्रा स्वतः ही सुरक्षित हो जाएगी।

अन्य पहलू जिनको मैं बताना चाहता हूँ वह घन के एकत्र करने का है। जिला परिवहन प्राधिकरण के माध्यम से घन एकत्र करने का वर्तमान तरीका पूरी तरह पर्याप्त नहीं है। इस तरीके में कुछ

कमियाँ हैं जिनके कारण मूल्यवान राजस्व राजकोष में जमा नहीं हो पाता है।

अतः मैं सुझाव देता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्गों के सम्बन्ध में, हमें राष्ट्रीय परमिट जारी करने की प्रणाली शुरू करनी चाहिए जिसके अनुसार विभिन्न राज्यों में विभिन्न स्थानों पर कर वसूल किया जाएगा और जब एक बार कर लिया जाए, तो राज्यों द्वारा उनसे दोहरा कर वसूल नहीं करना चाहिए। ऐसे बाह्य जो राष्ट्रीय राजमार्ग पर कर देते हैं उन पर राज्य सरकार द्वारा फिर से दोहरा कर वसूल नहीं करना चाहिए। इससे राष्ट्रीय परिवहन प्राधिकरण के पास काफी धन एकत्र हो जाएगा।

धन की कमी की प्रश्न तो रहेगी लेकिन इसके लिए हम निश्चित रूप से विश्व बैंक, आई० डी० सी० से ऋण ले सकते हैं और खुले बाजार से भी ऋण ले सकते हैं और यदि आवश्यक हुआ तो अन्य देशों से भी ऋण ले सकते हैं।

लेकिन जैसाकि मैंने बताया है, देश के एक सिरे से दूसरे सिरे तक चलने वाले राष्ट्रीय राजमार्गों पर दोहरे मार्ग बनाने की व्यवस्था को बहुत ही गम्भीरता से लिया जाना चाहिए और मुझे पूर्ण आशा है कि श्री राजेश पायलट जी जिनमें गतिशीलता है, हमको तेजी से 21वीं सदी में ले जाएंगे।

[हिसवी]

श्री श्रीहनुमन्त अयूब खाँ (भुंझुनू) : मोहतरिम डिप्टी स्पीकर साहब, हमारे डायनमिक मिनिस्टर राजेश पायलट जी नेशनल हाइवे का जो बिल लाए हैं मैं उसका तहेदिल से समर्थन करता हूँ। साथ ही उम्मीद करता हूँ कि इनकी रहनुमाई के लिए सेहत मन्द मुल्क और जनता के लिए जो सबसे ज्यादा जरूरी चीज है वह इनकी सरपरस्ती में यह अंजाम दे पाएंगे।

3.00 म० ५०

हमारे नेशनल हाइवेज पर बहुत सी व्यवस्थाएं किए जाने की आवश्यकता है, खास तौर पर हम जब भी 100 किलोमीटर का एरिया पार करें तो कुछ बेसिक सुविधाएं हमें अवश्य मिलनी चाहिए। मिसाल के तौर पर हर सौ किलोमीटर के बाद टेलीफोन कनेक्शन होना चाहिए, रिफ्रेशमेंट की उचित व्यवस्था होनी चाहिए, बाथरूम होने चाहिए, मैडिकल फौसिलिटीज उपलब्ध होनी चाहिए, कैजुअल्टी इवैक्यूएशन का प्रबन्ध होना चाहिए और हर तरह के स्पेयर सामान मिलने की व्यवस्था होनी चाहिए। एक पोस्ट से दूसरे पोस्ट के बीच आपस में इन्टर-कनेक्शन हो ताकि रास्ते में यदि कहीं कोई एक्सीडेंट हो जाए तो जल्दी से जल्दी रिफर्री भेजी जा सके और जरूरतमन्द की सहायता की जा सके। यदि जरूरत हो तो उनके मध्य इस तरह का कनेक्शन हो जैसे रेलवे लाइनें आपस में एक दूसरे से कनेक्ट रहती हैं। जिस प्रकार रेलवे लाइनों के उचित रख रखाव के लिए एक स्क्वैड चलता है, मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि वैसे ही हमारे नेशनल हाइवेज की उचित देखभाल और रखरखाव के लिए, उनकी चौकियों के लिए स्क्वैड चलाए जाने की व्यवस्था की जाए जो हर समय सड़कों की देखरेख करे। जहाँ सड़कें बन रही हैं, उसके लिए कोई पक्का या फिक्स्ड फारमूला हो कि इसमें हर हाज़त में इतना मैटीरियल लगेगा। मेरा सुझाव है कि यह कार्य आप बोर्डर सीक्वोरिटी फोर्स के माध्यम से बाबूबी करा सकते हैं और उस फोर्स की सहायता ले सकते हैं। जहाँ तक इस विभाग में ब्याप्ट करप्शन का सम्बन्ध है, उस पर अवश्य ही अक्रुश लगाया जाना चाहिए। जिस तरह से आपने बसों में छुप सफर करके यह देखा कि वैसेजस को बसों से यात्रा करने में क्या क्या दिक्कतें आती हैं, मुझे उम्मीद है

[श्री मोहम्मद अयूब खां]

आपकी रहनुमाई में, रोडवेज कान्ट्रिक्टर, एक्सियन और दूसरे स्टाफ में जो करप्शन है, उसे भी आप दूर करने के लिए उचित कदम उठाएंगे।

3.01 म० प०

[श्री एन० बेंकट रत्नम पीठासीन हुए]

सड़कों का ज्यादा से ज्यादा बनाया जाना उस मुल्क की इकौनीमी को अच्छी और सुदृढ़ बनाने के लिए बेहतरीन साधन है। दूसरे, हमारे नेशनल हाइवेज पर जितना ट्रैफिक चलता है, उसकी स्पीड बनाए रखने के लिए, इन्विपमेंट्स की लॉग लाइफ के लिए, टायरों की खातिर, यातायात के जल्दी और च्युस्त चालन के लिए यह आवश्यक है कि हमारे नेशनल हाइवेज बन-बे कर दिए जाएं, यदि उनके बीच में पार्टिशन लगाकर विभक्त कर दिया जाएगा तो उससे निश्चित तौर पर एक्सीडेंट्स की संख्या कम हो जाएगी। उदाहरण के लिए दिल्ली से जयपुर जाने वाले हाईवे और जयपुर से अजमेर जाने वाले हाईवे पर हैबी ट्रैफिक चलता है, उनके सम्बन्ध में मन्त्री महोदय ने स्वयं ऐलान किया था कि जहाँ इन हाइवेज को चौड़ा बनवाया जाएगा वहीं इनके बीच में पार्टिशन भी करा दिया जाएगा। मुझे उम्मीद है कि मन्त्री जी अपने वायदे पर गौर करते हुए इस दिशा में कदम उठाएंगे।

जिस तरह से हमारी सरकार का ध्यान मजदूरों की ओर जाता है, मैं चाहता हूँ कि ट्रक ड्राइवर्स की हालत सुधारने के लिए भी सरकार का ध्यान जाना चाहिए। ट्रक ड्राइवर्स का आज बहुत जबरदस्त शोषण हो रहा है। उन्हें रात-दिन ट्रक चलाने पड़ते हैं और उस हालत में उन्हें नशे का सहारा लेना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि आप रात में 12 बजे से सुबह के 5 बजे के बीच किसी भी ट्रक को चलने की अनुमति न दें ताकि इस दौरान ड्राइवर्स रैस्ट कर सकें और दिन के समय सही तरीके से भूबमेट कर सकें। इसके अलावा हैबी ट्नीकल्स की स्पीड पर भी लिमिट होनी चाहिए, जो उमके इंजन को ध्यान में रखते हुए निर्धारित की जानी चाहिए और ऐसी व्यवस्था करनी चाहिए कि वे उस सीमा से ज्यादा गति पर अपने वाहन न चला सकें।

अब मैं आपका ध्यान अपने राजस्थान की ओर दिलाना चाहूंगा जो बहुत पिछड़ा इलाका है। मुझे खुशी है कि हमारे मन्त्री जी भी राजस्थान से हैं और इस विभाग के इन्चार्ज भी राजस्थान से संबंध रखते हैं। मन्त्री जी मेरे साथ खुद खेतड़ी क्षेत्र के दौरे पर गए थे और उन्होंने देखा कि वहाँ की सड़कों की स्थिति बहुत खराब है। मन्त्री जी ने अपने दौरे के समय ही कई सड़कों को बनाए जाने का ऐलान किया था, जैसे बंबई से माधोगढ़, सेफराग्वार से हरडिया, बंबई से हरडिया, एक सड़क नालपुर तक सिहाना से तातीजा और नवलगढ़ क्षेत्र में चिराना से टोड़पुरा सड़कें उन्होंने बनवाए जाने का आश्वासन दिया था। ये सभी सड़कें राष्ट्रीय राजमार्गों से मिलने-जुलने वाली सड़कें हैं। मैं उम्मीद करता हूँ कि आपके आदेशानुसार इन सड़कों पर काम हो सकेगा।

दूसरी बात यह है कि शेखावटी का जो क्षेत्र है जिसमें सीकर, झुंझनू का इलाका आता है यह राष्ट्रीय राजमार्ग सीकर से लेकर झुंझनू तक और झुंझनू से दिल्ली तक आने के राष्ट्रीय राजमार्ग में शामिल किया जाए। यह राजमार्ग सिर्फ थोड़ा सा ही है। सीकर से चलकर नवलगढ़, झुंझनू, चिरावा, सिघाना, नारनोल होते हुए रेवाड़ी में मिल जाए और रेवाड़ी से जो राजमार्ग जयपुर और दिल्ली को आता है उस राष्ट्रीय राजमार्ग में यह मिल सकता है। मुझे उम्मीद है कि झुंझनू वाली सड़क को राष्ट्रीय

राजमार्ग में मिलाने का काम मन्त्री जी की निगरानी में हो सकेगा। ये सड़कों खास तौर से मैंने जो बताई हैं, छोटी-छोटी सड़कें—इनपर मन्त्री जी जरूर ध्यान देंगे। इन सड़कों को मिलाने के बाद आप राष्ट्रीय राजमार्ग का भी सही इस्तेमाल कर सकेंगे और साथ-साथ स्पीड बगैरह और दूसरी चीजों में भी सुविधा मिल सकेगी। खास तौर से जो जगह-जगह होटल या ढाबे हैं उनमें ट्राइबर्स के नहाने की सुविधा होनी चाहिए। गन्दा पानी और गन्दा खाना मिलता है। इस तरह का जो शोषण हो रहा है वह शोषण रक सकता है यदि आप कुछ कन्ट्रोल कर सकें। खासकर जिस तरीके से और क्लिकिस के लिए 100 किलोमीटर चलने के बाद रुकना जरूरी होता है, उसी तरह से जगह जगह पर अगर आप इनको भी कन्ट्रोल में रख सकें तो काम बहुत आसान हो जाएगा। इसी तरह से जो गाड़ियां आपकी चलती हैं उनके ऊपर जो टैक्स लगता है अगर आप ऐसा बन्दोबस्त कर दें कि जो भी गाड़ी सड़क पर आए उसका सिर्फ एक बार टैक्स पे हो तो इससे करप्शन भी बन्द होगा, आम ट्रकों को रोक कर जो लोगबाग करप्शन करते हैं वह रक सकेगा। परमिट के लिए भी आपकी तरफ से सुविधा हो सकेगी। मुझे पूरा विश्वास है कि आपकी निगरानी में पाकिस्तान से मिला हुआ जो बार्डर का इलाका है वहाँ की सड़कों को चौड़ा किया जाएगा। बीकानेर से सूरतगढ़ और सूरतगढ़ से लेकर सरदार नहर तक डेफेन्स रोड है, इसको अगर आप चौड़ा करेंगे तो हमारी आर्मी एक जगह से दूसरी जगह आसानी से जा जा सकेगी। यह पैरेलल सड़क अगर वहाँ बन जाएगी तो राजस्थान का जो पिछड़ा इलाका है वह भी इन सड़कों के बनने से अच्छी प्रगति कर सकेगा।

आखिर में मैं इस विधेयक का तहे दिल से समर्थन करता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि इन मन्त्री जी की सरपरस्ती में राष्ट्रीय राजमार्गों की तरक्की अवश्य होगी।

[अनुवाद]

श्री शान्ता राम नायक (पणजी) : सभापति महोदय, मैं, मन्त्री महोदय द्वारा प्रस्तुत विधेयक का समर्थन करता हूँ। बास्तब में, मेरे विचार से यह एक बहुत अच्छा विधेयक है जो इस सत्र में प्रस्तुत किया गया है। यह केवल राष्ट्रीय राजमार्गों के एक ही पहलू के बारे में है। बिगत में भी मैंने यह सुझाव दिया था कि जब कभी भी किसी एक पहलू को लेना हो तो सामान्यतः ऐसे पहलू को मुख्य अधिनियम में संशोधन करके शामिल किया जाना चाहिए।

उदाहरण के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 पहले से मौजूद है। अब यदि हम राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बनाने का प्रस्ताव करते हैं तो हम एक पूबक अधिनियम बनाने के बजाए राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम में संशोधन कर सकते हैं। मेरा यह सुझाव है कि केवल एक प्राधिकरण बनाने के प्रयोजन से एक अलग अधिनियम बनाने के स्थान पर हम मुख्य अधिनियम में संशोधन करके राष्ट्रीय राजमार्ग (संशोधन) अधिनियम बना सकते थे और इस प्रयोजन से एक अध्याय शामिल कर सकते हैं। मैंने एक अन्य मामले में भी यह निवेदन किया है। मान लो कोई साधारण व्यक्ति राष्ट्रीय राममार्ग के बारे में कुछ जानना चाहता है। वह पुस्तकों की दुकान पर जाकर राष्ट्रीय राममार्ग अधिनियम, 1956 खरीदता है क्योंकि यह प्रमुख अधिनियम है। किन्तु उसमें उसे राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के बारे में कुछ नहीं मिलेगा। बाव में उसे पता चलेगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण अधिनियम के नाम से एक प्रथक अधिनियम है। हम जब भी कोई कानून बनाएँ तो इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए। यह नहीं कि आप केवल प्राकृत तैयार कर दें। इस काम के लिए ड्राफ्ट्स मैन हैं

[श्री शांता राम नायक]

किन्तु वह इस बात का ध्यान रखें और प्रमुख अधिनियम में ही यह अध्याय शामिल करें ताकि सम्पूर्ण कानून एक ही स्थान पर उपलब्ध हो सके।

हम सामान्यतः किसी भी अधिकार के प्रत्यायोजन को प्रोत्साहन देते हैं हम अधिकार के प्रत्यायोजन को इसलिए प्रोत्साहन देते हैं क्योंकि सत्ता का विकेंद्रीकरण होना चाहिए। किन्तु वहाँ वह एक ऐसा उदाहरण है जिसमें अधिकार के प्रत्यायोजन के सम्बन्ध में हमारा अनुभव खराब रहा है—अर्थात् भारत सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों के सम्बन्ध में अपने अधिकार राज्य सरकारों को दिए और परिणाम बहुत ही खराब निकले। क्योंकि राज्य सरकारों ने राष्ट्रीय राजमार्गों का ध्यान नहीं रखा, उनके रख रखाव का ध्यान नहीं रखा, राष्ट्रीय राजमार्गों की उपेक्षा करने वाले अधिकारियों और इन्जीनियरों को सजा देने के बारे में नहीं सोचा; क्योंकि यह केन्द्रीय सरकार का दायित्व है, उन्होंने किसी बात की परवाह नहीं की। इसके परिणामस्वरूप हमें अधिकार के प्रत्यायोजन को रद्द करना पड़ा और यह कानून बनाकर एक स्वतन्त्र प्राधिकरण बनाना पड़ा।

इसलिए सीमित अर्थ में अधिकार के प्रत्यायोजन के सिद्धान्त को एक प्रकार से धक्का पहुंचा है। अन्यथा, सिद्धान्त रूप में अधिकारों का प्रत्यायोजन स्वागत योग्य है। अब हम यहाँ सत्ता के प्रत्यायोजन को रद्द कर रहे हैं; हम एजेन्सी प्रणाली को समाप्त कर रहे हैं और एक ऐसा विधान बना रहे हैं जो अच्छा और स्वागत-योग्य है। वह एक ऐसा पहलू है जो दुर्भाग्य से सच है कि हमने राज्यों को अधिकार दिए किन्तु उन्होंने अपना कर्तव्य पूरा नहीं किया। इसलिए, हम अधिकारों के प्रत्यायोजन को रद्द कर रहे हैं, एजेन्सी प्रणाली को समाप्त कर रहे हैं और यह कानून बना रहे हैं।

अल-भूतल परिवहन मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री राजेश पायलट) : महोदय एक स्पष्टीकरण है। हमारा विचार निश्चित रूप से राज्य सरकारों को प्रत्यायोजित शक्तियों को रद्द करने का नहीं है। यह तो केवल प्रतिस्पर्धा का एक नया आयाम उत्पन्न करना है ताकि राष्ट्रीय राजमार्गों पर बेहतर किस्म का काम हो सके। यही हमारा इरादा है। हमारा इरादा राज्य सरकारों को पहले से प्रत्यायोजित शक्तियों को वापस लेने का बिल्कुल नहीं है : इस समय तो हम केवल राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण नामक एक नए आयाम पर चर्चा कर रहे हैं जो राज्यों में राष्ट्रीय राजमार्गों पर काम के स्तर पर निगरानी रखेगा। इस बारे में कोई गलत फहमी नहीं होनी चाहिए कि सरकार ने पहले जो शक्तियाँ दी थी वह अब वापस ले ली है। पहले भी उन्हें यह कार्य एजेन्सी आधार पर दिया गया था और उसके लिए हम उन्हें भुगतान कर रहे थे। अब हमने यह महसूस किया है कि कुछ राज्यों में एजेन्सी आधार पर कार्य ठीक ढंग से नहीं हो पाया है। मैं अब भी इस बात को स्वीकार कर रहा हूँ कि सभी राज्यों में काम खराब नहीं हुआ है। कुछ राज्यों ने अच्छा कार्य किया है और वह बहुत अच्छा काम कर रहे हैं। यह सरकारी धन का सर्वोत्तम उपयोग करने के लिए बेहतर प्रतिस्पर्धा हेतु एक और अवसर प्रदान करना है।

श्री अजर रायगडान (कूच बिहार) : अपने उद्देश्य और कारण 5(ख) के अनुसार आप वह एजेन्सी प्रणाली वापस ले रहे हैं जो आपने राज्यों को दी थी।

सभापति महोदय : प्रधान जी आपको भी मौका मिलेगा।

श्री शान्ता राम नायक : अब जब हमने यह प्राधिकरण बनाया है तो हमें सभी राज्यों में विभिन्न कार्यालयों का एक अत्यन्त कुशल और शानदार जाल बिछाना चाहिए क्योंकि आप देश भर में

हजारों किलोमीटर लम्बे राष्ट्रीय राजमार्गों के प्रबन्ध के लिए यह प्राधिकरण स्थापित कर रहे हैं। इसलिए हमें अच्छी व्यवस्था करनी होगी और इन राष्ट्रीय राजमार्गों के प्रबन्ध के लिए उत्तरदायी इन्जीनियर और अधिकारी रखने होंगे।

इस विशेष मामले में चूंकि हम दिल्ली से सारा प्रबन्ध देखेंगे, इसलिए हमारी ओर से निम्नले स्तर या अधीनस्थ कार्यालयों, जो राष्ट्रीय राजमार्गों का प्रबन्ध देखते हैं, के सभी कार्यों पर नियरानी रखने के काम में कोई लापरवाही नहीं करेंगे। हमें निरन्तर निगरानी होगी।

सर्वाधिक महत्वपूर्ण पहलू उन राष्ट्रीय राजमार्गों के गुणवत्ता नियन्त्रण के बारे में है जिनका हमने रखरखाव और निर्माण करना है। चाहे यह राज्य का राजमार्ग हो या राष्ट्रीय राजमार्ग, जब एक राजमार्ग का निर्माण होता है, यदि यह विनिर्दिष्ट क्वालिटी के अनुरूप नहीं है तो समस्या उठ खड़ी होती है। मान लो हम एक 100 किलोमीटर लम्बा राजमार्ग बनाते हैं और यदि यह राष्ट्रीय राजमार्ग सम्बन्धी विनिर्दिष्टियों के अनुरूप नहीं है, तो पांच वर्ष की अवधि के भीतर या एक ही बरसात में वह बह जाएगा और इसके साथ ही खर्च किए गए करोड़ों रुपए—या कम से कम इसके आधे बह जाएंगे। इसलिए, राजमार्ग प्राधिकरण को इस पहलू पर ध्यान होगा कि गुणवत्ता को हर कीमत पर बनाए रखा जाए और जब तक कड़े क्वालिटी उपाय नहीं किए जाते तब तक किसी भी निर्माण कार्य को मंजूरी नहीं दी जाएगी। एक बार यदि हम गुणवत्ता नियन्त्रण रखते हैं, तो हमें 20 साल तक राष्ट्रीय राजमार्गों की चिन्ता करने की जरूरत नहीं है। केवल कुछ रखरखाव की जरूरत होगी। यदि हम गुणवत्ता नियन्त्रण नहीं रखते तो हर वर्ष रखरखाव पर भारी व्यय करना पड़ेगा और करोड़ों रुपए बेकार हो जाएंगे।

गोआ में हाल ही में भारी वर्षा हुई। तमाम राष्ट्रीय राजमार्ग पर गड़े हो गए। महीनों तक इन गड़ों को नहीं भरा गया। प्रशासन का भी कोई कसूर नहीं था क्योंकि मानसून जारी था। यदि उन्होंने भरम्मत की भी होती तो अगले दिन फिर गड़ें पड़ जाते क्योंकि आरम्भ में क्वालिटी कंट्रोल पर ध्यान नहीं दिया गया। गोआ के एक नागरिक ने पणजी पीठ के समक्ष यात्रिका दायर की और न्यायालय ने सरकार को एक निश्चित समय के भीतर गड़ें भरने का आदेश दिया। सरकार ने वह गड़ें भर दिए होते लेकिन न्यायालय ने उन्हें बजट की परवाह किए बिना गड़ें भरने को कहा तथा सरकार का विचार भी जल्द ही गड़ें भरने का था।

दूसरे, कुछ राज्य मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग माने जाने से वे बर्षों से उसी स्थिति में हैं। उन्हें केवल कानूनी औपचारिकताओं के लिए राष्ट्रीय राजमार्ग माना जाता है। यदि कुछ ऐसे मामले हैं जिनमें कुछ राज्य राजमार्गों को राष्ट्रीय राजमार्ग माना गया है और वह विनिर्दिष्टियों के अनुरूप नहीं हैं तो इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि उन्हें जल्द से जल्द राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाए।

महोदय, जहां तक राष्ट्रीय राजमार्गों पर विज्ञापनों का सम्बन्ध है इस बारे में नियम बनाए जाने चाहिए कि किस किसमें तथा कितनी दूरी पर विज्ञापनों की अनुमति दी जानी चाहिए। यह विज्ञापन चालकों का ध्यान आकषित करते हैं जिसके कारण कई बार दुर्घटनाएं हो जाती हैं। इसलिए राजमार्गों पर विज्ञापनों के सम्बन्ध में कठोर नियम होने चाहिए। अब मैं एक ऐसे मुद्दे के बारे में जिम्मेदारता जिसे पहले भी उठाया जा चुका है। धन की कमी की स्थिति में हम, नए राजमार्गों के निर्माण के लिए विषय बैंक से ऋण के लिए कह सकते हैं। हाल ही में महाराष्ट्र सरकार ने राज्य के राजमार्गों के लिए ऋण लिया। हम जिस किसी भी स्रोत से राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और रख-

[श्री शांतिाराम नायक]

रखाव के लिए धन प्राप्त कर सकते हैं, करना चाहिए।

महोदय, मैं आपका ध्यान खण्ड 31 की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ। इस खण्ड में, प्राधिकरण में निहित शक्तियाँ छीनने की व्यवस्था है। उद्देश्य चाहे जो भी हो, मुझे यह समझ नहीं आया है। एक बार जब हम एक प्राधिकरण बना रहे हैं, तो आप खण्ड 31 के अन्तर्गत किन परिस्थितियों की कल्पना करते हैं जिनमें आपको उन शक्तियों को छीनना पड़ सकता है जो एक बार राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण में निहित की गई है। कृपया स्पष्ट करें कि यह उपबन्ध किस प्रयोजन से शामिल किया गया है? क्या आपके विभाग में कोई और प्राधिकरण है जिसे आप राष्ट्रीय राजमार्गों के रखरखाव के लिए ये शक्तियाँ देना चाहते हैं? यदि हाँ, तो यह प्राधिकरण क्या है? क्या यह वही है जो हमारी सीमा सड़कों का निर्माण करता है? कृपया यह पहलू भी स्पष्ट करें।

अन्त में मैं यह विवेदन करना चाहता हूँ कि अधिकांश स्थानों में, विशेष रूप से पूर्वी क्षेत्रों के रेलों का जाल बिछाने में हम सफल नहीं हो पाए हैं। इसी प्रकार गोवा में भी गोवा तक सीधी बड़ी लाइन नहीं है। इसलिए जहाँ तक गोवा का सम्बन्ध है, राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण और देख-रेख के लिए, उन क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए जहाँ बड़ी रेल लाइनें नहीं बनाई गई हैं अथवा निकट भविष्य में वहाँ बड़ी रेल लाइनें बनाए जाने की सम्भावना नहीं है। यदि हम वहाँ बड़ी रेल लाइनें नहीं बिछाते या राष्ट्रीय राजमार्गों की उचित देखभाल नहीं करते तो परिवहन में परेशानी होगी तथा बहुत से लोगों को भी परेशानी होगी। मुझे इतना ही कहना है।

श्री अशुल रशीद काबुली (श्रीनगर) : माननीय सभापति महोदय, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ। मेरे विचार से इससे जम्मू और कश्मीर राज्य तथा अन्य पहाड़ी राज्यों को बहुत राहत मिलेगी। जहाँ तक इस समय तक हुए विकास का सम्बन्ध है, यह दुर्भाग्य की बात है कि अब भी हिमालय क्षेत्र के राज्यों, पूर्वोत्तर राज्यों और उत्तर में विशेषकर जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, पश्चिमी उत्तर प्रदेश में अच्छी सड़कें न होने के कारण, वहाँ बहुत परेशानी हो रही है। इन सभी राज्यों में, सड़क ही राज्य का जीवन है। रक्षा की दृष्टि से भी यह महत्वपूर्ण है। उत्तरी क्षेत्र में यह समस्या है और दक्षिण की तरफ समुद्र है।

मुझे आशा है और विश्वास है कि श्री राजेश पायलट, जो एक सक्रिय मन्त्री हैं, विधेयक को भली प्रकार लागू करेंगे और यह केवल सांविधिक दस्तावेज में ही नहीं रह जाएगा अपितु इसे अक्षरशः व्यावहारिक रूप दिया जाएगा तथा कार्यान्वित किया जाएगा।

यह इसलिए भी महत्वपूर्ण है क्योंकि पूर्वोत्तर राज्यों में विशेषकर जम्मू और कश्मीर में, खनिज, फल, वन आदि हैं। इन प्राकृतिक संसाधनों का दोहन वहाँ अच्छी सड़कें बनाए बिना सम्भव नहीं है, क्योंकि वहाँ रेलें नहीं हैं। यहाँ तक विमानों के संचालन में भी हमारे सामने कई कठिनाइयाँ हैं। सरकार इस बारे में जानती है। लेकिन जहाँ तक सड़कों का सम्बन्ध है। अच्छी सड़कें न होने से कश्मीर से सही समय पर फलों का निर्यात नहीं किया जा सकता। हमेशा ही ऐसा होता है और इस घाटी में करोड़ों रूपए का फल केबल इसलिए नष्ट हो जाता है क्योंकि हम इसे समय पर निर्यात नहीं कर पाते। वनों की उपज की निकासी का भी राष्ट्रीय राजमार्गों से निर्यात के अलावा और कोई विकल्प नहीं है। हमारे औद्योगिक विकास, अर्थात् हमारे कारखानों, हस्तशिल्प की भी यही दशा है।

हस्तशिल्प तथा हमारे लघु क्षेत्र के उद्योगों के विकास के लिए भी सड़कें महत्वपूर्ण हैं। हमारा यही अनुभव है और श्री पायलट भी यह बात जानते हैं। आपको राज्य तथा इसकी सामाजिक-आर्थिक परिस्थिति के बारे में बहुत कुछ पता है। उन्होंने हमारे राज्य की कई बार यात्रा की है तथा वह कश्मीर के मामलों से निकट से सम्बन्ध है। उन्हें पता होगा कि बनीहाल सड़क पर कई दुःखद घटनाएं होती रही हैं। श्रीनगर-जम्मू राजमार्ग बहुत महत्वपूर्ण है और इस घाटी और सहाय तक का एकमात्र निकासी मार्ग है। यह संचार का भी मुख्य स्रोत है। जहां तक इसकी परिस्थिति और वैज्ञानिकों की राय का सम्बन्ध है, हम यह महसूस करते हैं कि इसकी हालत खराब हो चुकी है। पिछले वर्षों में, हमने देखा कि नाशरी तथा एक-दो अन्य स्थानों पर भू-स्खलन हुआ। समूचे क्षेत्र को इससे परेशानी हुई है और सदियों में तथा कभी-कभी गर्मी में भी प्रतिशत कम से कम 20 स्थानों पर भू-स्खलन होते हैं। सड़कें बंद हो जाती हैं और संचार व्यवस्था में बाधा पहुंचती है। अतः राज्यों को जो सामान भेजा जा रहा है—जो वस्तुएं हम दूसरे राज्यों को भेजते हैं, वे नहीं भेज पाते और न ही सामान बिस्ली के बाजार में पहुंचता है। अतः यह कश्मीर के लिए जीवन और मरण का प्रश्न हो गया है। महोदय, मैं आपको विश्वास दिला सकता हूँ कि इस प्रमुख राजमार्ग पर 40 करोड़ लोग निर्भर करते हैं। भगवान न करे, यदि श्रीनगर-जम्मू सड़क टूट जाती है अथवा यहाँ कुछ और घट जाता है तो क्या इसका अभिप्राय यह है कि अन्य राज्यों के साथ इसका सम्बन्ध बिस्कुल टूट जाएगा? और सब कुछ गड़बड़ा जाएगा। मुझे दुःख से कहना पड़ता है कि भारत सरकार ने कभी इसकी फिक्र नहीं की। वर्ष 1947 के बाद से ही इस मामले को गम्भीरता से लिया जाना चाहिए था। इसका कारण यह है कि 1947 से पहले—मन्त्री महोदय इस बारे में जानते हैं—कश्मीर को देश के शेष भाग से जोड़ने वाली केवल एक ही सड़क थी—रावलपिंडी सड़क।

उस समय भारत और पाकिस्तान एक थे। एक सड़क पूरे वर्ष चलती थी। श्रीनगर से रावलपिंडी तक बस में जाने में केवल 10-12 घण्टे लगेंगे। उस समय कश्मीर से फल, हस्तशिल्प की वस्तुओं और कालीनों को सड़क द्वारा ही भेजा जाता था। लेकिन मैं आपको बता दूँ कि अब केन्द्र की तरफ लोग यह उंगली उठा रहे हैं कि सरकार को इस सड़क की बिस्कुल चिंता क्यों नहीं है यद्यपि 1947 में, जबकि कश्मीर राज्य को देश के शेष भाग से जोड़ने वाली एकमात्र सड़क रावलपिंडी ही थी, हमारा स्थिति अच्छी थी। क्या हमने कभी भी अन्य बैकल्पिक सड़क, जो उस समय बनिहाल कार्टे रोड के नाम से जानी जाती थी, पर ध्यान दिया। यह कभी सड़क नहीं थी। महाराजा ने इसका निर्माण केवल जम्मू को सदियों की राजधानी और श्रीनगर को गर्मियों की राजधानी बनाने के लिए किया था, ताकि उनके बीच संचार व्यवस्था बनाई रखी जा सके। इस बनिहाल कार्टे रोड पर केवल छकड़ें या ठेले ही चलते थे। स्वतन्त्रता के बाद से भारत सरकार ने कभी भी इस सड़क पर ध्यान देने की जरूरत नहीं समझी। निःसंदेह बीकान ने सड़क की मरम्मत में काफी योगदान दिया है। लेकिन एक बैकल्पिक सड़क भी बनाई जानी चाहिए। मुझे याद है जब 1972 के शुरू में मैं राज्य विधान सभा में था, जब सैयद मीर कासिम हमारे मुख्यमन्त्री थे, मैं इस समस्या के बारे में पूछा करता था कि कश्मीर का क्या होगा। उस समय कासिम साहब हमें कहा करते थे कि उस राज्य में कांग्रेस सत्ता में है और हमें इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है, क्योंकि सशस्त्र सेनाओं और रक्षा मन्त्रालय के साथ उनकी कुछ गलत-फहमी है। लेकिन बाद में, वे रक्षा मन्त्रालय से स्वीकृति लेने में सफल हो गए। 1972 के बाद—अब वर्ष 1988 चल रहा है—मन्त्री महोदय को अब तो समझ लेना चाहिए कि कश्मीरवासियों को कितनी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। सोचिए, यदि 10 दिन तक सड़क बंद हो जाती है तो उनकी क्या हालत होगी? सहाय और अन्य क्षेत्रों के करीब 40 लाख लोगों को बढ़ी खतरनाक स्थिति में

[श्री अब्दुल रहीम काबुली]

यात्रा करनी पड़ेगी। इसका अर्थ है यह उन लोगों के लिए मौत की घंटी बजना है। इससे बहुत गड़बड़ी पैदा होती है। जमाखोर लोग जनता का शोषण करते हैं। लोगों को राशन नहीं मिलता। उन्हें अनाज नहीं मिलता, उन्हें मांस, दूध और कश्मीर में देश के अन्य भागों से आने वाली बस्तुएं नहीं मिलती हैं। दुर्भाग्य से हमारी आर्थिक स्थिति अच्छी नहीं है। इस समय हम अधिकांशतः बस्तुओं का आयात कर रहे हैं। यहां तक कि खाद्य तेल का भी हम आयात करते हैं। यदि यह सड़क बूर जाए तो क्या होगा? केवल दो ही महीने पहले वहां सड़क बंद हो गई थी। यहां तक कि पेट्रोल भी उपलब्ध नहीं था। जन-जीवन रुक सा गया था। कश्मीरवासियों की इतनी दुःखद स्थिति थी। यह प्रश्न हमने कई बार उठाया था। मैं आपको ईमानदारी से बताता हूँ कि लोग कश्मीर को भारत में मिलाए जाने के बारे में बातें करते हैं। हम कुछ सिद्धान्तों के कारण एक महान देश-भारत, के साथ मिले थे।

हमें भारत का अंग बना दिया गया था। किन्तु क्या केन्द्र सरकार की यह जिम्मेदारी नहीं थी कि वह रावलपिंडी के बच्चे हमारे लिए एक बैकल्पिक और उपयोग के लायक सड़क बनाती ताकि लोग रावलपिंडी को भूल जाते? यह एक बात है। यह बहुत महत्वपूर्ण है। मुझे विश्वास है कि मन्त्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे। मुगल शासन के दौरान यहां एक बैकल्पिक सड़क थी, जो मुगल सड़क के नाम से जानी जाती है। यह कश्मीर और देश के अन्य भागों के बीच एक संचार लाइन थी। उस सड़क को ठीक किया जा सकता है। मैंने हाल ही में अपने मुख्यमन्त्री को बताया है और उन्होंने मन्त्री महोदय की तत्परता की सराहना की थी कि आप बांधों का निर्माण करने जा रहे हैं। समाचार पत्रों में यह प्रकाशित हुआ है कि आप केवल 50 प्रतिशत राशि देने जा रहे हैं। मैं इससे सहमत नहीं हूँ। यदि समाचार पत्र की रिपोर्ट सही है, तो मैं आपसे सहमत नहीं हूँ। हमारे पास संसाधन नहीं हैं। कश्मीर एक निर्धन राज्य है। हमारी इतनी क्षमता है। अतः आपको यह मामला पूरी तरह अपने ऊपर लेना होगा और आपको भेरे राज्य को और अधिक वित्तीय सहायता देनी होगी। आपको इस सड़क के निर्माण को पूरा करने की पूरी जिम्मेदारी निभानी होगी।

इस कार्य को वर्षों में नहीं बल्कि महीनों में किया जाना चाहिए। यह सरकार और, मन्त्री जी के लिए एक बहुत बड़ी चुनौती है; इस कार्य को अधिक से अधिक 6-8 महीनों में पूरा किया जाना चाहिए। आप जानते हैं कि काश्मीर में न कोई रेल है और न ही अन्य कोई संचार व्यवस्था है। डोडा जिले का क्या हुआ? मन्त्री जी उस तरफ कई बार गए होंगे। वहां दूर-दराज के क्षेत्रों में सुन्दर घाटियां हैं, जिन्हें बदरई और कश्तई कहा जाता है, ये घाटियां अभी विकसित नहीं हुई हैं। अगर उन्हें विकसित किया गया होता तो वे पर्यटकों के लिए आकर्षण के बहुत सुन्दर स्थान बनाये जा सकते हैं, लेकिन वह सड़क इतनी खतरनाक है कि रामबन से बदरबा जाते हुए प्रत्येक व्यक्ति रास्ते में सोचता है कि उसका जीवन भगवान के हाथ में है; क्या वह अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंच जाएगा या नहीं यह केवल भगवान ही जानता है। आप जानते हैं कि प्रत्येक वर्ष वहां सैकड़ों लोग मर जाते हैं। हाल ही में पिछले 2-3 महीनों के दौरान, तीन दुर्घटनाएं हुई थी, जिसमें सभी यात्री जो बसों में यात्रा कर रहे थे, मर गए थे। बसों के आने जाने के लिए यह बहुत दुर्गम क्षेत्र है। छः लाख से अधिक लोग उस जिले में रह रहे हैं; इसका बहुत सामरिक महत्व है क्योंकि डोडा जिले के दूसरी तरफ चीन की सीमा उस क्षेत्र को छू रही है; उस मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा अपने हाथ में लिया जाना चाहिए और इसे राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त,

वहाँ अन्य बहुत से मार्ग हैं। सबसे महत्वपूर्ण बात वह घाटी लद्दाख से जुड़ी हुई है। उस सम्बन्ध में मैं सुझाव देना चाहूँगा कि बसतल जो लद्दाख को काश्मीर से जोड़ता है, यहाँ एक सुरंग होनी चाहिए जो बहुत सहायक हो सकती है। अगर मन्त्री जी ने आज का समाचार पत्र पढ़ा है तो वह जानते होंगे कि अब लद्दाख में भी संचार व्यवस्था के अस्त-व्यस्त होने के कारण कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है; वहाँ कोई बस नहीं है; कोई ट्रक खाद्यान्नों को या अन्य वस्तुओं को लेकर लद्दाख नहीं जा सकता है तथा जसकार लद्दाख और कारगिल में लोगों को 6 से 8 महीनों तक कठिनाई का सामना करना पड़ेगा। इसलिए आप कृपया उस पहलू पर भी ध्यान दीजिए। हमारी यह मांग है कि हमें बसतल सुरंग की आवश्यकता है जो लद्दाख को घाटी से जोड़ती है।

प्रो० एन० जी० रंगा (गुंटूर) : कितनी लम्बी ?

श्री अब्दुल रशीद काबुली : यह 5-6 किमी० लम्बी होगी। लेकिन यह बहुत महत्वपूर्ण होगी। यह रक्षादायिनी होगी, यह लाइन यातायात के लिए उस मार्ग को व्यवहार्य बना सकती है। इसके अतिरिक्त वहाँ अन्य मार्ग भी हैं। आप जानते हैं टांडला युद्ध-बिराम लाइन से चिरा हुआ है और वहाँ सड़क की आवश्यकता है। यहाँ हमारी रक्षा सेनाएं हैं।

हमने इस विधेयक की प्रशंसा की है और प्रत्येक सदस्य ने इस विधेयक का समर्थन किया है। वास्तव में, सरकार ने यह अच्छा कार्य किया है, लेकिन इसे लागू किया जाना चाहिए और प्राथमिकता निश्चित की जानी चाहिए। आप जानते हैं कि काश्मीर में कोई रेल और अन्य संचार व्यवस्था नहीं है इसलिए काश्मीर के मार्गों को, फिर हिमालय प्रदेश तथा अन्य मार्गों को उच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए क्योंकि वे भी पहाड़ी क्षेत्र हैं।

तकनीकी जानकारी दी जानी चाहिए सड़क निर्माण क्षेत्र में भ्रष्टाचार व्याप्त है क्योंकि छोटे-छोटे ठेकेदार लोगों को धोखा दे रहे हैं। मुझे खुशी होगी अगर भारत सरकार राज्य सरकारों को तकनीकी जानकारी उपलब्ध कराती है। आप उनके अधिकार में दखल नहीं दे सकते, लेकिन जब आपको यह अधिकार मिल रहा है तो आपको इन राष्ट्रीय राजमार्गों को अच्छा बनाने के लिए इसका इस्तेमाल करना चाहिए। यह कार्य उन छोटे-छोटे ठेकेदारों पर नहीं छोड़ना चाहिए जो घन ऐंठ रहे हैं और राष्ट्र को धोखा दे रहे हैं और हर चीज को बराम कर रहे हैं।

इसके अतिरिक्त, यातायात प्रणाली से सम्बन्धित ये ट्रैफिक इंस्पेक्टर और आफिसर घन इकट्ठा कर रहे हैं, वे ट्रैफिक विभाग की सेवा नहीं कर रहे हैं। यह हमारा अपना अनुभव है। किसी भी स्थान पर जब कभी ट्रैफिक के इन इंस्पेक्टरों को नियुक्त किया जाता है तो वे पैसा बनाते हैं, इसलिए आपको कुछ व्यवहारिक प्रबन्ध करने चाहिए।

जब लोग दुर्घटनाओं के कारण मरते हैं तो उन्हें शीघ्र राहत नहीं मिल पाती। उदाहरण के लिए पास में कोई अस्पताल होना चाहिए। अगर खूनी नाला ताकि रामबान में कोई घटना होती है तो उन लोगों को चिकित्सा के लिए शीघ्र ले जाया जा सके। अब हमें उन्हें जम्मू चण्डीगढ़ और अन्य स्थानों पर विमान द्वारा ले जाना पड़ता है। ऐसा क्यों? रामबान, ब निहाल या कामगंज में क्यों नहीं? यही सुविधा देश के अन्य भागों में भी उपलब्ध करायी जानी चाहिए। क्योंकि जब उन मृत लोगों का शव व्यक्तियों को उन स्थानों पर ले जाते हैं तो वे गन्तव्य स्थान पर पहुँच नहीं पाते और वे रास्ते में ही मर जाते हैं। इसलिए इन बातों पर विचार किया जाना चाहिए। यह बहुत महत्वपूर्ण

[श्री अब्दुल रशीद काबुली]

बात है। क्योंकि उत्तरी राज्यों की पर्यटकोन्मुखी अर्थव्यवस्था है और दुर्भाग्य से वही लोग इन कठिनाइयों का सामना कर रहे हैं। उन्हें ढाबे के अलावा और कुछ नहीं मिलता, जहाँ मिलावटी भोजन मिलता है। उस पहलू के बारे में भी आपको राज्य सरकारों से खर्चा करनी चाहिए। इन बातों पर भी ध्यान दिया जाना चाहिए। ये मेरे सुझाव हैं।

मैं आशा करता हूँ कि मन्त्री जी जम्मू और काश्मीर के लोगों के लिए कुछ पक्के बायदे करेंगे।

[हिन्दी]

धीमती प्रभाबती गुप्त (मोतीहारी) : मन्त्री जी ने इस सदन में जो भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक प्रस्तुत किया है, मैं उसका स्वागत और समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूँ। मैं समझती हूँ कि जिन भावनाओं से प्रेरित होकर यह विधेयक सदन में लाया गया है वे जन-कल्याणकारी हैं और आज की परिस्थितियों में बहुत आवश्यक हैं। समय की कमी को ध्यान में रखते हुए मैं इस विधेयक के सम्बन्ध में कुछ सुझाव देना चाहूंगी।

इसमें कोई दो राय नहीं है कि आजादी के बाद हमारी सड़कों की खस्ता हालत को सुधारने की दिशा में बहुत काम हुआ है। सड़क यातायात हमारे देश में महत्वपूर्ण स्थान रखता है क्योंकि रेलवे लाइनों बिछाने में खर्चा बहुत आता है और घनराशि की कमी को ध्यान में रखते हुए सड़क यातायात को प्राथमिकता देनी चाहिए। इसी तारतम्य में यह विधेयक सदन में लाया गया है।

मेरा अपना विचार है कि देश के तमाम राष्ट्रीय राजमार्गों को केन्द्रीय निरीक्षण में लेना चाहिए। केन्द्रीय निरीक्षण में ले लेने से उनका रखरखाव ठीक तरीके से हो सकेगा और इस कार्य को प्राधिकरण को सौंप देना चाहिए। प्राधिकरण का गठन करते समय हमें यह नहीं भूलना चाहिए कि यह एक तकनीकी निकाय है और टेक्निकल औथोरिटी होने के नाते इसमें टेक्निकल परसोनल को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इसमें राज्यों को भी उचित प्रतिनिधित्व मिलना चाहिए।

हमारे देश में पिछले 4 दशकों में करीब सवा लाख सड़क दुर्घटनाएं हुई हैं। प्रतिवर्ष होने वाली इन दुर्घटनाओं में 35 हजार या 36 हजार लोग अकाल मृत्यु का शिकार बन जाते हैं। मेरा सुझाव है कि सड़क दुर्घटनाएं कम करने का दायित्व भी इस प्राधिकरण को सौंप देना चाहिए ताकि वह देश के तमाम राजमार्गों का उचित रखरखाव करें। यहां मैं माननीय मन्त्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना आवश्यक समझती हूँ कि वाहन चालकों को लाइसेंस दिए जाने की जिस तरह से व्यवस्था है वह बहुत दोषपूर्ण है और उसमें सुधार लाए जाने की आवश्यकता है। हालांकि हम इस सम्बन्ध में अभी एक विधेयक, मोटर यान विधेयक के रूप में पारित कर चुके हैं और लाइसेंस देने का कार्य केन्द्रीय सरकार के अधिकार क्षेत्र में नहीं आता, राज्य सरकारें लाइसेंस देने का कार्य करती हैं और ज्यादातर सड़क दुर्घटनाएं मैन-मेड होती हैं, इसलिए मेरा आपसे अनुरोध है कि आप कड़ाई से मोटर-यान विधेयक के उपबन्धों के परिपालन की व्यवस्था करें। इस संबंध में मैं मन्त्री जी की ओर से सभी स्टेट गवर्नमेंट्स को निर्देश दिए जाएं कि भविष्य में इन दुर्घटनाओं में कमी लाए जाने के लिए आवश्यक कदम उठाये। मैंने आज ही अखबार में पढ़ा कि हमारे मधुबनी में जो एक सीमावर्ती जिला है, एक बस छद्म में गिर गयी। उसका मेन कारण यह था कि वह जिस पुल से होकर गुजर रही थी, वह बहुत

कमजोर था, उसकी हालत खराब थी। इसलिए मैं आपका ध्यान विशेष तौर से पूरे देश में फैले हजारों हजार सड़कों पर बने पुलों की ओर आकर्षित कराना चाहूंगी कि उनकी खस्ता हालत को सुधारने की दिशा में आप ठोस कदम उठावें। हमारे ज्यादातर पुल अपनी निर्धारित सीमा अवधि को पार कर चुके हैं जब कि सड़क यातायात दिनोंदिन बढ़ता जा रहा है। इसलिए आवश्यकता इस बात की है कि इस पुलों को सुदृढ़ बनाया जाए, उनकी मरम्मत की जाए। मैं बिहार से आती हूँ और बिहार राज्य उन सौभाग्यशाली राज्यों में आता है जहाँ आजाबी मिलने के बाद कई राष्ट्रीय राजमार्ग या नेशनल हाईवेज बने। पहले इसको पंचवर्षीय पथ-परियोजना कहा जाता था—नेशनल रोड प्रोजेक्ट-बाद में नेशनल हाईवे कहा गया मेरे अपने निर्वाचन क्षेत्र से दो नेशनल हाईवे गुजरते हैं—नं० 28 और नं० 28ए। एक तो मुजफ्फरपुर और कसियाली बाया पिपराकोठी और दूसरा मुजफ्फरपुर से रक्सौल तक के लिए। इन दोनों ही राष्ट्रीय राजमार्ग की हालत बहुत खराब है। अपने करीब दो बरों के लिए एक करोड़ रुपया इसके सुधार के लिए दिया है लेकिन उसमें जगह-जगह गड्ढे हैं। देखने से वह राष्ट्रीय राजमार्ग लगता ही नहीं, इतने घटिया स्तर का उसका निर्माण किया गया है। मैं आपसे अनुरोध करूँगी कि आप एक केन्द्रीय निरीक्षण दल वहाँ पर भेजें और उसकी इक्यायरी करायें कि जो पैसा आपने दिया है उसका सदुपयोग हो रहा है या नहीं। 1250 करोड़ रुपया वर्तमान योजना में पूरे देश में आपको खर्च करना है, मैं समझती हूँ यह राशि बहुत ही कम है। मेरा आपसे यह भी अनुरोध होगा कि आपका मन्त्रालय योजना आयोग से अधिक धन राशि की डिमाण्ड करे ताकि हमारी योजनाओं के लिए प्राधिकरण को अधिक पैसा मिल सके। आप इस प्राधिकरण के द्वारा रख-रखाव तो करेंगे लेकिन नये राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण भी आप को करना चाहिए। राष्ट्रीय जल नीति परिबहन समिति ने 37 मुख्य मार्गों के सम्बन्ध में एक समीक्षा की है। मैं जानना चाहूँगी उनमें से कितने मार्गों का निर्माण-कार्य प्रारम्भ हुआ और निकट भविष्य में किनका निर्माण करने जा रहे हैं और बिहार में ऐसे कितने मार्गों का निर्माण होगा ?

अभी यहाँ पर हमारे जम्मू-कश्मीर के माननीय सदस्य बोल रहे थे। उन्होंने विशेष तौर से प्रस्तावार्थ की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है। सड़कों की हालत खस्ता है। मैं समझती हूँ जो राशि आप आवंटित करते हैं उसका 50-55 प्रतिशत रुपया भी अगर व्यय हो सके तो सड़कों की हालत काफी अच्छी हो जाए। बिहार की सड़कों की हालत तो बहुत ही खराब है—चाहे नेशनल हाईवे हों या स्टेट हाईवे हो। जो 37 मुख्य मार्ग बनाने की योजना है, मेरा आपसे अनुरोध है कि पटना से मुजफ्फरपुर तक का जो स्टेट हाईवे है उसे आप नेशनल हाईवे में कन्वर्ट करें पटना-आरा मार्ग भी बहुत महत्वपूर्ण है, इसको भी आप नेशनल हाईवे बनायें। इसी तरह से आप जो नं० 28-ए नेशनल हाईवे है जो मुजफ्फरपुर से रक्सौल जाता है, उस पर भी मन्त्री महोदय विशेष ध्यान दें। स्ट्रैटेजिक प्वाइन्ट आफ व्यू से यह मार्ग बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि रक्सौल के बाद नेपाल शुरू हो जाता है। इस प्रकार से यह एक अन्तर्राष्ट्रीय महत्व की भी सड़क है। लेकिन उस सड़क की हालत क्या है? पायलट साहब, आप एक बार वहाँ चलकर देखिए, शरीर डोलते हुए चलता है। उत्तर प्रदेश की सीमा को पार करके जैसे ही सहसराग आता है, सड़क की हालत भी खराब हो जाती है। इसलिए उसकी तरफ आपका ध्यान जाना चाहिए।

मैं एक और विशेष सुझाव आप को देना चाहती हूँ कि जितने भी वन क्षेत्र हैं, दुर्गम क्षेत्र या पहाड़ी इलाके हैं उनको राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ा जाए। पूर्वोत्तर का जो हमारा इलाका है, हमारी पूर्वांचल, वहाँ कई राजधानियों में ट्रेन्स नहीं चालू हैं उनको राजमार्गों से जोड़ा जाए। इसी प्रकार से

[श्रीमती प्रभावती गुप्त]

जिन इलाकों में ब्लाडगेज लाइन नहीं है उन को भी राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ा जाए।

एक और भी महत्वपूर्ण पहलू है—अनुसंधान और विकास का। आपके मन्त्रालय के अन्तर्गत ऐसा एक संस्थान है लेकिन उससे काम नहीं होगा। आप अनुसंधान प्रणाली का विकेन्द्रीयकरण करें। आप पूरे देश में क्षेत्रीय प्रयोगशालायें बनायें और जिला प्रयोगशालायें भी बनायें। आपसे एक और अनुरोध है। आपका जो घटिया स्तर का काम है सड़कों का, उसके लिए जिला स्तर पर, क्षेत्रीय स्तर पर और मण्डलीय स्तर पर राष्ट्रीय सतर्कता समितियाँ बनायें, जोकि आपके प्राधिकरण के अन्तर्गत हों। सड़कों पर सुरक्षा भी बहुत महत्वपूर्ण है। आजकल तो रात में ही नहीं, दिन-दहाड़े ही बसों में लोग झूट लिए जाते हैं। आप अच्छी बसें सड़कों पर चलायें और सुरक्षा का भी प्रबन्ध करें। अगर सुरक्षा नहीं होगी तो फिर सड़कों का कोई महत्व नहीं होगा और प्राधिकरण का भी कोई महत्व नहीं होगा।

एक सुझाव मैं आपको और देना चाहूंगी। आपकी जी० टी० रोड जो थी जोकि नेशनल हाईवे हो गई जो कि गोहाटी तक जाती है, मानसी, खगड़िया, पूर्णिया, किशनगंज होकर उस पर राष्ट्रीय राजमार्ग नं० 31 जो है उसकी हालत भी बहुत खराब है। हमेशा यहाँ बाढ़ आती रहती है और प्रलयकारी बाढ़ आती है और यह बाढ़-पीड़ित इलाका है। यहाँ पर राष्ट्रीय राजमार्ग खस्ता हो जाता है, जिससे लोगों को बड़ी दिक्कत होती है। इसकी तरफ आप ध्यान दें।

एक चीज मैं यह कहना चाहूंगी कि जिस तरह से रेलवे में रेलवे वित्त निगम है, उसी तरह से प्राधिकरण के अन्तर्गत आप वित्त निगम बनावें और बांड जारी करें क्योंकि आप के पास पैसा बहुत कम है और डिमान्ड ज्यादा है। रेल मार्ग ज्यादा नहीं बन सकते हैं, इतना पैसा सरकार के पास नहीं है और उसमें समय भी ज्यादा लगता है। जिस तरह से जहाँ पर रेल की पटरी है, वहाँ समृद्धि बहुत ज्यादा होती है, उसी तरह से जहाँ पर राष्ट्रीय राजमार्ग होता है, वहाँ समृद्धि होती है और आप को इस काम को प्राथमिकता देनी चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं यह कहना चाहती हूँ कि जो बातें मैंने कही हैं, उन पर आप ध्यान दीजिए और घटिया स्तर की सड़कें आप न बनावें। जो भी काम हो, वह अच्छा हो और पक्का हो। आज जो आप के राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, व स्टेट राजमार्गों की तरह से हैं। विदेशी राजमार्गों की तरह वे होने चाहिए। जैसे जो आप का दिल्ली, जयपुर और अजमेर वाला हाईवे है, वह अच्छा है लेकिन जब विदेशों से तुलना करते हैं, तो उनकी हालत बहुत खराब है। आप सड़कों के स्तर को सुधारिये। इस प्राधिकरण विधेयक का मैं स्वागत करती हूँ और उम्मीद करती हूँ कि आप के युवा और वतिशील नेतृत्व में वह काम अच्छा होगा और देश प्रगति की दिशा में अग्रसर होगा।

श्री मनोज पांडे (बेतिया): माननीय समापति महोदय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक का मैं समर्थन करता हूँ।

मान्यवर, जैसे तो रेल और रोड सिस्टम, टोटल की बात यहाँ होनी चाहिए लेकिन यह बहुत ही महत्वपूर्ण बिषय है और माननीय मंत्री जी को हम सभी बधाई देते हैं कि नेशनल हाईवेज आथॉरिटी बनाने की बात इन्होंने हम से पहले बातचीत करते हुए की थी और आज वह सपना हम सब का पूरा

भी हो रहा है। एक बात तो यह है कि रेलवे के बारे में बड़ा प्रेसर है और हम जितने भी माननीय सदस्य हैं, वे यहाँ बैठ कर अपनी अपनी कांस्टीट्यून्सी में रेलवे के विकास के बारे में रेल मंत्री जी से और कभी-कभी प्रधान मंत्री जी से भी कई सारी बातें कहते हैं लेकिन यह सभी को मान्य है कि देश में नेशनल हाईवेज पर या स्टेट हाईवेज पर सफर करने वाले लोग रेलवे में सफर करने वाले लोगों से कई गुना ज्यादा हैं। रेलवे की स्थिति इतनी अच्छी नहीं है और यह बार बार हम लोगों को कहा भी जाता है कि रेलवे के विकास के लिए इतने संसाधन नहीं हैं, इतने रिसोर्स नहीं हैं कि कांस्टीट्यून्सी-बाइज रेलवे का हम विकास करा पाएं लेकिन रेलों के विकास के साथ यदि सड़कों का विकास उतना भी कर पाएं या रेलों के विकास के आसपास रखने की कोशिश करें, तो उसके लिए संसाधन प्लानिंग कमीशन की मार्फत दिलाने की व्यवस्था करें। यह मेरे दृष्टिकोण से बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है खासकर हमारे प्रदेश में ऐसे बहुत से ग्रामीण क्षेत्र हैं, जहाँ पर सड़कें नहीं हैं। मैंने देखा है कि ऐसी भी जगहें हैं कि जहाँ रोड नहीं है और वहाँ रेलें चली गई हैं। कई ऐसे सुदूर इलाकों में जहाँ रोड की व्यवस्था नहीं है, वहाँ ट्रेनें गई हैं, वहाँ रेलवे लाइन बिछी हुई है। मैं समझता हूँ कि यह आवश्यक है कि ऐसे सुदूर इलाकों में जहाँ कि रेल लाइन जा चुकी है, वहाँ कम से कम रोड बनाने की व्यवस्था हो राज्य सरकार द्वारा या केन्द्रीय सरकार द्वारा।

मैं दो-तीन विषयों की ओर खासकर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। मैं ऐसे पुलों की तरफ उनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ जो कि एक प्रदेश को दूसरे प्रदेश से जोड़ते हैं ऐसे हाईवेज हैं, जो आकर पुल के पास ही खत्म हो जाया करते हैं और मात्र एक पुल की बजह से एक प्रदेश का एक इलाका दूसरे प्रदेश के दूसरे इलाके से नहीं जुड़ पा रहा है। मैं सब से पिछड़े हुए इलाके की तरफ इन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तर बिहार को जोड़ने वाली गंडक नदी पर पुल की आवश्यकता पर मैं इन का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। इस पर मैं इनका ध्यान दिलाना चाहता हूँ।

यहाँ पर बगहा-छतौनी रेल पुल की बात कही जा रही है। अगर हम सातवीं पंच वर्षीय योजना में बगहा-छतौनी रेल पुल को न कर पाएं क्योंकि बहुत सारी दिक्कतें होंगी, तो मेरी मांग है कि बगहा और छतौनी के बीच रोड पुल की तो कम से कम हम व्यवस्था करें। इसके लिए बिहार सरकार से सर्वे करा कर, उसका प्राक्कलन भी आप के पास भिजवा दिया है मेरी मांग है कि इस रोड पुल की व्यवस्था हो ताकि गोरखपुर से नेपाल और उत्तर बिहार को जोड़ने की व्यवस्था की जा सके। यह महत्वपूर्ण मसला है और डिफेंस के प्वाएंट आफ व्यू से भी महत्वपूर्ण मसला है।

दूसरी बात यह है कि नेशनल हाईवेज पर अमूमन यह होता है कि राज्य सरकारें हर वर्ष कुछ-न-कुछ सड़कों के विषय में केन्द्र को लिखती हैं और उन्हीं सड़कों को केन्द्र सरकार नेशनल हाईवेज के रूप में ले लिया करती है। यह एक अच्छी बात है क्योंकि हमारे यहाँ कांस्टीट्यूशन के मुताबिक एक फंडरल स्ट्रक्चर है और सेन्ट्रल गवर्नमेंट को यह पावर होनी चाहिए। हम सभी इसकी कद्र करते हैं। लेकिन इसमें ऐसे दृष्टिकोण छूट जाते हैं जो कि राष्ट्रीय स्तर पर महत्वपूर्ण हैं और राज्य सरकारें अपने अपने दृष्टिकोण से सड़कों को देखती हैं। हो सकता है कि राष्ट्रीय दृष्टिकोण से उनसे भी बहुत महत्वपूर्ण सड़कों को नजर अन्दाज कर दिया जाता हो। इसलिए मेरा निवेदन होगा कि जब हम नेशनल हाईवेज की बात करें तो हमारा परसपेक्टिव भी नेशनल होना चाहिये बनिस्वत स्टेट परसपेक्टिव होने के। कम से कम प्राथमिकता के आधार पर कुछ इस तरह का बटवारा होना चाहिए कि 50

[श्री मनोज पांडे]

प्रतिशत नेशनल हाईवेज के लिए आऊटले रखा जाए, 50 प्रतिशत स्टेट के लिए रखा जाए। इस ढंग से अगर हम करेंगे तो मेरी समझ में नेशनल कंसेप्ट की बात होगी, नहीं तो उससे विभिन्न बात हो जायेगी। मेरे कहने का मतलब यही है कि नेशनल हाईवेज के लिए हमारा नेशनल परसेप्टिव होना चाहिए।

तीसरी जो महत्वपूर्ण बात है वह है नेचुरल केलेमिटीज के इलाकों की सड़कों के बारे में। जैसा कि कश्मीर के हमारे काबुली जी ने भी कहा कि नेचुरल केलेमिटीज से हर वर्ष काफी नुकसान होता है। इनसे जब एक बार रोड टूट जाती है और वह नहीं बनती है तो वह ऐसी क्षत-विक्षत स्थिति में पहुँच जाती है कि उसके बनाने में बहुत ज्यादा खर्चा लगता है। इसके लिए अलग से फंड की व्यवस्था की जानी चाहिए। जहाँ हर वर्ष बाढ़ आती है या लेंड स्लाईड होता है, वहाँ की सड़कों के लिए नेशनल हाईवेज अथॉरिटी में एक अलग फंड कायम करने की व्यवस्था करें। जिससे कि नेचुरल केलेमिटीज से टूट जाने वाली सड़कों की समय समय पर मरम्मत होती रहे और वे अच्छी कंडीशन में बनी रहें। इससे वहाँ पर ट्रेफिक जाम नहीं होगा। इस ट्रेफिक जाम होने से हरेक स्टेट पर खराब प्रभाव पड़ता है।

हमारे बिहार, खास कर उत्तर बिहार में पलड़ से अफेक्टेड बहुत एरिया है। हमारा जो इलाका नेपाल से लगा हुआ है उसमें कई नादियां हैं। वहाँ हर वर्ष बाढ़ आती है। जैसा कि माननीय सदस्या प्रभावती जी ने भी बताया कि नेशनल हाईवेज नं० 28 और 28 ए पर हर वर्ष बाढ़ आने पर कम से कम तीन चार फुट तक पानी रहता है सोर वे सड़कें क्षत-विक्षत हो जाती हैं। इसके कारण हम अपनी कांस्ट्रिक्शंस भी नहीं जा सकते। यह हमारा पूरा का पूरा इलाका दूसरे इलाकों से बिल्कुल कटआफ हो जाता है। मेरा कहना होगा कि आप नेशनल हाईवेज 28 और 28 ए पर अवश्य ध्यान दें क्योंकि ये हाईवेज उत्तर बिहार की कैपिटल मुजफ्फरपुर को काठमांडू से जोड़ता है और जब काठमांडू जाने के लिए ट्रेफिक वहाँ पहुँचता है तो उसको मुजफ्फरपुर से आगे जाना मुश्किल हो जाता है और वहाँ से वापस लौट आना पड़ता है। बहुत बार ऐसा हुआ है। अभी पिछले दिनों साइप्रस के एक हाईकमिशनर वहाँ गए हुए थे, रोड की स्थिति खराब होने के कारण उनको वापस आना पड़ा। और लोग भी घूमने के लिए वहाँ जाते हैं और लौटकर चले आते हैं, कहते हैं कि रोड खराब है। कहने का मतलब है कि मंत्री महोदय इस रोड पर विशेष ध्यान करें और अनुदान देने की व्यवस्था करें, कम से कम हर वर्ष रोड का मेंटीनेंस तो ठीक तरह से होना आवश्यक है। यह जो रोड बन रहा है, इसमें से एजेंसी को आपने वापस ले लिया है और एजेंसी का काम आप स्वयं करेंगे, यह बहुत अच्छी बात है। अभी तक यह होता था कि स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से प्राकलन जाता था और सेंट्रल गवर्नमेंट पैसा दे देती थी, इसके बाद स्टेट गवर्नमेंट एजेंसी के रूप में काम करती थी, मेटीनेंस के लिए भी स्टेट गवर्नमेंट को सेंट्रल गवर्नमेंट से पैसा मिलता था। अब परिस्थिति यह है कि एजेंसी का काम भी यह अथॉरिटी करेगी, अथॉरिटी के इंजीनियर्स की देखरेख में सड़कें बनेंगी और नेशनल हाईवे का जो स्पेसिफिकेशन है, उसके आधार पर सारा काम होना चाहिए। अभी तक इसमें बहुत कमियाँ थीं, अथॉरिटी बन जाने से अब मेरे विचार से अच्छा होगा।

इसी तरह से प्रभावती जी ने एक बहुत अच्छी बात कही कि एडवाइजरी कमेटी बननी चाहिए, मेरा भी सुझाव है कि जिला स्तर पर और रीजनल लेवल पर एडवाइजरी कमेटीज होनी चाहिए,

ताकि वे लोकल कंटीशंस को ध्यान में रखकर वहाँ की समस्याओं पर ज्यादा से ज्यादा प्रकाश डाल सकें। इन कमेटियों में संसद सदस्य, लोकल विधायक गणे आदि लोगों को रखा जाना चाहिए।

कुछ सड़कों की आवश्यकता बहुत है और उनका नाम लिए बगैर मैं नहीं रह सकता। रोड नंबर 28 ए जो कि मोतीहारी से लेकर छपुआ तक नेशनल हाईवे है और सिगल रोड है, इसको कम से कम बबल करना चाहिए, इसको स्ट्रेटनिंग करने तथा चौड़ा करने का काम करना चाहिए। इस पर रखसौल और काडमांडु तक ट्रक और लारियों का उपयोग होता है, लेकिन यह बचं खराब हो जाता है, अतः इसकी ओर ध्यान देने की बहुत आवश्यकता है। इसी तरह से छपुआ से लेकर बाल्मीकि नगर जो भारत वर्ष का अंतिम स्टेशन है वहाँ तक भी सिगल रोड है और स्टेट हाईवे की तरह काम होता है। इसमें छपुआ से लेकर बेतिया तक तो स्ट्रेटनिंग और चौड़ा करने का काम हुआ है, लेकिन बेतिया से लेकर बगहा तक यह स्टेट हाईवे है। यह बहुत आवश्यक लिंक है, आप सब जानते हैं कि मोरिया के पास अशोकस्तंभ है, पुरी की तरफ अभी हम लोग गए थे, एस्टीमेटस कमेटी भी गई थी वहाँ पर बौद्ध कल्चर विद्यमान है, पूरा क्षेत्र बौद्ध कल्चर से प्रभावित है, उसको बरकार रखने की आवश्यकता है। इसलिए छपुआ से लेकर बाल्मीकि नगर तक नेशनल हाईवे होना चाहिए, राज्य सरकार ने इसका अनुमोदन करके केन्द्र सरकार के पास भेजा है, मेरा मंत्री महोदय से निवेदन है कि अगले वर्ष इसको नेशनल हाईवे में ले लिया जाए।

एक और महत्वपूर्ण बात कहना चाहूंगा और वह रेलवे फ्लाईओवर के बारे में है। और भी कई माननीय सदस्यों ने इसकी तरफ ध्यान दिलाया है, नेशनल हाईवे पर कई जगहों पर ट्रेफिक बहुत अधिक है। मेरे क्षेत्र में ही कम से कम तीन जगहों पर जबरदस्त रेलवे ट्रेफिक है जो कि मुख्य क्ट पर पड़ता है। जब फ्लाई ओवर की बात होती है तो राज्य सरकारों से पैसा मांगा जाता है।

4.00 म० प०

पहले राज्य सरकार पैसा दे, उसके बाद रेल मंत्रालय पैसा दे, तब फ्लाई ओवर बनता है। नेशनल हाईवे पर फ्लाई ओवर बनाने के लिए राज्य सरकारों से पैसा लेने का क्या औचित्य है। मेरा यह मानना है कि जितने भी फ्लाई ओवर बनाए जाएं नेशनल हाईवे पर उनको नेशनल हाईवे अथारिटी बनाए या एक नेशनल हाईवे को दूसरे नेशनल हाईवे से कनेक्ट करना हो तो इसका निर्माण नेशनल हाईवे अथारिटी को करना चाहिए। इसी तरह के दो फ्लाई ओवर मेरे क्षेत्र में हैं। एक तो सुगौली के पास और दूसरा रकसौल के पास रकसौल नेशनल हाईवे को बाई पास रोड से जोड़ा जाए और उसी पर फ्लाई ओवर बीरगंज तक बनाया जाए जो नेपाल में पड़ता है। राज्य सरकार ने प्रपोजल भेजा है इसलिए फ्लाई ओवर तथा बाइ-पास रोड के विषय में अवश्य ध्यान दें। नेशनल हाईवे के संबंध में बहुत बढ़िया बिल लाने के लिए मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

[अनुवाद]

श्री श्री० शोभनाश्रीश्वर राव (विजयवाड़ा) : सभापति महोदय, मैं भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक, 1988 का समर्थन करता हूँ; इस प्राधिकरण को जितने धन की आवश्यकता पड़े वह ऋण से, बांड जारी करके, डिबेन्चर आदि से प्राप्त कर सकता है।

आप जानते हैं कि विश्व बैंक ने सड़क कांग्रेस में टिप्पणी की है कि विश्व के मार्गों की तुलना

[श्री बी० शोभनाश्रीशंकर राव]

में भारत के मार्गों की स्थिति सबसे खराब है। सड़कों के अतिरिक्त महानिदेशक ने अनुमान लगाया है कि वर्तमान राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क को आवश्यकतानुसार स्टैंडर्ड पर लाने के लिए लगभग 6,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। अतः राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की स्थापना से घन प्राप्त करने में सहायता मिलेगी। जिसकी राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास और रख-रखाव के लिए आवश्यकता है।

मन्त्री जी ने एजेन्सी प्रणाली के कार्य तथा इसमें आने वाली कठिनाइयों का जिक्र किया है उससे मैं सहमत नहीं हूँ। मैं कहना चाहूँगा कि एजेन्सी प्रणाली में कोई दोष नहीं है बल्कि दोष है राष्ट्रीय राजमार्गों के रखरखाव और विकास के लिए राज्य सरकारों को अपर्याप्त धनराशि प्रदान करने में है। मैं यहाँ कुछ उदाहरण देना चाहूँगा। उदाहरण के लिए मबीनीकरण को लें। छः वर्ष में हमें सभी राष्ट्रीय राजमार्गों का नवीकरण करना पड़ता है। उदाहरण के लिए जब हम अपने राज्य आन्ध्र प्रदेश को लेते हैं, हमें प्रति वर्ष लगभग 400 किमी० राष्ट्रीय राजमार्गों का नवीकरण करना पड़ता है। जबकि एक किलोमीटर के लिए लगभग 2.5 लाख रुपये की आवश्यकता होती है, तो वास्तव में हमारे राज्य को लगभग 10 से 12 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। लेकिन केन्द्रीय सरकार केवल 4 करोड़ दे रही है जो कि राष्ट्रीय राजमार्गों के नवीकरण की आवश्यक राशि का लगभग एक तिहाई है। इस थोड़े से धन से हम राज्य सरकार से कैसे आशा कर सकते हैं कि वे प्रत्येक वर्ष सड़कों का नवीनीकरण कराये। उसी तरह राष्ट्रीय राजमार्गों के रखरखाव से सम्बन्धित राज्यों के राष्ट्रीय राजमार्ग विभागों ने सड़कों के रखरखाव के लिए कुछ प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं लेकिन वास्तव में राज्य सरकारों द्वारा भेजे गए प्रस्तावों पर दिल्ली 50 प्रतिशत की स्वीकृति दे रही है। यह राज्य सरकार नहीं बल्कि राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग है। इसीलिए, रखरखाव भी आवश्यक स्तर तक का नहीं है।

अन्य भाग अर्थात् शहरों से जोड़ने का है। संघ सरकार ने पिछले वर्ष तक केवल 8,000 रुपये प्रति किमी० के हिसाब से दिए थे। पिछले वर्ष, इसे बढ़ाकर 16,000 रुपए प्रति किमी० किया गया था। लेकिन 16,000 रुपया के अलावा राज्य सरकार को शहरी सड़कों के उचित रखरखाव के लिए अपना धन खर्च करना पड़ता है। मेरा सुझाव यह भी है कि यह 16,000 रुपया प्रति किमी० भी बहुत कम है। इसे कम से कम 32,000 रुपए प्रति किमी० किया जाना चाहिए; अगर शहरी सड़क सम्पर्क मार्गों का बढ़िया तरह से रखरखाव करना है, जबकि विशेषतया शहरी सड़क सम्पर्क मार्ग अन्य शहरों या राज्य की राजधानियों से होकर निकलती है। अतः सरकार को इस राशि को बढ़ाना चाहिए। कुछ विशेष मरम्मत होती हैं जिन्हें बाढ़ या भारी वर्षा के कारण मरम्मत कराने की आवश्यकता पड़ती है। इस सम्बन्ध में भी, सरकार आवश्यक धन उपलब्ध नहीं करा रही है। उदाहरण के लिए इस वर्ष राष्ट्रीय राजमार्ग तथा अन्य मार्ग भी—बहुत अधिक क्षतिग्रस्त हुए हैं। हमारे राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग ने अनुमान लगाया है कि राष्ट्रीय राजमार्गों के सम्बन्ध में बाढ़ के कारण हुए इन सब मार्गों की मरम्मत के लिए लगभग 40 करोड़ रुपयों की आवश्यकता है। लेकिन बाढ़ के कारण राष्ट्रीय राजमार्गों को हुई क्षतिग्रस्त सड़कों की मरम्मत के लिए संघ सरकार द्वारा कितना धन दिया जाएगा।

मैं समझता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की स्थापना के अतिरिक्त विशेष आवश्यकता

इस समय अधिकारों का प्रत्यायोजन करने की है। राष्ट्रीय राजमार्ग के साथ-साथ पुलिसिया के निर्माण की मंजूरी और तैयारी तक के लिए भी दिल्ली से स्वीकृति लेनी होती है। इसकी स्वीकृति बहा के इंजीनियरों से लेनी पड़ती है। क्या इसका अर्थ यह है कि राज्यों के राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग में कोई इंजीनियर नहीं है? बहा कुशल अनुभवी और प्रतिभाशाली इंजीनियर है। उन इंजीनियरों को प्राक्कलन तैयार करने तथा कार्य पूरा कर लेने के पश्चात् केन्द्रीय प्राधिकरण को सूचित करने दें कि उन्होंने इस अमुक-अमुक कार्य की योजना बनाई है और उसे पूरा कर लिया है। जब तक ऐसे अधिकार नहीं सौंपे जाते; तब तक राज्य मुख्यालयों से राष्ट्रीय मुख्यालयों को प्रस्ताव तथा वस्तावेज भादि भेजने से काफी कीमती समय नष्ट होता रहेगा।

मैं आपके ध्यान में एक उदाहरण लाना चाहूंगा। संघ सरकार ने आनगोल से विजयबाड़ा तक की दो लेन की सड़क को बहा बहुत अधिक भीड़ रहती है। चार लेन की सड़क में बदलने की स्वीकृति पहले ही दे दी है। राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग में भूमि अधिग्रहण और अन्य कई मामले संघ सरकार के पास कई वर्ष से लम्बित पड़े हैं और प्रस्तावों को आवश्यक निष्पादन के लिए स्वीकृति नहीं दी गई है। मन्त्री जी से मेरा निवेदन है कि वे कृपया इस पर विचार करें कि हम किस स्तर तक अधिकारों को सौंप सकते हैं। केवल इस प्राधिकरण की स्थापना से समूची समस्या हल नहीं हो जाएगी। मैं सरकार को मुझसे दूंगा कि रेलवे के सम्बन्ध में जब कोई प्राकृतिक आपदा होती है और रेल मार्ग अव्यवस्थित हो जाते हैं तो रेलवे मार्ग को छोड़े दिनों में, दो दिन में या तीन दिनों में या अधिक से अधिक एक सप्ताह में पुनः चालू कर देते हैं। लेकिन जब राष्ट्रीय राजमार्ग के पुल पर ऐसी दुर्घटना होती है तो इसे पुनः चालू करने के लिए महीनों और कभी-कभी वर्षों भी लग जाते हैं। मैं एक उदाहरण उद्धृत करना चाहूंगा। केसरा में, राष्ट्रीय राजमार्ग नं० 9 पर, कृष्णा जिले में मन्नेयेर नदी पर लगभग तीन वर्ष पहले, पुल का एक हिस्सा गिर गया था। एक बहुत भारी सामान वाला वाहन झा रहा था और वह गिर गया। उस पुल को ठीक करने के बाद उस पर केवल यात्री वाहनो और कारों को निकलने की अनुमति दी गई है जिसके फलस्वरूप जब मुनेयेस नदी ऊपर तक बहती है तो 20 टन भार वाले माल वाहनो और यहाँ तक कि खाली ट्रकों और लारियों को भी बर्त लम्बे रास्ते से होकर जाना पड़ता है। इसलिए हमारे राज्य राजमार्ग क्षतिग्रस्त हुए हैं। मेरा सुझाव है कि रेलवे की तरह राष्ट्रीय राजमार्गों को भी पुनः चालू करने की यही स्थिति होनी चाहिए जिससे विशेष रूप से राष्ट्रीय राजमार्ग के पुल पर क्षतिग्रस्त हुए भाग को छोड़े समय में ही ठीक किया जाए ताकि लोगों को और वाहन चालकों को कठिनाई का सामना न करना पड़े तथा उनका कीमती समय नष्ट नहीं हो।

प्राधिकरण के प्रबन्ध के बारे में यह प्रस्ताव है कि इसमें एक धियरमैन और पांच पूर्णकालिक निवेशक चार अंशकालिक सदस्य होंगे। हमें इस पर कोई भी आपत्ति नहीं है। लेकिन हमारा सुझाव है कि पांच पूर्णकालिक सदस्यों में से प्रत्येक क्षेत्र का एक-एक प्रतिनिधि होना चाहिए जो प्रत्येक क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करे तथा जिसका उस क्षेत्र के राज्यों में से बारी-बारी चयन किया जाए ताकि सभी राज्यों को प्रतिनिधित्व मिल सके। इससे केन्द्र तथा राज्यों के बीच अधिक अच्छा सम्बन्ध और सहयोग होगा जो कि राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास तथा रखरखाव के लिए आवश्यक है एवं जिसकी राष्ट्र के आर्थिक कार्य में महत्वपूर्ण भूमिका है।

विधेयक में एक उद्देश्य यह बताया गया है कि यह राष्ट्रीय राजमार्ग पर वाहनो के आने-जाने को नियन्त्रित और विनियमित करेगा। मैं एक सुझाव देना चाहूंगा कि हम काफी समय से सुन रहे हैं कि संघ सरकार द्वारा ट्रक ड्राइवरों की सुविधा के लिए विश्राम गृह या 'मोटल' बनाए जाने की

[श्री बी० शोभनाश्रीश्वर राव]

योजना है और सरकार एक विधेयक लाना चाहती है जिससे कि रात में माल ढोने वाले वाहनों को कुछ घण्टों की निश्चित अवधि के दौरान चलने की अनुमति न दी जाए ताकि सड़क दुर्घटनाओं की संख्या में कमी हो सके। लेकिन मेरे विचार से यह प्रस्ताव अभी क्रियान्वित नहीं हुआ है। वास्तव में बहुत महत्वपूर्ण स्थान जैसे विजयवाड़ा, जो नई दिल्ली से मद्रास तक और हाबड़ा से मद्रास और बम्बई शोलापुर-हैदराबाद-मद्रास का जंक्शन है, वहां इन ट्रकों में काम करने वाले व्यक्तियों या ड्राइवरों, संचालकों को सुविधा के लिए कोई विश्राम गृह नहीं हैं। मेरा सुझाव है कि सरकार को राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे प्रत्येक 200 या 300 किमी० की दूरी पर अधिक से अधिक विश्राम गृह स्थापित करने चाहिए और निजी पार्टियों द्वारा संचालित मोटल और ढाबे भी होने चाहिए। सामान्य अनुभव है कि कई बार ट्रक या यानी वाहन सड़कों पर रुके होते हैं और जब अन्य गाड़ियां उनसे आगे निकलने का प्रयत्न करती हैं तो दुर्घटनाएं हो जाती हैं।

अतः ऐसे स्थानों पर इंजीनियरिंग विश्राम को कुछ प्रबन्ध करने चाहिए ताकि जब माल वाहनों के ड्राइवर या यानी वाहनों के ड्राइवर 'मोटल' या ढाबे में जाना चाहें तो वे अपने वाहनों को राष्ट्रीय राजमार्ग की बजाए, उससे अलग एक किनारे पर खड़े कर सकें। इस प्रकार, राष्ट्रीय राजमार्ग में इस प्रकार की बाधाएं नहीं आयेंगी। मैं सरकार से इस पहलू की जांच करने और उचित कदम उठाने का अनुरोध करता हूं जिससे दुर्घटनाओं को न्यूनतम किया जा सकेगा।

आप कुछ समय पहले मोटर-वाहन विधेयक लाये थे। निःसंदेह, ब्रिटिश शासन काल के दौरान विद्यमान कानूनों की तुलना में इनमें काफी सुधार हुआ है। लेकिन उस समय सरकार को बार-बार निवेदन करने के बावजूद सरकार ने कुछ संशोधन नहीं किए थे जिससे कि रास्ते में पुलिस के छोटे स्तर के अधिकारियों द्वारा उन्हें सताए जाने की घटनाओं से बचा जा सके। वे लोग ट्रक चालकों का काफी शोषण करते हैं। इससे बहुत कठिनाइयां होती हैं। पुलिस वाले घंटों तक वाहनों को रोके रहते हैं। जब किसी वाहन को कन्याकुमारी से हावड़ा या गुवाहाटी होकर जाना पड़ता है तो आप अनुमान लगा सकते हैं कि उन्हें इस लम्बे रास्ते में कितना समय बर्बाद करना पड़ता है। इसलिए सरकार को इस पर विचार करना चाहिए और कोई उचित संशोधन लाना चाहिए जिससे कि इन ट्रक ड्राइवरों को पुलिस कामिकों द्वारा सताए जाने से बचाया जाए।

महोदय, राज्य सरकारें वाहन-कर इकट्ठा करती हैं। 1975-76 में, सभी राज्यों में लगभग 200 करोड़ रुपए का कर इकट्ठा किया था। लेकिन अब यह लगभग 1000 करोड़ रुपए है। हमारी संघ सरकार पेट्रोलियम पदार्थों और डीजल की बिक्री पर हजारों रुपए प्राप्त कर रही है। वास्तव में, जबकि दूसरे देशों में इन पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्य कम हो गए हैं, हमारे देश में सरकार ने उनके मूल्यों को कम नहीं किया है। इसलिए तेल और प्राकृतिक गैस आयोग काफी लाभ कमा रहा है और संघ सरकार लाभ प्राप्त कर रही है। हमें उनके विरुद्ध किसी प्रकार की आपत्ति नहीं है। लेकिन मुद्दा यह है कि केन्द्र सरकार की सड़कों के विकास और सड़कों के रख रखाव के लिए उस राशि को खर्च करना चाहिए। हो क्या रहा है? ट्रक मालिक वास्तव में रो रहे हैं। टायरों के मूल्य आकाश को छू रहे हैं। सरकार के इन निदेशों के बावजूद कि टायर के मूल्य बढ़ाए नहीं जाने चाहिए, निर्माता सरकार की सलाह नहीं मान रहे हैं। वे मूल्य बढ़ाते जा रहे हैं। ट्रक मालिकों को एक वर्ष में ही टायरों के कई सेट खरीदने पड़ते हैं जिसकी वजह से उन्हें काफी धन खर्च करना पड़ रहा है।

सड़कों के बुरी हालत के कारण, ईंधन-कार्यकुशलता भी बहुत ही कम है। मेरा निवेदन है कि सरकार को इन सड़कों के विकास और रख रखाव के लिए पर्याप्त धन खर्च करना चाहिए। श्री पायलट द्वारा कार्यभार संभालने के बाद से मैं बहुत प्रसन्न हूँ क्योंकि उन्होंने इसे बढ़ाया है। उन्होंने माननीय सदस्यों के सुझाव लिए हैं और केन्द्रीय सड़क निधि में वृद्धि की है जो पहले बहुत ही कम थी।

महोदय, 1929 में, यह 3.5 पैसे प्रति लीटर था। अब उन्होंने इसे बढ़ा दिया है। सरकार को अब लगभग 320 करोड़ रुपए प्राप्त हो रहे हैं। वह धन भी पर्याप्त नहीं है जिसका दो तिहाई राज्यों को दिया जा रहा है और केवल एक तिहाई ही राष्ट्रीय राजमार्गों पर खर्च किया जा रहा है। मेरा सुझाव यह है कि उस धन के अतिरिक्त सरकार को इस सड़क विकास क्षेत्र के लिए सामान्य राजस्व से भी खर्च करना चाहिए।

मेरा दूसरा मुद्दा यह है कि हैदराबाद और गूंटूर के बीच बरास्ता नागार्जुन सागर एक भी महत्वपूर्ण सड़क सम्पर्क नहीं है। यह राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 9 और 5 को जोड़ता है। यह एक महत्वपूर्ण सड़क सम्पर्क है। इसी प्रकार हमारी राज्य सरकार ने लगभग 8 मार्गों को राष्ट्रीय राजमार्गों में बदलने का प्रस्ताव किया है। स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से आन्ध्र प्रदेश में एक भी मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग में नहीं बदला गया है। निसंदेह, वर्तमान मन्त्री कुछ कर रहे हैं। हमें इस बात की बहुत खुशी है। मेरा सुझाव यह है कि सरकार को ऐसी सभी सड़कों को अपने नियन्त्रण में ले लेना चाहिए। ये सड़कें अत्यन्त महत्वपूर्ण हैं जिनमें विजयवाड़ा से मछलीपलनम बन्दरगाह को जाने वाली सड़क भी शामिल है जो राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 9 में मिलती है। एल्लुर और नेल्लार में दो महत्वपूर्ण बाई पास बनाने की आवश्यकता है। इस सन्दर्भ में मैं एक बात बताना चाहूंगा। जब हमारी केन्द्रीय सरकार एक बाई पास सड़क का उत्तरदायित्व लेती है तो राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग पुरानी सड़कों की ओर कोई ध्यान नहीं देता है। मैं समझता हूँ कि जब तक राज्य सरकार अथवा राज्य आर० एंड बी० विभाग उस सड़क का उत्तरदायित्व नहीं लेता तब तक उस सड़क की देख रेख करना राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग का दायित्व है। अग्यथा लोगों को कष्ट उठाना पड़ेगा। इसी प्रकार मुझे यह कहते हुए खुशी है कि राष्ट्रीय राजमार्गों और पुलों का कार्य निजी संगठनों द्वारा किए जाने की अनुमति देने के लिए भी उपबन्ध किया गया है। मैं समझता हूँ कि इस काम के लिए सरकार के प्रयत्न ही पर्याप्त नहीं हैं। हमें निजी संगठनों और कम्पनियों को राष्ट्रीय राजमार्ग तथा पुलों के निर्माण के महत्वपूर्ण कार्य में सहयोजित करने के लिए प्रोत्साहन देना चाहिए। मुझे यह आशंका है कि इस बारे में हमारा अनुभव अन्तर्देशीय जल मार्ग प्राधिकरण जैसा नहीं होना चाहिए। इसी सदन में हमें यह बताया गया था कि अन्तरदेशीय जलमार्ग प्राधिकरण अन्तरदेशीय जलमार्गों के सुधार का उत्तरदायित्व लेगा। सरकार द्वारा कृष्णा बांध से मद्रास शहर तक बकिचम नहर के रूप में एक महत्वपूर्ण नौबहन नहर की पहचान की है। वास्तव में आपने यह कहा था कि सरकार ने उस जलमार्ग में सुधार करने का निर्णय लिया है और इस कार्य के लिए कुछ करोड़ रुपये भी आबंटित किए गए हैं। यह एक हैरानी की बात है कि अभी तक इस बारे में कार्य आरम्भ नहीं किया गया है। मेरा निवेदन यह है कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण से इस देश के लोगों को बहुत आशाएं हैं, इसका उद्देश्य पूरा होना चाहिए, इसका उद्देश्य व्यर्थ नहीं जाना चाहिए।

अन्त में मैं एक अपील करना चाहूंगा। हमें राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बनाकर ही सन्तुष्ट नहीं हो जाना चाहिए। अभी ऐसे कई लाख गांव बाकी हैं जिनका सभी मौसमों में इन्तेमाल हो सकने वाली सड़कों से सम्पर्क स्थापित नहीं किया गया है। सरकार को ऐसे मामलों के बारे में सोचना चाहिए

[श्री बी० शोभनामोहन राव] -

और ऐसे गांवों के विकास के लिए धनराशि उपलब्ध करनी चाहिए और सभी मौसमों में इस्तेमाल हो सकने वाली सड़कों से उनका सम्पर्क स्थापित करना चाहिए। केवल तभी हमारा कृषि विकास, आर्थिक विकास और सामाजिक विकास होगा और किसानों की शोषण से मुक्ति होगी। सरकार को इसके समाधान के लिए प्रयास करना चाहिए और आवश्यक कार्यवाही करनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री प्रताप भानु शर्मा (विदिशा) : सभापति महोदय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण बनाने का जो निर्णय हमारी सरकार ने लिया है, मैं उसका हृदय से स्वागत करता हूँ और इस सम्बन्ध में जिस बिल पर अभी चर्चा हो रही है, मैं अपने कुछ सुझाव रखना चाहूँगा।

हमारे युवा मन्त्री श्री पायलट जी ने पिछले कई महीनों में इस बिल में जो प्रावधान रखे हैं, उनके बारे में अलग-अलग समय पर हम लोगों से भी चर्चा की है और अधिकारियों के साथ बैठकर इतना व्यापक रूप नेशनल हाईवेज आथोरिटी को दिया है। हाईवेज के विकास के साथ साथ इसके साथ जो जुड़े हुए राज्यों के मार्ग हैं, उनके विकास के लिए भी जो चीज जरूरी है, उनका भी प्रावधान रखा है। उदाहरण के तौर पर जो मुख्य हाईवेज हैं हमारे भारतवर्ष में, उनको और अधिक मजबूत किया जाए और भविष्य की आवश्यकताओं के अनुरूप विकसित किया जाए और उनके साथ-साथ होटल, मोटल, रेस्टोरेन्ट्स और किस तरह से अन्य पर्यटक सुविधाएं दी जा सकती हैं, इस दिशा में भी इस बिल में प्रावधान रखा गया है और जो आथोरिटी बनाने का निश्चय किया है, उसको भी काफी अधिकार दिए हैं, इसके लिए मैं उनको निश्चित रूप से बधाई देना चाहूँगा। पिछली पंचवर्षीय योजनाओं में हमने सड़कों को प्राथमिकता नहीं दी और जो राशि राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए या प्रदेश के मार्गों के लिए इन पंचवर्षीय योजनाओं में मिली, वह पर्याप्त नहीं थी, जिसके कारण हम उन सड़कों का रखरखाव भी ठीक से नहीं कर पाए, जो प्रदेश के मार्ग के रूप में या राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में निर्मित हो चुकी थी और मैं निश्चित रूप से दावे के साथ कह सकता हूँ कि पिछले 10, 15 सालों में हाईवेज के रखरखाव में गिरावट आई है। जहां पर पुल बनने चाहिए थे, जहां पर सड़कों को चौड़ा होना चाहिए था या उनको मजबूत और दोहरीकरण, स्ट्रेंथनिंग और वाइडनिंग, दोनों होने चाहिए थे, उस दिशा में कोई बड़े प्रोजेक्ट्स हम हाथ में नहीं ले पाए। पैसे की कमी रही और उस पैसे की कमी को दूर करने के लिहाज से उसमें अधिक धन जनता का लगे, वह नहीं कर पाए। वह राशि बांध जारी करके या किसी अन्य स्कीम से इकट्ठा की जा सकती है। वह भी इस बिल में प्रावधान रखा है और इसके लिए मैं मन्त्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा। क्योंकि हमारे भारतवर्ष में जो कि एक विशाल देश है, अनेक प्रदेश हैं, विभिन्न संस्कृतियां हैं, अलग-अलग भाषाएं हैं, अलग-अलग रहन-सहन है। यदि हम राष्ट्रीय एकता को मजबूत करने के दृष्टिकोण से भी देखें तो हम राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास की ओर बहुत ध्यान देने की आवश्यकता है। क्योंकि पर्यटन बढ़ने से अपने आप ही लोगों का एक स्थान से दूसरे स्थान पर आवागमन होगा और आवागमन के साधन बढ़ने से पर्यटन की व्यवस्था ठीक होगी और लोग उत्तर से दक्षिण और पूर्व से पश्चिम की ओर जाने आने की अधिक सुविधाएं जुटेंगी। इससे निश्चित रूप से हम देश में अनेकता में एकता के स्वरूप को मजबूत कर पाएंगे। इससे राष्ट्रीय एकता के चरित्र को हम बिना किसी सरकारी प्रयास के जनता की भागीदारी और जनता के पर्यटन से अधिक मजबूत कर सकते हैं।

वर्तमान में जो राजमार्ग बने हुए हैं वे पुराने डिजाईन पर बने हुए हैं। यदि हम भविष्य के बारे में सोचें, आने वाले 2001 वर्ष के अनुसार उनको देखें तो उनमें अगले 20 सालों में 50 टन तक ट्रैफिक या ट्रक ले जाने की क्षमता नहीं है। उनमें 15-20 टन तक के ट्रक केरी करने की क्षमता है। आने वाले समय में 25-30 टन तक ट्रक माल ले जाएंगे, बल्कि 50 टन तक भी माल ले जाएंगे। इसलिए इन राजमार्गों का आने वाले समय की आवश्यकताओं के अनुसार विकास करना है। आपका जब यह प्राधिकरण चल रहा है तो आप इन राजमार्गों का इसी दृष्टिकोण को लेकर विकास करें और इन्हें मजबूत बनाएं। आपको इनका नेट वर्क इस प्रकार का बनाना है कि आने वाले समय में जो फास्ट और तेज ट्रैफिक होगा वह उसकी आवश्यकता की पूर्ति कर सके। इन राजमार्गों पर ट्रक 45 से 50 टन तक माल लेकर चल सकें। इन राजमार्गों की इतनी कैपेसिटी डवलप होनी चाहिए। इसलिए इनके डिजाईन में आने वाले समय में सुधार किया जाए जिससे कि ट्रैफिक अधिक बजन ले कर तेज रफ्तार से चल सके।

इसके साथ-साथ हमारे जो इनडोर पुल हैं वे बहुत सकरे हैं। इनको भी चौड़ा करने की जरूरत है। फ्रांसिंग भी हमारे पुराने डिजाईन के ही चले आ रहे हैं। यदि आपको फास्ट ट्रैफिक के लिए अच्छे राजमार्ग डवलप करना है तो आपको पश्चिमी देशों या अमेरिका में डवलपड टेक्नीक को अपनी आवश्यकता के अनुरूप अपने देश में स्वीकार करके चलना होगा और बेहतर राजमार्गों को डवलप करना होगा।

आपने प्रावधान रखा है कि इन राजमार्गों के पास होटल, मोटल, रेस्टोरेन्ट, रेस्टरूम, पर्यटक रूम, पर्यटक मार्गदर्शक केन्द्र का विकास किया जायेगा। यह एक अच्छा प्रयास है। इसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए उतनी ही कम है। इस मामले में आपको राष्ट्रीय प्राथमिकता निर्धारित करनी पड़ेगी कि कौन-से राजमार्ग पर आप पहले यह करना चाहते हैं। दिल्ली से मद्रास, कश्मीर से कम्पाकुमारी, दिल्ली से कलकत्ता और दिल्ली से बम्बई ऐसे पांच-छः राजमार्गों को आप प्राथमिकता के तौर पर निर्धारित कर ले जिससे कि हरेक पंचवर्षीय योजना में आप उनको ले सकें और उन पर 25-30 किलोमीटर पर ऐसे टाऊनशिप हों जहां पर कि होटल, मोटल होगा, जहां पर कि डीजल और पेट्रोल का आऊटलेट होगा, फूड सेन्टर होंगे। उनमें ये सुविधाएं जब होंगी तो हमारे बेरोजगार नौजवानों को रोजगार के साधन भी उपलब्ध होंगे। इनके माध्यम से आप देश में लाखों बेरोजगार शिक्षित नौजवानों को रोजगार के साधन उपलब्ध करा सकेंगे। इसमें जरूरी नहीं है कि प्राधिकरण को पैसा लगाना पड़े। आप एक निश्चित एमप्लान प्लान, मास्टर प्लान बना लीजिए और इन राजमार्गों पर 25-30 किलोमीटर के फासले पर ये फेसिलिटीज दे दीजिए। आपको इसके लिए जमीन अधिगृहीत करने की पावर दी गई है। आप जमीन अधिगृहीत करके दे दीजिए। फिर शिक्षित बेरोजगार स्वयं अपन से काम खोजे करने शुरू कर देंगे। आप योजना बनाकर दे दीजिए फिर वे अपन से बैंक से पैसा लेंगे, अपन पास से पैसा लगायेंगे, इसमें सरकार का पैसा खर्च नहीं होगा, इस योजना का स्मू प्रिंट तैयार करना चाहिए, यह मैं सुझाव देना चाहूंगा जिससे कि हम शहरी और ग्रामीण रोजगार के साधन उपलब्ध करा सकेंगे और आने वाले 20-25 वर्षों में जो ट्रैफिक बढ़ेगा उसकी आवश्यकता की पूर्ति भी हम कर सकेंगे। आने वाले समय में हम ट्रैफिक आवश्यकताओं की पूर्ति हवाई अड्डा और रेलों के जरिए नहीं कर सकेंगे, बल्कि सड़क मार्ग पर ही हमको निर्भर होना होगा। इसलिए आपने यह बहुत ही सामयिक निर्णय लिया है, इस दिशा में किस तरह से पैसा जुटाया जाएगा, कैसे आप प्राथमिकताएं सुनिश्चित करेंगे, यह सब इसमें आपने बताया है। मैं भी इस बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। पैसा जुटाने का काम इस पर निर्भर

[श्री प्रताप भानु शर्मा]

करेगा कि हम इस योजना को आकर्षक किस तरह से बनाते हैं, उसी हिसाब से हम लोगों से धन इकट्ठा कर पाएंगे। अग्रवासी भारतीय हैं जिन्होंने विदेशों में धन इकट्ठा किया है और वे देश के विकास के लिए यहाँ की परियोजनाओं में पैसा लगाना चाहते हैं, आकर्षक योजना बनाकर बाण्ड्स के द्वारा उनसे करोड़ों रुपया इनवेस्ट करवाया जा सकता है। इसके बारे में आपको विशेषज्ञों की राय लेनी चाहिए ताकि ठीक से योजना बनाई जा सके और पैसा लगाने वाले को उसका ठीक तरह से रिटर्न भी मिल सके। मुझे विश्वास है कि आप ऐसे हार्डवेज तैयार करेंगे जो देश की बढ़ती हुई आवश्यकताओं की पूर्ति करेंगे। जहाँ तक सहयोग की बात है तो इसमें आपको कोई कमी महसूस नहीं होगी, बहुत सोग राष्ट्र के विकास में और राष्ट्रीय मार्गों के विकास में सहयोग देना चाहते हैं। इसके लिए आप टोल टैक्स लगा सकते हैं और योजना बना सकते हैं कि किस तरह से 15-20 वर्षों में इनवेस्टमेंट को रिकवर किया जा सकता है।

मध्य प्रदेश के बारे में भी कुछ अवश्य कहना चाहूंगा। पिछले साल जब आप मध्य प्रदेश के बारे में आए थे तो वहाँ के कुछ राष्ट्रीय मार्गों के बारे में आप से चर्चा हुई थी। मध्य प्रदेश के मध्य में है और हर प्रदेश को जाने के लिए मध्य प्रदेश से गुजरना पड़ता है। आन्ध्रप्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा या दक्षिण के किसी भी प्रदेश को जाने के लिए 90 प्रतिशत ट्रेफिक मध्य प्रदेश से ही जाता है। भोपाल से अहमदाबाद तथा लखनऊ तथा अन्य राजमार्गों से जोड़ने का प्रस्ताव सरकार ने भेजा है। इसके साथ साथ एन० एच० 12 मेरे क्षेत्र से सम्बन्धित है, जयपुर-जबलपुर मार्ग, अशोकनगर से विदिशा, भोपाल ई० एच आई० स्कीम जो भारत सरकार की है, इसमें 50 प्रतिशत राशि अनुदान के रूप में राज्यों को दी जाती है, उसमें विदिशा अशोक नगर मार्ग मध्य प्रदेश से आपके विचारार्थ भेजा गया है और आपकी कृपा से उसकी एक्शन प्लान में सम्मिलित भी कर लिया गया है, ऐसी जानकारी मुझे मिली है, लेकिन अगर पैसा नहीं मिला तो इसमें कोई लाभ नहीं होगा। इसलिए मेरा निवेदन है कि चालू पंचवर्षीय योजना में अगर धनराशि मिल जाए तो 160-170 किलोमीटर के मार्ग के स्ट्रेंगथनिंग और वाइडनिंग का काम शुरू किया जा सकता है। इसी तरह से भोपाल से नागपुर मार्ग का भी स्ट्रेंगथनिंग और वाइडनिंग का काम बहुत आवश्यक है, क्योंकि पिछले दस वर्षों में इस रोड पर 100 गुना ट्रेफिक बढ़ा है, यह कहना अतिशयोक्ति नहीं होगी, आप चाहें तो सर्वेक्षण करवा लीजिए, अगले 2-3 सालों में इसके लिए आप किस तरह से राशि उपलब्ध कराएंगे, यह आप अवश्य देखिए। भोपाल, मसखलागंज, खातेगांव होते हुए इन्दौर तक सड़क की योजना ग्रामीण क्षेत्र की योजना है और यहाँ पर सौ प्रतिशत उद्योगों से सम्बन्धित इलाके हैं। कपास का इलाका है, सोयाबीन और गन्ने का उत्पादन क्षेत्र है और ऐसे क्षेत्र इससे कवर होते हैं जिनको आज सबसे ज्यादा परिवहन की आवश्यकता है। मैं चाहूंगा कि राज्य शासन से उस प्रस्ताव को भी बुलवा लीजिए और जब जैसी सुविधा हो नेशनल हाइवे अथॉरिटी के किसी फार्मूले में फिट कर दीजिए। जैसे भारत सरकार के पास अनेक योजनाएँ हैं, इ० एच आई०, लिंक रोड डवलपमेंट और बाई-पास डवलपमेंट की हैं। मैं समझता हूँ आवश्यक धन-राशि जल्दी ही इकट्ठी की जाएगी जिससे जल्दी से जल्दी योजनाओं को कार्यरूप में परिणित किया जा सकेगा। इस बिल का हृदय से स्वागत करता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री गिरधारी लाल श्याम (भीलवाड़ा) : माननीय सभापति महोदय, नेशनल हाइवे अथॉरिटी

आफ इच्छिया 1988 के बिल का मैं समर्थन करता हूँ। सड़कों के सम्बन्ध में आपने राज्य सरकारों को एजेंसी के रूप में कार्य दे रखा था, उसको वापिस लेने की बात है। आपने बताया था कि वापिस नहीं लेना चाहते बल्कि उसमें कुछ परिवर्तन करना चाहते हैं या ठीक करना चाहते हैं। आपने स्टेटमेंट आफ आबजेक्ट्स एण्ड रीजन्स के सैक्शन-4 में दिया है :

[अनुवाद]

“यह प्रस्ताव है कि इस प्राधिकरण को एक बरणबद्ध रूप में उन कार्यों का दायित्व से लेना चाहिए जिन्हें इस समय राज्य लोक निर्माण विभाग कर रहा है।”

[हिन्दी]

आपने इसमें साफ लिखा है कि राज्य सरकारों को हमने नेशनल हाइवे एक एजेंट के रूप में दे रखे हैं। उनकी व्यवस्था ठीक न होने की वजह से उनको वापिस लेकर उनको ठीक करेंगे यह बहुत अच्छी बात है। केन्द्र सरकार अधारिटी बनाकर काम करती है तो बहुत अच्छी व्यवस्था है। इस बात का अवश्य ध्यान रखना चाहिए कि वह किस प्रकार की अधारिटी होगी। क्या वह स्वायत्त संस्था होगी या भारत सरकार के अधीन काम करने वाली संस्था होगी। दोनों में बहुत बड़ा अन्तर आ जाता है। अगर स्वायत्त संस्था बनती है तो निश्चित तरीके से उसके काम-काज में काफी बदलाव आ जाता है। इस संस्था को सरकार के हाथों में मजबूती से रखा जाना चाहिए इसमें किसी प्रकार की स्वायत्तता नहीं दी जानी चाहिए ताकि उसका दुरुपयोग न हो बरना बहुत दुरुपयोग होता है। इसलिए इस व्यवस्था को मजबूत बनाने की आवश्यकता है। भीलवाड़ा के अन्दर रामपुर-अगुचा है जिसमें जिक स्मैल्टर प्लांट लगा हुआ है। उसकी अधारिटी बनी हुई है। वह स्वायत्त संस्था है। उसके द्वारा जो व्यवस्था की जा रही है, उसमें सरकार का कितना कण्ट्रोल है इस बात को देखने की आवश्यकता है। इसको अगर ध्यान में रखेंगे तो बहुत सारी व्यवस्था ठीक प्रकार से हो जायेंगी। आप जो अधारिटी बना रहे हैं उसमें चैयरमैन, पांच फुल टाइम मैम्बर और चार पार्ट टाइम मैम्बर रखेंगे। मेरी समझ में नहीं आया कि पार्ट टाइम मैम्बर किस प्रकार के लोगों को बनायेंगे। स्टेट रिप्रजन्टेटिव होंगे या जन-प्रतिनिधि होंगे। कौन होंगे जो इसके पार्ट टाइम मैम्बर होंगे। जिन-जिन राज्यों से नेशनल हाइवे निकलता है, निश्चित रूप से उनके मैम्बर का प्रतिनिधित्व इसमें होना चाहिए। अगर होता है तो इतने लोगों को सदस्य नहीं बना सकते, क्योंकि इसमें काफी राज्य आते हैं। इसलिए आप समय-समय पर जैसे एक साल एक राज्य का और दूसरे साल दूसरे राज्य का प्रतिनिधित्व हो ऐसी व्यवस्था करें जिससे आपको वहाँ के राजमार्गों का विकास होने में उनका पूरा योगदान मिल सके। आपने पार्ट टाइम सदस्य बनाए हैं आप इनको और बढ़ायें। इससे काम नहीं चलेगा, यह ठीक है कि पांच फुल टाइम सदस्य हैं, वह आप कितने भी रखें, लेकिन पार्ट टाइम सदस्यों की संख्या और बढ़ायें आप पर इससे बचन भी नहीं पड़ेगा। वह अपने राज्यों और क्षेत्रों की बातों को रख सकते हैं और आपको इनसे ज्यादा सहयोग मिल सकता है। मैं आपका ध्यान एक और चीज की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह कि आपने मजदूरों के लिए इस बिल में कोई बात नहीं कही है। जो मजदूर राजमार्गों के अन्दर काम करते हैं चाहे वे स्थाई हों, बर्धस्थाई हों या अस्थाई हों उनके लिए आपने क्या प्रावधान किया है? उनकी सुविधाएँ, जैसे प्रोविडेंट फण्ड है, ई० एस० आई० आदि अन्य प्रकार की सुविधाएँ जो मजदूरों को दी जाती हैं उनके बारे में आपने इस बिल में जिक्र नहीं किया है। नेशनल हाइवे के जितने भी देखभाल के काम हैं यही मजदूर करते हैं, इनके लिए आपने कोई प्रावधान नहीं किया है जिसकी वजह से उन लोगों को आगे चलकर

[श्री गिरधारी लाल व्यास]

तकलीफ होगी और फिर आपको प्रावधान करना पड़ेगा। इसलिए आप जब क्लस फ्रेम करें तो इसका भी प्रावधान करें जिससे मजदूरों को किसी प्रकार की तकलीफ न हो। मेरा एक अन्य सुझाव भी है, मैंने आपकी संसदीय सलाहकार समिति में भी उसको उठाया था, आज फिर मैं आपका ध्यान उस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र में अजमेर से लेकर इन्दौर और बम्बई तक स्टेट हाइवे जो भीलवाड़ा होकर निकलता है उसको नेशनल हाइवे में बदलने की मैं अरसे से भारत सरकार से अपील कर रहा हूँ, जिसकी आज तक व्यवस्था नहीं हुई है। आपने विश्व बैंक से इसके लिए पैसा दिलाने की बात कही है। मन्दीर के सांसद भी यहाँ बैठे हुए हैं, वे भी जानते हैं कि हाइवे पर कितना भारी यातायात रहता है। वह भी मुझ से सहमत होगे कि यह रोड नेशनल हाइवे बनने के साधक है या नहीं। इसलिए आप इसको भी नेशनल हाइवे में तरसीम करें। ताकि इस क्षेत्र के लोगों को एक अच्छी सड़क मिल सके और यातायात की व्यवस्था मजबूत हो सके। आप राजस्थान से प्रतिनिधित्व करते हैं। आमको मालूम ही है कि राजस्थान सड़क और रेल में काफी पिछड़ा हुआ है। यह तो हमारा सौभाग्य है कि आप सड़क मन्त्री बन गए और थोड़ा बहुत ध्यान इस प्रदेश पर दे सकते हैं, वरना रेल मन्त्री को तो हमारे आसपास भी लेना देना नहीं है वह तो मध्य प्रदेश से आगे ही नहीं निकलते हैं। इसलिए आप कम से कम हमें सड़कों के मामले में आत्मनिर्भर बनाने में अपना योगदान देंगे ताकि राजस्थान ज्यादा अच्छी तरह से डेवलप हो सके और हम राजस्थान की तरक्की के लिए ज्यादा काम कर सकें।

इसी तरीके से राजस्थान में हर साल पड़ने वाले अकाल का मुकाबला करने के लिए भी ठोस कदम उठाए जाने की आवश्यकता है। यहाँ हमारे कई भाइयों ने नेचुरल कैलिमिटीज का जिक्र किया, कहीं बाढ़ के रूप में नेचुरल कैलिमिटी आती है तो कहीं अतिबृष्टि के रूप में, लेकिन हमारे राजस्थान में हर साल अकाल के रूप में नेचुरल कैलिमिटी आती है। शायद मन्त्री जी को मालूम होगा कि हमारे नेता प्रधानमन्त्री जी ने हाल ही में घोषणा की है कि हर गरीबी रेखा से नीचे अपना जीवन व्यतीत करने वाले परिवार से एक व्यक्ति को एम्प्लायमेंट देंगे। मेरा सुझाव है कि हमारे देश में आज जिस तरीके से सड़क बनाने का काम होता है, यदि हम ठेकेदारों के जरिए सड़क बनवाने की व्यवस्था को समाप्त कर डिपार्टमेंटली सारे कामकाज कराएँ ऐसे लोगों की एक लैंड आर्मी बनाकर सड़क बनाने का कार्य करायें तो उससे जहाँ हम अपने नेता के वायदे को पूरा करने की स्थिति में हो जायेंगे वहीं देश के विकास में हमें काफी योगदान मिलेगा। फिर हमें करप्शन की शिकायतें भी सुनने को नहीं मिलेंगी। यदि आप स्वयं इस ओर काम करना आरम्भ करेंगे तो स्टेट गवर्नमेंट्स पर भी उस का असर पड़ेगा और सारी स्टेट्स में जिस तरीके से ठेकेदारी व्यवस्था चल रही है, जिसमें भ्रष्टाचार और दूसरी तरह की कई अनियमितताएँ सामने आती रहती हैं, वे भी समाप्त हो जाएंगी। आपके अधिकारी और लेबर मिलजुल कर इस देश के विकास में ज्यादा से ज्यादा योगदान दे सकेंगे। मैं समझता हूँ कि आप इस सुझाव पर गहराई से विचार कर उचित कदम उठायेंगे क्योंकि आज भ्रष्टाचार को रोकना अत्यन्त आवश्यक है।

आपने इस बिल में प्राइवेट पार्टीज को भी इन्वाइट किया है कि वे यदि नेशनल हाईवेज बनाने में अपना योगदान देना चाहें तो दे सकती हैं मगर हमारा आज तक का अनुभव यह है कि जितनी भी हमारे देश में ऐसे बाली प्राइवेट पार्टीज हैं, वे ईमानदारी से काम न करके, गरीबों का खून चूस कर, उनका शोषण करके ऐसे बाली बनी हैं, करोड़पति बनी हैं। ऐसे लोगों को यदि आप नेशनल हाईवेज बनाने में इन्वोल्व करेंगे तो आप समझ सकते हैं कि कल उन पर जितनी बाड़ियाँ या ट्रक्स चलेंगे, उनका

वे किस प्रकार शोषण करेंगी। इसलिए मेरा सुझाव है कि आप इन प्राइवेट पार्टीज को इन्फ्रास्ट्रक्चर कीजिए परन्तु उनको प्राथमिकता दी जानी चाहिए जिनका आपकी नीतियों में विश्वास हो, जो आपकी नीतियों में विश्वास व्यक्त करें, जो समाजवादी व्यवस्था में विश्वास रखते हों और जो देश की जनता को अधिक तौर पर सम्मिलित बना सकें।

आपने इस बिल में क्वालिटी कंट्रोल और कुछ अन्य बातों के लिए प्रावधान किया है, निगरानी की भी व्यवस्था की है। इस दिशा में हमें सचेत होकर कार्य करना चाहिए। जैसा कि आप जानते हैं, विभाग के अधिकारियों, इंजीनियरों और पदाधिकारियों पर कमीशन लैने जैसे अनेक गम्भीर आरोप लगाए जाते रहे हैं, और यहाँ पर सतर्कता कमेटी बनाए जाने का सुझाव दिया गया, चाहे वह रोजनल लेबल पर हो, प्रेस लेबल पर या डिस्ट्रिब्यूट लेबल पर, जहाँ भी आप उचित समझें बनायें, हम नहीं कहेंगे कि हम जन प्रतिनिधियों को शामिल करके ही आप सतर्कता कमेटी बनायें, लेकिन जो भी सतर्कता कमेटी आप बनायें उसे सारी व्यवस्थाओं की जिम्मेदारी सौंपे, क्योंकि सड़कों को बनाने और उनके रखरखाव पर जो आप सैकड़ों करोड़ रुपये खर्च करेंगे, उनकी क्वालिटी ठीक हो, उसमें किसी तरह की गड़बड़ न होने पाए और आपके सारे प्रोग्राम सही तरीके से इम्प्लीमेंट हों, इसकी पूरी व्यवस्था होना आवश्यक है। टाइटली इम्प्लीमेंटेशन की व्यवस्था का होना नितान्त आवश्यक है।

वैसे तो मुझे बहुत सी बातें इस विधेयक के सम्बन्ध में कहनी थीं परन्तु समय की सीमा को देखते हुए सिर्फ इतना निवेदन अवश्य करना चाहूँगा कि इस बिल में आपने जितनी व्यवस्थाएँ की हैं, जिस औद्योगिकी को आप गठित करने जा रहे हैं, उन समस्त प्रावधानों को सही तरीके से इम्प्लीमेंट किया जाना चाहिए ताकि देश के अधिक उत्पादन में यह औद्योगिकी ज्यादा से ज्यादा योगदान दे सके, हम सब मजबूत और सशक्त बनें और राष्ट्रीय एकता मजबूती के रास्ते पर आगे बढ़ें। शब्दों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री आर्ज जोसफ मंडाकल (मुवत्तुजा) : सभापति महोदय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण की स्थापना करने के लिए इस विधेयक को लाने के लिए मैं माननीय मन्त्री महोदय को बधाई देता हूँ। मैं इस विधेयक का समर्थन भी करता हूँ।

मैं माननीय मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि इस प्राधिकरण के लिए अधिक धन आवंटित किया जाए ताकि भविष्य में इसके सामने धन की समस्या न आए और साथ ही और अधिक कार्य करने के लिए इस प्राधिकरण को और शक्तियाँ दी जानी चाहिए। इसको विकेंद्रित करना चाहिए, ताकि दूर-दराज के इलाकों की भी विकास हो सके।

मैं केरल राज्य से हूँ जहाँ देश में सबसे अधिक वर्षा होती है। अधिक वर्षा होने के कारण सड़कों का उचित रखरखाव नहीं किया जा सकता। वर्तमान केरल सरकार की रुचि सटीय राजमार्ग और सटीय रेलवे और जलमार्गों के विकास में अधिक है। उनकी नीतियों से भीतरी क्षेत्रों में रहने वाले 70 प्रतिशत लोगों को कोई लाभ नहीं होता।

मैं एक ऐसे क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जिसमें चाय, इलायची, कालीमिर्च और अदरक के निर्यात से 300 करोड़ रुपये से लेकर 400 करोड़ रुपये तक की विदेशी मुद्रा का अर्जन होता है। रबर, नारियल और कोको के उत्पादन से 100 करोड़ रुपये से अधिक आय होती है। अतः मैं माननीय मन्त्री

[श्री जार्ज जोसफ मुंडाकल]

से अनुरोध करता हूँ कि वे हमारे क्षेत्र के बारे में उदार दृष्टिकोण अपनाएं और कोचीन मंजुरई राजमार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग के रूप में लें। वह एक अन्तर्राष्ट्रीय राजमार्ग है। इस राजमार्ग की योजना अंग्रेजों के आगमन से पहले बनाई गई थी। उन्होंने इस राजमार्ग के दायित्व को नहीं लिया है। इस क्षेत्र में रेलवे लाईन बिलकुल भी नहीं है। उस क्षेत्र में लगभग 30 से 40 लाख व्यक्ति रहते हैं परन्तु वहाँ रेलवे लाईन अथवा राजमार्ग बिलकुल भी नहीं है। अतः मैं उनसे अनुरोध करता हूँ कि उस सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग माना जाना चाहिए।

यदि दक्षिण तमिलनाडु से यूरोप अथवा अमरीका में किसी सामान का आयात अथवा निर्यात करना चाहते हैं, उन्हें श्रीलंका का चक्कर लगाकर स्वेज नहर द्वारा पश्चिमी देशों में जाना पड़ेगा; जिसमें डीजल तेल के लिए बहुत से घन और ऊर्जा का अपभ्यय होगा। यदि कोचीन-मंजुरई राजमार्ग का निर्माण किया जाता है तो उससे यह दूरी कम होगी और ऐसा करने से बहुत सी ऊर्जा की बचत होगी। इससे कोचीन बन्दगाह का विकास भी शीघ्र होगा। कोचीन बन्दगाह के विकास के लिए यह राजमार्ग अत्यन्त आवश्यक है। अतः मैं माननीय मन्त्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि इस सड़क का निर्माण कार्य किया जाना चाहिए। पिछले लगभग 40-50 वर्षों से यह प्रस्ताव लम्बित पड़ा है क्योंकि वहाँ कोई रेलवे लाईन नहीं है, इसलिए कम से कम इस राजमार्ग का निर्माण शुरू किया जाना चाहिए। इस क्षेत्र में केरल के अधिकांश आदिवासी और हरिजन बसते हैं। उन सभी के लाभ के लिए भी मैं माननीय मन्त्री से यह अनुरोध करता हूँ कि शीघ्र ही इस राजमार्ग का निर्माण शुरू किया जाए और इसके लिए पर्याप्त धनराशि दी जाए।

[हिन्दी]

श्री राम प्यारे पनिका (राबट्सगंज) : माननीय सभापति जी, मैं जल भूतल परिवहन मन्त्री जी द्वारा प्रस्तुत भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक का पुरजोर समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मान्यवर, मैं आज सुबह से ही दोनों पक्षों के माननीय सदस्यों के भाषणों को सुन रहा हूँ। पिछले 3-4 वर्षों से इस मंत्रालय ने बहुत ही महत्वपूर्ण कार्य किए हैं—चाहे वह राजमार्गों का प्रश्न रहा हो, चाहे भूतल परिवहन की बात हो या फिर परिवहन व्यवस्था को नियमित करने की बात हो। आप तो जानते ही हैं कि हमारे माननीय मन्त्री जी ने समय-समय पर राज्यों को विभिन्न मुद्दों पर गाइडलाइन्स सेंटर की तरफ से भेजी हैं। यही नहीं बल्कि उन्होंने जब यह महसूस किया कि विभाग को मजबूत करने की आवश्यकता है तो उन्होंने दृढ़ता से उसको मजबूत किया। आपको तो यह ज्ञात ही है कि दिल्ली में इन्होंने व्यापक करणान सक्ती से कंट्रोल किया। इसी वजह से आज हम यह कह सकते हैं कि स्थिति में काफी सुधार आया है।

मान्यवर, हमने इस बिल को ध्यान से पढ़ा है। बड़ी खुशी है कि सभी पहलुओं पर विस्तार से चर्चा की गई है। केवल यही नहीं, राजमार्गों के निर्माण, उसके रखरखाव और उनके विकास की बात व उनके प्रबन्ध की बात कही गई है अथवा उनको कैसे सुन्दर बनाया जा सकता है उसकी भी चर्चा है। जगह-जगह पर होटलों की बात, जगह-जगह पर सुन्दर नगरों के निर्माण की बात और यही नहीं, जो कर्मचारी उसमें लगे हुए हैं, उनके लिए आवास आदि की व्यवस्था का प्रावधान भी इसमें है। आज जब

हम इस महत्त्वपूर्ण विधेयक पर चर्चा कर रहे हैं तो इस बात की आवश्यकता है कि निश्चित तौर पर हमें राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में इसको देखना पड़ेगा। हमारे काफी साथियों ने इस बारे में काफी प्रकाश डाला है।

अभी भी देश में ऐसे पिछड़े हिस्से हैं, चाहे वह पहाड़ी हों, चाहे वह डैजर्ट के हों, चाहे साइबलोनिक इलाके हों, ट्राइबल इलाके हों, या चाहे सूखे क्षेत्र हों, जो एक तरफ रेलवे साधन से वंचित हैं वहीं उनमें हमको राष्ट्रीय मार्गों का भी अभाव खलता है परिणामस्वरूप जो पिछड़े इलाके हैं, जो रीजनल इम्बेलेसेज हैं, उनको हमें दूर करना होगा... (व्यवधान)... यह ठीक है कि हमने महत्त्वपूर्ण कार्य इस दिशा में किया है और 6। हजार किलोमीटर रेलवे लाइनें बिछाईं लेकिन उनको जोड़ने के लिए, लिंक करने के लिए हमने कोई विशेष ध्यान नहीं किया।

अभी हमारे एक साथी सड़कों के बारे में कह रहे थे कि सभी राज्यों में हमने समान रूप से कार्यान्वित नहीं किया, तेलगूदेश में के साथी जब बोल रहे थे तो उन्होंने भी कहा कि हमें इतनी धन-राशि नहीं मिलती जिससे उनका विकास और अनुरक्षण किया सके। ऐसी बात नहीं है। बहुत से राज्यों में आप जाएंगे जैसे उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और बिहार में तो आपको गड़बड़ लगने लगेगी, वहाँ भी वही पैसा है और वही नियम है। इसके बावजूद कि सारे प्राक्कलन स्टेट एजेंसी के जब मंजूर होते हैं तो वह धनराशि उपलब्ध होती है इसलिए में उन राज्यों के उन साथियों की बातों से एपी नहीं करता यह जो कह देते हैं कि पर्याप्त धनराशि नहीं मिलती। इन्हीं मामलों की वजह से कुछ राज्य सरकारें आपरवाही बरतती हैं, तबज्जह नहीं देती हैं, नतीजा यह होता है कि वहाँ सड़कों की हालत खराब है। मैं बिहार में गया तो देखा कि वहाँ सड़कों पर काफी जगहों पर खड़े पड़े हुए हैं, पुन ठीक नहीं है, नीचे उतारकर आना पड़ता है लेकिन यदि आप उत्तर प्रदेश में आएं तो आपको वहाँ से ठीक लगेगा। पंजाब, हरियाणा में आप जाएंगे तो वहाँ सड़कें ठीक हैं। कुछ राज्य सरकारें उतने ही पैसे में काम कर लेती हैं और इसके बावजूद हमारे साथी कहते हैं कि उन्हें भरपूर पैसा नहीं मिलता। अब प्राधिकरण बनने से यह उम्मीद की जाती है कि वह समान रूप से राष्ट्रीय मार्गों की व्यवस्था व अनुरक्षण करेगा लेकिन इसमें हमें यह खतरा दिखाई दे रहा है कि सरकार की जो एजेंसियाँ इस कार्य में लगी हुई हैं तो उनमें काम करने-वाले अधिकारियों और कर्मचारियों का क्या होगा, क्योंकि प्राधिकरण बनने के बाद एजेंसियों का काम बन्द हो जाएगा इसके लिए आपको कोई न कोई प्रावधान बनाना पड़ेगा इसलिए आप जब एथोरिटी को का सौंपें तो उन एजेंसियों में जो भोग काम कर रहे हैं उन्हें भी इस प्राधिकरण में लें। इस सम्बन्ध में आप राज्य सरकारों से आपस में बातचीत करके निर्णय लें नहीं तो साधनों के अभाव में आप उनको रिट्रैब करना शुरू कर देंगे, आप उनको नहीं लेंगे। यह बहुत ही महत्त्वपूर्ण व माननीय मुद्दा है इसलिए इसको आपको देखना पड़ेगा।

4.59 म० प०

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

दूसरे इसमें यह प्रावधान है कि जल्दत पड़ने पर अनिवार्य रूप से जमीनों का अधिग्रहण किया जाए। अभी पिछले साल हमने एक कानून में संशोधन किया था, भूमि ग्रहण के सम्बन्ध में। इसमें हमें यह देखना पड़ेगा कि मुआवजे के लफड़े में किसान न पड़े। हमें माजूम है कि देश में जो राजमार्ग हैं या प्रदेश सरकारों की सड़कें हैं जहाँ सड़कों को बने हुए 10 वर्ष हो गए लेकिन किसानों को आज तक मुआवजा नहीं मिला। आज आवश्यकता इस बात की है कि आप अनिवार्य रूप से अधिग्रहण कर लें

[श्री राम ध्यारे पत्रिका]

लेकिन जब तक 80 परसेण्ट मुआवजा न दे दें, हम जमीन नहीं ले सकते। एक इमसे खतरनाक बात और आड़े आती है, फोरेस्ट कंजर्वेशन एक्ट के कारण हम सड़कों को चौड़ा नहीं कर पा रहे हैं और न इसके कारण नई सड़कें बन पा रही हैं...

5.00 म० प०

सातवीं योजना में बहुत सी सिंचाई और अन्य योजनायें जो हैं उसके कारण आप इसको पूरा नहीं कर पा रहे हैं। तो आपको एगारिटी के लिए प्रावधान करना पड़ेगा, जो आप इसको नया रूप देने जा रहे हैं, ताकि सड़कों के रख-रखाव का काम और उनका निर्माण कार्य हो जाए और जो नए मार्ग बनने वाले हैं उनके लिए भी व्यवस्था करनी पड़ेगी। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि यह भी एगारिटी है इसको आप और अधिकार दीजिए... उपाध्यक्ष महोदय, अभी तो मैं दो मिनट ही बोला हूँ। मैं तो बहुत महत्वपूर्ण सुझाव देने जा रहा हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री जी नए सिरे से देश का सर्वेक्षण कराये और देखें कि सारे देश में राजमार्गों का एक जाल बिछ जाए। (भयबधान) पिछले वर्ष रेलों ने बहुत काम किया।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : 10 सदस्यों को अभी बोलना है और केवल आधा घंटा बाकी है

श्री राम ध्यारे पत्रिका : क्या यह समय मेरी बारी से आरम्भ हुआ है ?

उपाध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न नहीं है। आप कृपया अध्यक्ष पीठ से सहयोग कीजिए।

श्री अमर राय प्रधान।

श्री अमर राय प्रधान : माननीय मंत्री, श्री पायलट द्वारा प्रस्तुत इस राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक का विरोध करने में मैं श्री बसुदेव आचार्य का समर्थन करता हूँ।

आप जानते हैं कि हमारे देश में संघीय ढांचा है। यदि माननीय मंत्री इस बात को ध्यान में नहीं रखते हैं कि भारत एक संघीय राज्य है तो वे इस विधेयक को ला सकते हैं। यह तर्क मत दीजिये कि सातवीं अनुसूची और सूची सं० 23 में इन राजमार्गों का उल्लेख किया गया है।

आप जानते हैं कि हमारे देश में 30,000 किलोमीटर राजमार्ग हैं जो कि देश की कुल सड़कों का केवल 2.5 प्रतिशत है। हमारे देश में 67 प्रतिशत सड़कें कच्ची हैं। एक सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार इन 67 प्रतिशत सड़कों पर हमारे देश की 83 प्रतिशत जनता आवागमन करती है। मंत्री महोदय इन सड़कों में कोई रुचि नहीं लेना चाहते। उनकी रुचि केवल राज्यों की शक्तियों को कम करके केन्द्र को अधिक शक्तियाँ देने में है। उनका केवल यही विचार है।

यदि आप सबिधान सभा और वर्ष 1956 में संसद के बाद-विवाद को देखें तो आपको यह पता लगेगा उस समय प्रत्येक व्यक्ति की यही राय थी कि नीति और विल्ल सम्बन्धी मामले केन्द्र के पास रहेंगे और कार्य-निष्पादन का कार्य राज्यों के पास होगा। ऐसा न करके आप केन्द्र की अधिक शक्तियाँ दे रहे हैं। आपने केवल यही दलील दी है कि राजमार्गों की स्थिति खराब और उनका उचित

रख-रखाव नहीं किया जाता। क्या आपने इसके कारण का पता लगाया है? क्या इसके लिये केवल राज्य ही उत्तरदायी है? आप यह कह रहे हैं कि सभी गैर कांग्रेस (आई) शासित राज्य सड़कों की उचित देखरेख नहीं कर रहे हैं और सड़कों के खराब रखरखाव के लिये आप उन्हें दोष दे रहे हैं ... (व्यवधान)

श्री राजेश पावसट : उपाध्यक्ष महोदय, मैंने यह कभी नहीं कहा कि इसके लिये केवल गैर-कांग्रेसी राज्य ही उत्तरदायी है। हमने कभी भी ऐसा नहीं कहा है। हमने यह कहा है कि कुछ राज्य अपनी सड़कों की उचित देखरेख नहीं कर रहे हैं। इसमें कांग्रेस (आई) अथवा गैर-कांग्रेस (आई) की कोई बात नहीं है। हमने केवल यह कहा है कि कुछ राज्य अपनी सड़कों की उचित देखरेख नहीं कर रहे हैं। मैंने ऐसा ही कहा है।

श्री अमर राय प्रधान : ठीक है, आपने 'कुछ राज्य' कहा है। परन्तु क्या वे इसके लिये उत्तरदायी हैं? ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : महोदय, अब जल्दी कीजिये।

(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : महोदय, अपनी बात को समाप्त करने का प्रयास कीजिये। मुझे पाँच व्यक्तियों को और बुलाना है।

श्री अमर राय प्रधान : क्या आप यह जानते हैं कि आप सड़कों के विकास और अनुसन्धान और रखरखाव पर कितनी धनराशि खर्च कर रहे हैं? इस सम्बन्ध में मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहूँगा कि 20 मीट्रिक टन भार वाले रोड़-रोलर सड़कों का रखरखाव कर रहे हैं और इन सड़कों की कुटाई का काम करते हैं, किन्तु इन सड़कों पर जो बाहन चलते हैं उनका भार 50 मीट्रिक टन से भी अधिक होता है, विशेष रूप से रक्षा बाहनों का भार अधिक होता है। यदि इन सड़कों पर ऐसे बाहन चलेंगे तो आप कैसे यह आशा कर सकते हैं कि सड़कों की स्थिति ठीक रहेगी?

केरल से माननीय सदस्य ने बताया कि देश के कुछ भागों में अत्यधिक वर्षा होती है। पूर्वोत्तर, उत्तरी बंगाल तथा उत्तरी बिहार में भी ऐसे कुछ क्षेत्र हैं जहाँ अत्यधिक वर्षा होती है तथा वहाँ बाढ़ भी आती है। वहाँ पर सड़कों पर कीचड़ रहती है। लेकिन आप लगभग 1250 करोड़ रुपये 3,0000 किलोमीटर लम्बे राजमार्गों के रखरखाव पर व्यय कर रहे हैं। यह राशि विभिन्न राज्यों में बाँटा गई है। क्या आप सोचते हैं कि इन सड़कों के रखरखाव के लिए यह राशि पर्याप्त है? यह मत कहिए कि एक केन्द्रीय प्राधिकरण गठित करके आप सब कुछ कर सकते हैं। हम जानते हैं कि आपने शिक्षा को राज्य सूची से निकाल कर समवर्ती सूची में शामिल कर दिया है। अब शिक्षा को क्या स्थिति है? 1974-75 के बाद अनेक वर्ष व्यतीत होने के बाद भी आप केवल नाम बदल कर कार्य कर रहे हैं। राजकीय विद्यालय की बजाय आप उन्हें नवोदय विद्यालय कह रहे हैं। सिर्फ इतना कार्य करने से आप लोगों की भलाई नहीं कर सकते हैं तथा देश की सड़कों में भी कोई सुधार नहीं कर सकते हैं। महोदय, इसलिए मैं इस विधेयक का समर्थन नहीं कर सकता हूँ।

[हिन्दी]

श्री बालकवि बंरागी (मंदसौर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आप ने मुझे बोलने का समय दिया। मैं जो समय आप ने दिया है, उसी के भीतर अपनी बात कह दूंगा। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और इस बिल को लाने के लिए मंत्री है कि बधाई और धन्यवाद देना चाहता हूँ और कहना चाहता हूँ कि सही वक्त पर इन्होंने सही काम करने का बीड़ा उठाया है और मेरी शुभकामना है कि इस में इनको सफलता मिले।

मैं तीन-चार सुझाव दूंगा और एक मांग रखूंगा। आप ने पैसे के प्रावधान की बात कही और आप पैसे के लिए कुछ बाइस भी प्लोट करेंगे। मैं आप से निवेदन करता हूँ कि अभी बजट में तीन महीने बाकी हैं और बजट की तैयारियाँ चल रही होंगी या शुरू होने को होगी। आप कृपा कर के केन्द्रीय वित्त मंत्रालय से और प्रधान मंत्री जी से कहें कि इस दश में जो 40, 50 हजार करोड़ रुपये की ब्लैंक मनी है काला पैसा है जिस को लोग शादी-विवाह, डॉकॉरेशन में और बिलासिता में खर्च करते हैं, उसकी कुछ राशि जो व्यक्ति आप के इस प्राधिकरण में देगा, तो वह टैक्स-फ्री हो जाएगी। इन्कम टिक्सलोजर की तरह की आप एक स्कीम अगर बनाएं, तो हजारों करोड़ रुपया आप को मिल सकता है और वह देश को आगे बढ़ाने में लग सकता है। एक रास्ता यह भी निकल सकता है कि जितना उस कर्ज की गई राशि का इनकम टैक्स होता है ब्याज में उसतना पैसा ले लें। इसके लिए आप पांच-दस साल की सीमा रख दें। इससे आपको राहत मिल सकती है। यह मेरा एक सुझाव है।

मेरा निवेदन एक यह है कि भू-अर्जन के जो आपके कानून हैं वे बहुत पुराने हैं और उनमें जो कमजोरियाँ हैं वे किसी से छिपी नहीं हैं। उसके खिलाफ कोई भी आदमी कोर्ट में चला जाता है और स्टे आर्डर ले लेता है। इससे सारा मामला गड़बड़ा जाता है। आप इन कानूनों की कमजोरियों को दूर करके उनसे लोगों को बचा लें। यह आपका इस देश के लोगों पर बहुत बड़ा एहसान होगा। अगर भू-अर्जन के मामले में आप कोर्ट के दायरे में फंस गये तो आपके ये सारे प्रोजेक्ट धरे रह जाएंगे।

एक मेरा निवेदन यह है कि प्रादेशिक सरकारों ने राज मार्गों की अपनी प्रायोरिटीज फिक्स की है। उनको आप फिर से देखें और उन पर पुनर्विचार करें। क्योंकि उसके पीछे कहीं राजनीति है, कहीं झुकाव है, कहीं और दूसरी बातें हैं। अगर आप उन पर पुनः विचार कर सकेंगे तो इससे इस सदन के कई लोगों की इच्छाओं का आप सम्मान कर सकेंगे।

मध्यप्रदेश के बारे में मेरे कई मित्रों ने कहा है मैं इतना जरूर कहूंगा कि अगर राजस्थान के मेवाड़ क्षेत्र से महाराष्ट्र जाना है तो आपको हर हालत में मध्यप्रदेश से हो कर गुजरना होगा। एक फूट के बारे में मैं आप से बारबार कहता रहा हूँ कि नसीराबाद से ले कर के महु तक का जो हिस्सा है, इसको नसीराबाद, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़ नीमच, मंदसौर, जाबरा, रतलाम, इंदौर, सेंधवा, बम्बई तक लाइये। इसमें काफी बड़ा हिस्सा बैसे ही चौड़ा है और राष्ट्रीय राजमार्ग के समतुल्य है। इसको अगर आप राष्ट्रीय राजमार्ग के प्राथमिकता में ले लेंगे तो बड़ी कृपा होगी।

एक विशेष निवेदन मैं आपसे और करना चाहता हूँ। जैसा कि राव साहब ने और प्रतापभानु शर्मा जी ने भी बताया कि यदि आप ट्रकों के बारे में कोई नीति तब करते हैं तो आप छोटे ट्रक, आठ टन वाले ट्रकों को भी पेट्रोनेज दें। रोड ट्रांसपोर्ट भी आपके पास है इसलिए इनके बारे में मैं आप से निवेदन करूंगा। बड़े-बड़े ट्रक वाले जो होते हैं वे आपकी सड़कें खराब करते हैं। इसमें दो राय नहीं है।

कि उनका होना भी जरूरी है। लेकिन आप छोटे ट्रक वालों को संरक्षण प्रदान करें। आठ टन वाले ट्रकों को जो कि बारह टन तक लोड ले जाते हैं और एक ट्रक पर दो आदमियों को काम मिलता है।

एक बात मैं और कहूंगा कि आप ट्रकों से जो रोड टेक्स वसूल करते हैं उसको आप ट्रक की कीमत में ही इन्क्यूड करके दस-बारह साल का एक साथ वसूल कर लें। इससे आपको रोड टेक्स एक साथ वसूल हो जायेगा और ट्रक टेक्स फ्री हो जायेंगे। इससे आपको और ट्रक वालों को भी काफी राहत मिलेगी। यह सुझाव मैं ट्रक वालों से बात करने के बाद दे रहा हूँ। आप इसमें ध्यान से सोचिये।

मैं आपको धन्यवाद दिये बिना नहीं रह सकता कि आपने यह एक अच्छा एक्ट बनाने की कोशिश की है। आप प्राधिकरण के जहाँ बड़े दफ्तर बनायेंगे वहाँ आप ड्राई सौ तीन सौ किलोमीटर पर छोटे-छोटे दफ्तर भी बनाएं जो कि मेंटीनेंस के काम को देख सकें। यह न हो कि वे भी वसूली शुरू कर दें। उन्हें केवल मेंटीनेंस का काम देखना है।

अंत में मैं निवेदन करूंगा आपने पहले भी एक कंसीलिटेटिव मीटर क्लैकिल एक्ट ला कर के अच्छा काम किया था। अब आप यह दूसरा बड़ा अच्छा काम कर रहे हैं जो कि हम को 21वीं सदी में ले जायेगा और लोग राजीव गांधी के शासन को इस बहाने से याद रखेंगे।

मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ कि उपाध्यक्ष महोदय आपने मुझे बोलने का समय दिया।

**श्री काली प्रसाद पांडेय (गोपालगंज) :** उपाध्यक्ष महोदय, जो भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग विधेयक लाया गया है मैं इसका समर्थन करता हूँ। इस सदन में शिक्षा नीति पर भी बहस हुई थी। रेलवे द्वारा भी सदन में जानकारी दी गयी थी। हम इंतजार कर रहे थे राष्ट्रीय परिवहन मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्गों के सुधार के लिये कोई कदम उठायेगा। आप मंत्री महोदय इस विधेयक को ला कर के बाकई में प्रशंसा के पात्र बने हैं।

सबसे जरूरी बात यह है कि राष्ट्रीय राजमार्ग अपने आप में एक महत्व रखता है। हर एक राज्य है राष्ट्रीय राजमार्ग की अपनी अपनी स्थिति है। आप अगर दिल्ली से हारयाणा में चंडीगढ़ जाएं और बिहार में पटना से रांची जाएं तो आपको समान दूरी होने पर भी राजमार्गों की स्थिति के कारण अलग-अलग समय लग जाता है। दिल्ली से चंडीगढ़ आप चार घंटे में पहुंच जाते हैं लेकिन पटना से रांची समान दूरी होने पर भी 12 घंटे में पहुंचते हैं। जहाँ तक संसाधनों की बात है, पामलट साहब मैं दावे के साथ, इस सदन में चुनौती भरे शब्दों में कहता हूँ कि हमारी कांस्टीच्युएसी में गोपालगंज से झुमरियाघाट तक एक राजमार्ग जाता है। वहाँ राष्ट्रीय राज मार्ग डिबीजन झुमरिया घाट में है। इस राजमार्ग को चौड़ा करने के लिए 1987 में निविदा हुई और भारत सरकार के परिवहन मंत्रालय से 9 करोड़ रुपया दिया गया, लेकिन खेद का विषय है कि एक तरफ निविदा हुई और निविदा के संपूर्णत्वात् जब काम अलाट हो गया तो वहाँ के कार्यपालक अभियंता द्वारा इस रोड के मेंटीनेंस के नाम पर 12 लाख रुपया खर्च कर दिया, जबकि रोड की निविदा हो चुकी थी, ऐसे समय पर 12 लाख रुपया व्यय करने की क्या आवश्यकता थी जबकि वह पथ बन रहा था। आज आप देखें कि जहाँ तक घाउंटिंग का तथा कटिंग का प्रश्न है तो बिहार प्रदेश की सड़क जब शुरू होती है तो वहाँ से अपने आप में एक परिवर्तन नजर आता है। संसाधनों की जहाँ तक बात है, सभी माननीय सदस्यों ने इस पर कहा है, मैंने अपनी कांस्टीट्यूंसी गोपालगंज में स्वयं देखा है कि एन एच डिपार्टमेंट के लाखों करोड़ों के अच्छे रोस्टर, मिक्सिंग मशीनें और ट्रक्स खड़े हैं और सड़ रहे हैं तथा दूसरी तरफ संसाधनों की कमी

[श्री काली प्रसाद पाण्डेय]

की बात कही जाती है। चन्द रोज के के बाद इन मशीनों का आम्शन होगा और इनको कम कीमत पर अपने चहेते लोगों को दे दिया जाएगा, इस तरह की लूट बर्हा पर हो रही है।

राष्ट्रीय राज मार्ग एन एच 28 पर गोपालगंज मुख्यालय से एक रोड पटना को जोड़ती है, छपरा से होकर, जब हम बिहार विधान सभा में थे तो उस समय बिहार सरकार द्वारा इस पथ को राष्ट्रीय राज मार्ग में लेने के लिए लिखा गया था (व्यवधान)

अभी तक इंडिपेंडेंट मेंबर्स की हाजत बही है, आपको बेयर से इतनी जल्दी नहीं करनी चाहिए।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अपनी बात कहने का प्रयास कीजिए।

[हिन्दी]

श्री काली प्रसाद पाण्डेय : एक तो इंडिपेंडेंट सदस्यों के लिए क्राइटेरिया फिक्स किया गया है कि वे आखिर में बोलेंगे, पहले बोलने वाले सदस्यों को अधिक समय दिया जाता है।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : आप मुद्दे पर आइए। मैं चर्चा नहीं चाहता हूँ।

[हिन्दी]

श्री काली प्रसाद पाण्डेय : मैं बैठ जाता हूँ, लेकिन मेरी यह प्रतिक्रिया है कि इसी आसन से किसी मेंबर को आगे चष्टे का समय दे दिया जाता है, वी० पी० सिंह भी इंडिपेंडेंट सदस्य हैं, लेकिन उनको एक बंटा समय दे दिया जाता है, हम लोग रिजर्वेट करते हैं लेकिन हमारे साथ सबन में अन्याय होता है, इसलिए मैं अपनी बाणी बन्द करता हूँ।

श्री बलपाल सिंह जलिक (सोनीपत) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं भारतीय राष्ट्रीय मार्ग प्राधिकरण बिल 1988 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ जो कि पायलट साहब ने यहाँ पर पायलट किया है। मैं समझता हूँ कि पायलट साहब ने यह बिल लाकर बहुत महत्वपूर्ण काम किया है। जिससे हिन्दुस्तान के सभी राष्ट्रीय मार्गों की हाजत में सुधार होगा।

उपाध्यक्ष महोदय, सभी को मालूम है कि राष्ट्रीय मार्गों की शुरुआत शेरशाह सूरी ने की थी और आज का नेशनल हाइवे नम्बर एक कलकत्ता से लेकर पेशावर तक उसने बनवाया था, इसकी शुरुआत शेरशाह सूरी ने की थी। इस तरह से इसका इतिहास बहुत पुराना है और मैं भी इसके बारे में 2-3 सुझाव देना चाहता हूँ। आज जितने भी राष्ट्रीय मार्ग हैं वे काफी समय पहले घोषित हुए हैं, कुछ थोड़े समय पहले घोषित हुए हैं, लेकिन जितने पुराने राष्ट्रीय मार्ग हैं, उन सब पर मोड़ बहुत हैं। संयुक्त पंजाब के चीफ मिनिस्टर सरदार प्रताप सिंह कैरो कहा करते थे कि मैं मुलाजमों की मरोड़ और सड़कों के मोड़ कम करके छोड़ूंगा, इसी तरह से मैं भी कहना चाहता हूँ कि मुलाजमों की मरोड़ तो निकालें लेकिन सड़कों के मोड़ अबश्य निकाल दें। (व्यवधान)

इससे समय की बचन होगी और सड़कों के मेंटीनेन्स पर खर्च भी कम होगा तथा दुर्घटनाओं में भी कमी होगी। मेरे क्षेत्र के अन्दर से नेशनल हाइवे नं० 1, दिल्ली से फिरोजपुर तक है जिसको मिलिट्री रोड भी कहते हैं। यह कुछ गांवों से होकर गुजरती है क्योंकि बहुत पुरानी सड़क है। इस सड़क पर स्पीड ब्रेकर नहीं लगाए जा सकते क्योंकि मिलिट्री रोड है और हर एक राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए कूल बने हुए हैं। रोहतक जिले के अन्दर एक बहुत बड़ा गांव रोहदा है जहाँ पर बहुत ज्यादा दुर्घटनाएं होती हैं वहाँ से बाई-पास निकाला जाए। एक राज्य मार्ग है जो मेरठ से सोनीपत और सोनीपत से जय होते हुए पटियाला तक जाती है। यह उत्तर प्रदेश, हरियाणा और पंजाब को जोड़ती है। मेरा सुझाव है कि इसको राष्ट्रीय मार्ग घोषित किया जाए ताकि उस सड़क का ज्यादा फायदा लोग उठा सकें और उसका मेंटीनेन्स भी ठीक ढंग से हो सके। इस प्राधिकरण के गठन के बाद अवश्य सुधार आएगा। नेशनल हाइवे को जो मेन्टेन करते हैं वे राज्य सरकारों के मुलाजिम हैं। देखा यह गया है कि स्टेट रोड्स पर ठीक से काम करने के लिए जो वर्तमान सरकार होती है उसके चहेतों को रखा जाता है। नेशनल हाइवेज पर एक्स. इन. और एस. डी. ओ. को लगाया जाता है उनको बर्बाद भेजा जाता है। केन्द्र सरकार से जो पैसा जाता है उसका दुरुपयोग होता है बनिस्वत राज्य सरकार के फंड से जो स्टेट रोड्स पर लगता है। इस प्राधिकरण के बनने में समय लगेगा तब तक आप अपने एजेन्सी सिस्टम से काम चलाएं, उस समय तक जब तक आपका कंट्रोल हो। यह बात ठीक है कि आटोमोबी बाडी बनने के बाद इस सिस्टम से अवश्य फायदा होगा। जो मुलाजिम राज्य सरकार के हैं वे सरप्लस न हों इसलिए उन मुलाजिमों को भी डेपुटेसन पर लिया जाए। नॉन आफिशियल मैम्बर्स इस बाडी में कौन-कौन होंगे। उसमें यह देखा जाए कि टेक्नीकल और नॉन-टेक्नीकल मैम्बर्स भी हों। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ।

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह (जहानाबाद) : उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने का समय दिया उसके लिए धन्यवाद देता हूँ। विपक्ष का सबस्य होने के बाद भी इस बिल का समर्थन करता हूँ। इस विधेयक का जो मसविदा बना है उसको चौरफा दृष्टिकोण से लाया गया है, यह एक अच्छी शुरुआत है। जितनी भी यातायात की-सुविधा है उसमें सड़क की भूमिका प्रमुख है। 1956 में यह पहले पहल बिल आया था। लेकिन उससे भी बहुत पहले शेरशाह सूरी ने पटना से पेशावर तक मार्ग बनाया था। उस समय भी इसकी आवश्यकता महसूस की गई थी इसलिए उन्होंने राष्ट्रीय पथ बनाया चार-पांच सौ साल पहले। तब भी उन्होंने जनता का खयाल रखते हुए इस मार्ग में जगह-जगह पर कुएं बनवाए और पेड़ लगवाए जिससे जनता को कोई कष्ट न हो और यात्री आराम से चल सकें। उस समय भी उन्होंने मार्ग में दुकानों की व्यवस्था की थी आपके बिल में भी ये सब चीजें हैं यह एक बहुत अच्छी बात है। पटना से कलकत्ता तक जो नेशनल हाइवे गया है उसकी हालत ठीक नहीं है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने बिहार की यात्रा की तो उस समय जितनी पूरी उन्होंने तय करनी थी उसमें कुछ सुधार किया गया, अगर वह नहीं आते तो उसका भी सुधार नहीं होता। राष्ट्रीय पथ पर जितने भी वाहन चलते हैं उनमें से पचास प्रतिशत बिना परमिट के चलते हैं। आपकी सरकार के कई मन्त्रियों के भी उसमें बाहन हैं जिनमें काफी पकड़े गए हैं। यह न तो पैसा देते हैं और सड़क भी बर्बाद करते हैं...।

डा० गौरीशंकर राजहंस (संसारपुर) : किसी मन्त्री का नहीं पकड़ा गया है, आप नाम बतायें।

श्री रामाश्वय प्रसाद सिंह : आप अच्छारों में देखिए। मैं सुझाव देना चाहता हूँ पटना से कलकत्ता जाने वाला राष्ट्रीय पथ जो है उसमें 30 किलोमीटर भागे चलकर फतवा से इस्लामपुर बाया

[श्री रामाश्रय प्रसाद सिंह]

सरबहुदा रोड जो गया जाती है आज उसकी स्थिति बड़ी दयनीय है। पहले वहां छोटी रेल लाइन बनी हुई थी, लेकिन राष्ट्रीयकरण होने के बाद वह बन्द कर दी गई। यह मार्ग जो 200 किलोमीटर का है इसको राष्ट्रीय पथ के अन्दर ले लिया जाये। जिससे इसका रख-रखाव ठीक ढंग से होगा। आपने बताया है और यह सही भी है कि राष्ट्रीय मार्गों के रख-रखाव पर काफी खर्च होता है, लेकिन उसका पचास प्रतिशत भी पूरा खर्च नहीं हो पाता है जिसकी वजह से वह खराब हो जाते हैं, कमजोर हो जाते हैं। बिहार का दुर्भाग्य है कि वहां फ्रिक्टाचार सबसे ज्यादा है इसमें राजनीतिक भी शामिल हैं और नौकरशाही भी शामिल है। वहां पर सड़कें बनने के 6 महीने के बाद खराब हो जाती हैं। मेरे यहां दो किलोमीटर का एक रोड बना है वह 6 महीने भी नहीं चलेगा। इसलिए उस मार्ग को भी राष्ट्रीय पथ के अन्दर ले लीजिए जिससे वहां के लोगों को ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सके।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : हमें अगला विषय आधे घण्टे की चर्चा भी लेना है।

[हिन्दी]

श्री शान्ति चारीवाल (कोटा) : मैं तो सिर्फ दो ही मिनट लूंगा।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : यदि वास्तव में आप अपना भाषण दो मिनट में समाप्त करने के लिए तैयार हैं तो मैं आपको अनुमति दे सकता हूँ। लेकिन यदि आप अधिक समय लेंगे तो सूची में अभी भी पांच सदस्य बाकी हैं और इससे और अधिक समय लगेगा। यदि आपकी इसमें विशेष रुचि है और यदि आप सभी इस पर सहमत हैं तो मैं इस विषय के लिए 15 मिनट बढ़ा दूंगा और फिर बाद में हम आधे घंटे की चर्चा प्रारम्भ करेंगे। इसे और आगे बढ़ा दिया जाएगा।

डा० गौरी शंकर राजहंस : महोदय, पहले आधे घंटे की चर्चा प्रारम्भ होनी चाहिए उसके बाद इस विषय को लेना चाहिए। (ध्वजघान)

उपाध्यक्ष महोदय : हम ऐसा नहीं कर सकते हैं। आमतौर पर आधे घंटे की चर्चा आधे घंटे की अवधि में समाप्त नहीं हो पाती है। आधे घंटे की चर्चा में हमेशा आधा घंटे से अधिक समय लगता है। इसलिए हम इसे अभी प्रारम्भ नहीं कर सकते हैं। हम नहीं कह सकते कि यह किस समय समाप्त होगी। मैं इसे उस समय समाप्त नहीं कर सकता हूँ। यदि आप सभी सहमत हैं तो मैं 15 मिनट की अवधि और बढ़ा दूंगा। इसे बाद में ठीक कर लिया जाएगा। सदस्यों को केवल दो या तीन मिनट ही मिलेंगे। यदि कोई भी दो या तीन मिनट से अधिक लेगा तो मैं अनुमति नहीं दे सकता हूँ। यदि आप सभी सहमत हैं तो मैं यह कार्यवाही आगे जारी रखूँ।

अनेक माननीय सदस्य : जी हाँ।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है। मैं इस विषय के लिए 15 मिनट बढ़ाता हूँ। श्री शान्ति चारीवाल बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री शान्ति चारीवाल : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सदन में प्रस्तुत भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक, 1988 का समर्थन और स्वागत करता हूँ। हमारे माननीय मंत्री जी खास तौर से बधाई के पात्र हैं क्योंकि उन्होंने राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण गठित करने के लिए अलग से विधेयक लाया है, यदि ये चाहते तो वर्तमान नेशनल हाईवे एक्ट, 1988 में संशोधन करने वाला विधेयक भी ला सकते थे परन्तु इन्होंने दूरदर्शिता से काम लेते हुए अलग से यह विधेयक लाया है, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ। मैं इस बिल के सम्बन्ध में दो-तीन सुझाव देना चाहूँगा।

देश में जहाँ-जहाँ सड़कें बनाए जाने की कार्यवाही होती है, वहाँ आम काश्तकारों और गांव के गरीब लोग ज्यादा संख्या में प्रभावित होते हैं, उनके सामने अनेक प्रकार की दिक्कतें आती हैं। सबसे ज्यादा प्रोब्लम लैंड एक्वायर करने में आती है। जैसा अभी बेंरागी जी कह रहे थे कि यदि किसी जगह इस प्रश्न पर झगड़ा हो जाता है तो लोग सीधे अदालतों में चले जाते हैं और स्टे ले आते हैं, जिससे हमारा सारा डेवलपमेंट का काम रुक जाता है। मुन्सिफ या मजिस्ट्रेट लोग ऐसे मामलों में स्टे जल्दी से दे देते हैं। मेरा सुझाव है कि इस कार्य हेतु ऐसा प्रावधान करना चाहिए कि जब हमें कोई लैंड लेनी हो हम उसे अवश्य लें, परन्तु उस पर यदि किसी को कोई ऐतराज है तो वह अदालतों में न जा सके। इससे हमारा डेवलपमेंट का प्रोसेस बन्द नहीं होगा। साथ-साथ हमें यह भी ध्यान रखना चाहिए कि हम जिस व्यक्ति की जमीन एक्वायर करें उसे उचित कम्पेंसेशन मिलना चाहिए, पूरे पैसे मिलने चाहिए। आज हमारे सामने हजारों केसेज ऐसे आते हैं जिनमें बच्चों भीत जाने पर भी अभी तक कम्पेंसेशन नहीं मिला। बैसे तो लैंड एक्वीजीशन का कार्य राज्य सरकारों का है और उन्हें अनेक समस्याओं से जूझना पड़ता है, परन्तु इस अचारिटी के बन जाने से अब सारी ब्यबस्थाओं का भार अचारिटी पर आ जाएगा। इसलिए मेरा सुझाव है कि हमें इस बात पर सबसे ज्यादा ध्यान देना चाहिए कि जिस गरीब आदमी की जमीन एक्वायर की जाए, यदि उस पर फसल बढ़ी हो तो फसल का मुआवजा तो उसे मिले, साथ-साथ उसकी जमीन का उचित कम्पेंसेशन ज्यादा से ज्यादा अगले वर्ष तक मिल जाए। उसका अदालतों में जाना हम बन्द कर दें, ऐसी ब्यबस्था कर दें कि वह जमीन अवश्य-मेव एक्वायर की जाएगी और इसके साथ-साथ उसे कम्पेंसेशन भी जल्दी और उचित मिलना चाहिए। एक आपने इस बिल में भी यह ब्यबस्था की है।

[अनुवाद]

“प्राधिकरण अपने कर्मचारियों के लिए कार्यालयों, कार्यशालाओं तथा आवासीय भवनों का निर्माण करेगा तथा इसके साथ-साथ अन्य सुविधाओं का निर्माण भी करेगा...”

[हिन्दी]

कहीं ऐसा न हो कि इस तरह के खर्च तो बढ़ते जायें, आप हर सौ किलोमीटर पर अचारिटी के गैस्ट हाउस बनवायें परन्तु सड़कों की मेन्टेनेंस बीसी की बीसी रह जाए। इसलिए इस मोर से भी सावधान रहने की आवश्यकता है कि जहाँ दीगर खर्च कम हों वहीं बढ़िया से बढ़िया सड़कें निर्मित की जायें, उनकी बढ़िया रखरखाव हो।

हमारे यहाँ जबलपुर से जयपुर जाने वाले नेशनल हाईवे नम्बर 12 को यदि आप कोटा होते

[श्री शांति धारीवाल]

हुए कानपुर तक जोड़ दें तो वह उस क्षेत्र की जनता के हित में बहुत लाभदायक सिद्ध होगा, खासकर राजस्थान के निवासी और भाषिवासियों को इससे बहुत फायदा होगा। मेरा निवेदन है कि कुछ किलोमीटर के इस टुकड़े को आप नेशनल हाइवे डिक्लेअर करके उस क्षेत्र की जनता में योगदान देंगे। चूंकि इसमें आदिवासी इलाका भी आ जाता है, इसीलिए मैंने आपसे रिक्वेस्ट की है।

श्री जनक राज गुप्त (जम्मू) : सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को इस महत्वपूर्ण बिल को साने के लिए मुबारकबाद देना चाहता हूँ जो वक्त की नज़ाकत को देखते हुए ठीक समय पर लाया गया है। चूंकि समय कम है इसलिए मैं अपने क्षेत्र की दिक्कतों को बहुत संक्षेप में आपके सामने रखूंगा। मेरे क्षेत्र से माननीय मंत्री जी अच्छी तरह परिचित हैं, हर गांव और सड़क को वे जानते हैं और संभव है उन्होंने हर सड़क को करीब से देखा है। कुछ बायदे भी किए हैं। देश के हर कोने से लोग जम्मू और कश्मीर की ओर आते हैं, कोई श्रीनगर यात्रा के उद्देश्य से, कोई वैष्णो देवी की यात्रा के उद्देश्य से, परन्तु उस मार्ग में दो स्पॉट ऐसे हैं जहाँ हर बरसात के मौसम में तीन-तीन या चार-चार घण्टे ट्रैफिक रुक जाता है : इनमें एक स्पॉट जम्मू और साम्भा के बीच और दूसरा साम्भा और श्रीनगर के दरम्यान है। इन दोनों स्थानों पर फ्लाई-ओवर बनाया जाना बहुत जरूरी है।

माननीय मंत्री जी जानते हैं कि दूसरी सड़क जम्मू से पुंछ तक है। 37 किलोमीटर डबल ट्रैक है और बाकी सिंगल ट्रैक है। वहाँ आर्मी और सिविल दोनों तरह का ट्रैफिक रहता है। इस कारण इसको डबल ट्रैक करने की जरूरत है।

उसके साथ-साथ मिलती हुई एक मुगल रोड है जो कि पुंछ को कश्मीर से मिलाती है। वहाँ एक ओस्टरनेट रोड अखूरी बनी हुई है। आप उसके लिए जल्दी पैसा दें ताकि वहाँ का रुका हुआ काम पूरा हो सके।

एक किशतवाड से बटोट नेशनल हाईवे है। यहाँ झुलहस्ती हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट है। वहाँ ऊपर सड़क है और नीचे दरिया है। वहाँ अक्सर दुर्घटनाएं होती रहती हैं। पिछले महीने ही एक बस के नीचे गिरने से 70 आदमी मर गए थे। उसको ज्यादा चौड़ा करने की जरूरत है। आप इसके लिए पैसा जल्दी आवंटित करें जिससे वहाँ के बैंकबंद लोग ऊपर उठ सकें।

कश्मीर बेली में इस साल कैरोसिन आयल और पेट्रोल की काफी कमी रही। इस कारण खाने-पीने की चीजें हेलिकॉप्टर से लेकर जानी पड़ीं। आप बटोट से बनिहाल तक टनल बनायें और उस सड़क को चौड़ा करवा दें ताकि पूरे साल उस सड़क पर ट्रैफिक चल सके। इसी सड़क से लोग लड़ाख आते हैं। टूरिस्ट लोगों को 15-20 दिन वहाँ रुकना पड़ जाता है। उनकी कठिनाई को देखते हुए वहाँ टनल का बनाया जाना बहुत आवश्यक है।

बढ़ती हुई आबादी और ट्रैफिक को देखते हुए नेशनल हाईवेज में चार लेनों का बनाया जाना भी बहुत आवश्यक है। इन्ही अल्ट्राज के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूँ और मंत्री जी को भी यह बिल साने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

श्री शंकर लाल (पाली) : उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण विधेयक का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। यह सही है कि आर्टिकल 246 के अन्वय जो अनुसूची बनी

हुई है उसके आइटम 23 के अन्तर्गत केवल भारत सरकार को ही सारे नेशनल हाई-वेज को देखने का अधिकार है। इसलिए यह कहना गलत होगा कि यह अधिकार किसी से लिया गया है।

इस बिल के अन्तर जो क्लॉज 10 रखा गया है उसको पढ़ने से थोड़ा खेद हुआ। यह इसलिए हुआ कि इसमें लिखा है कि—

[अनुवाद]

“इस अधिनियम के तहत अपने कर्तव्यों का निर्वाह करते हुए प्राधिकरण यथासम्भव व्यवसाय के सिद्धास्तों के अनुसार कार्य करेगा।”

[हिन्दी]

आप तो जानते ही हैं कि हमारा राज्य एक लोक कल्याणकारी राज्य है और सोशललिस्ट पैटर्न का राज्य है। अतः ग्रेट पब्लिक यूटिलिटी को ध्यान में रखते हुए यह बिल लाना चाहिए था। इसके बीच में बिजनेस प्रिंसिपल नहीं आना चाहिए था। हमारा ध्येय यह है कि हम लोगों को ज्यादा से ज्यादा राष्ट्रीय राजमार्गों से सुविधा प्रदान करें और रोज होने वाली दुर्घटनाओं को दूर करें।

आप तो जानते ही हैं कि हमारा नेशनल ऐवरेज 47.27 किलोमीटर परा 100 स्क्वेयर किलोमीटर पर है। जबकि राजस्थान के अन्दर यह केवल 27.12 किलोमीटर ही है। बैकवर्ड एरिया को देखते हुए इसकी ऐवरेज बढ़ाई जानी चाहिए।

यह जो प्राधिकरण बनाने जा रहे हैं यह स्वायत्तशासी होना चाहिए जिससे कि यह अधिकाधिक काम कर सके। क्लॉज 31 के अन्दर किसी पर्सन और किसी कम्पनी को काम करने का अधिकार दिया गया है कि आप इस बिल के जरिये राष्ट्रीयकरण की नीति, समाजवाद की नीति को लागू कर रहे हैं। उसके अन्दर यदि आप ऐसा रखेंगे कि :

[अनुवाद]

ऐसे व्यक्ति को जिसके बारे में आवेष्ट में कहा गया हो।

[हिन्दी]

किसी दूसरे आदमी को, अकेले आदमी को ठेका दे देंगे तो ठेकेदारी प्रथा बनेगी इसलिए आप जो कुछ कार्य करें वह अचारिटी के जरिये करें। आप चाहें तो अचारिटी की सब-कमेटी बना लें, अचारिटी के जरिये किसी तरह से करें लेकिन व्यक्तिगत आदमी की ठेकेदारी की बात इसमें क्लियर होनी चाहिए कि इसके अन्दर कोई ठेकेदारी नहीं पनपेगी।

आपने समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री बापू लाल मालवीय (शाजापुर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी जो राष्ट्रीय राजमार्ग विधेयक लाए हैं, उसका मैं हृदय से समर्थन करता हूँ।

यह बिल वास्तव में देश की प्रगति का एक प्रतीक है। यह बिल पास होने के बाद मुझे पूरा विश्वास है कि देश में अच्छे-अच्छे और सच्चे राष्ट्रीय राजमार्ग बनेंगे।

[श्री बापू लाल मालवीय]

मैं सुझाव देना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र में आगरा-एबी रोड जाती है। इस आगरा-एबी रोड पर रेलवे क्रासिंग पड़ता है। जब रेल क्रासिंग को पार करती है तो हर बार लोगों को 15-20 मिनट तक रुकना पड़ता है इसलिए लोगों का समय बहुत बर्बाद होता है। एबी रोड बहुत व्यस्त रोड है। मध्य प्रदेश में झाजापुर जिले में एक मक्षी नाम की जगह है वहाँ पर माननीय माधव राव जी सिन्धिया गए थे तो उन्होंने धोषणा की थी कि वहाँ एक ओवर ब्रिज बनेगा, ऐसा मेरा उनसे निवेदन भी था। उन्होंने कहा कि इस ओवर ब्रिज को सी० पी० डब्ल्यू० डी० बनाएगा तो रेलवे विभाग द्वारा स्वीकृत ओवर ब्रिज एबी० रोड पर आप तत्कास बना देंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

मध्य प्रदेश में बस्तर का आदिवासी इलाका बहुत ही इण्टीरियर में है, वहाँ पर जगदलपुर-राजामुन्डी रोड प्रस्तावित है और एक बस्तर से बीजापुर, हैदराबाद रोड प्रस्तावित है, मैं माननीय मन्त्री जी से अनुरोध करूँगा कि इन प्रस्तावित रोड्स को कार्यक्रम में लें और बनाने की कृपा करें।

मध्य प्रदेश में नेशनल हाइवेज बहुत कम हैं। हम ऐसा मानते हैं कि हैं ही नहीं। मेरे यहाँ एबी रोड ही दिखती है, दूसरी रोड नहीं दिखती। एबी रोड कई सालों से बनी हुई है, हम चाहते हैं कि एक और रोड बना दी जाए, जैसे इन्दौर से हरदा वाया देवास, यह बहुत ही व्यस्त रोड है। यह रोड बन जाएगी तो निश्चित रूप से आबागमन में काफी सुधार होगा, ऐसा हमारा पूर्ण विश्वास है।

मेरा सुझाव है कि आप बड़े शहरों को एक-दूसरे से हाई स्पीड रोड से जोड़ें। आपने समय दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री बिजय एन० पाटिल (इन्दौर): उपाध्यक्ष महोदय, विधेयक का स्वागत तथा समर्थन करते हुए मैं मन्त्री महोदय को सावधान करना चाहूँगा कि हमें यह तथ्य ध्यान में रखकर भावी योजना बनानी है कि इन सड़कों पर यातायात बढ़ी तेजी से बढ़ रहा है। हमें आंकड़ों से पता चलता है कि तीस वर्ष पहले 82000 ट्रक सड़कों पर चल रहे थे। अब तीन लाख से अधिक ट्रक सड़कों पर चल रहे हैं। दोपहिया वाहनों के यातायात में अत्यधिक बृद्धि हुई है तथा दो से अधिक पहियों वाली गाड़ियाँ भी सड़कों पर आ रही हैं। इन तथ्यों को देखते हुए हमें परिवहन के कुछ अन्य विकल्पों पर भी विचार करना चाहिए। उदाहरण के लिए एक विचार यह है कि कच्चा लोहा, चूना, कोयला इत्यादि खनिजों के परिवहन के लिए जल विद्युतीय परिवहन का उपयोग किया जाना चाहिए। इस प्रयोग का उपयोग किया गया है और कुद्रेमुख में यह लागू है। मैं समझता हूँ कि यदि परिवहन के इस साधन को अपनाया जाए तो राष्ट्रीय राजमार्गों का काफी बोझ कम हो जाएगा।

हम देखते हैं कि राजमार्गों का केवल 500 किलोमीटर भाग चौहरे रास्ते वाला है जबकि राजमार्गों का 40 प्रतिशत केवल इकहरे रास्ते वाला है। जब राष्ट्रीय राजमार्गों पर वाहन चलते हैं तो बैलगाड़ियाँ भी चलती हैं। भारत में 1.5 करोड़ बैलगाड़ियाँ हैं। इसलिए इकहरे राजमार्गों के साथ-साथ बैलगाड़ियों के लिए मार्ग होने चाहिए। इससे भीड़-भाड़ कम होगी तथा ये मार्ग भविष्य में बिस्तार के लिए उपयोगी होंगे। यदि ऐसा नहीं होता है तो राजमार्गों के निकट की जमीन पर अतिक्रमण का भय रहेगा। इस प्राधिकरण को यह अधिकार होना चाहिए कि वह राजमार्गों की निकटवर्ती जमीन पर अतिक्रमण करने वाले लोगों के विरुद्ध कानूनी कार्यवाही कर सके।

अहमदाबाद-बड़ोदा-धुले-औरंगाबाद तथा हैदराबाद नामक एक राजमार्ग है। मैं इस बारे में जांच करने के लिए मन्त्री महोदय से अनुरोध करता हूँ। मेरा सौभाग्य है कि मेरे स्थान अर्थात् धुले में से तीन राष्ट्रीय राजमार्ग गुजरते हैं। यदि इस राष्ट्रीय राजमार्ग का निर्माण किया जाता है तो इससे गुजरात, महाराष्ट्र तथा आन्ध्र प्रदेश से गाड़ियों के आने-जाने में सुविधा होगी।

अन्त में मैं कहना चाहूंगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के अन्तर्गत दुर्घटना अस्पताल होने चाहिए क्योंकि जब सड़क दुर्घटनाएं होती हैं तो विशेष प्रकार के इलाज की जरूरत पड़ती है। ये अस्पताल दुर्घटना होने की सम्भावना वाले क्षेत्रों अथवा अस्पताल रहित क्षेत्रों में स्थापित किए जाने चाहिए।

श्री के० एस० राव (मछलीपटनम) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ। मैं बताना चाहूंगा कि मन्त्री महोदय ने यह प्रस्ताव मई, 1986 में रखा था। यह विधेयक बनाने तथा संसद में प्रस्तुत करने के लिए उन्हें डेढ़ वर्ष लगे।

मैं समझता हूँ कि यह विधेयक पूरे देश में सड़कों की अवस्था में सुधार तथा मजबूती लाएगा और इस प्रकार सम्पूर्ण देश में भी मजबूत हो सकेगा। इसलिए मैं उनसे यह अनुरोध करता हूँ कि वह इस प्राधिकरण के उपबन्धों को लागू करने में अधिक तेजी दिखाएं तथा पर्याप्त राशि उपलब्ध कराकर इसे अत्यधिक सक्रिय करें तथा यदि आवश्यक हो तो राष्ट्रीय राजमार्गों के कुछ हिस्से निर्माण हेतु निजी पार्टियों को दें तथा उन्हें उपकर एकात्र करने का अधिकार भी दें।

महोदय, एक केन्द्रीय सड़क कोष है जिसे 3.5 पैसे प्रति मीटर की दर से एकत्र किया जा रहा है। यह कार्य कुछ वर्ष पहले किया गया था। इस दौरान ईंधन के मूल्यों में 40 गुना वृद्धि हुई है लेकिन केन्द्रीय सड़क कोष की दर अभी भी 3.5 पैसे प्रति मीटर है। मेरी इच्छा है कि इसे बढ़ाया जाए।

श्री राजेश पायलट : इसे बढ़ा दिया गया है।

श्री के० एस० राव : दूसरा मुद्दा यह है कि आप एकत्र किए जा रहे करों का केवल 50 प्रतिशत खर्च कर रहे हैं। यह प्रतिशत अवश्य ही बढ़नी चाहिए। बेहतर सड़कों से अर्थव्यवस्था में सुधार होगा। 50 प्रतिशत माल की दुर्भाई तथा 75 प्रतिशत यात्रियों का आवागमन सड़कों से होता है। इसलिए सड़कों की तरफ और अधिक ध्यान दिया जाना चाहिए।

आन्ध्र प्रदेश में विजयवाड़ा और हैदराबाद के बीच केसरी पुल है। यह दो वर्ष पहले गिर गया था। मैं यह नहीं कह सकता कि यह राज्य सरकार की गलती के कारण हुआ या केन्द्र सरकार की गलती के कारण या दोनों सरकारों के बीच सम्पर्क की कमी के कारण। अब बाहनों को दूसरी सड़कों पर चला कर करोड़ों रुपये खर्च किए जा रहे हैं। इसलिए मैं इस बात पर बल दे रहा हूँ कि सड़कों पर निवेश में वृद्धि करके हम रोजगार के अवसरों को बढ़ा सकेंगे। ग्रेनाइट जैसे स्वदेशी खनिजों का उपयोग किया जाता है और विदेशी मुद्रा का कतई अपभ्यय नहीं किया जाता है। इस प्रकार सड़कों के निर्माण में वृद्धि होने से रोजगार के अवसरों में वृद्धि होगी। इससे संचार में वृद्धि होगी तथा किसी बाहरी स्रोत से लेने की आवश्यकता नहीं होगी। मुझे खेद है कि आन्ध्र प्रदेश का सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए आवंटित धनराशि का उपयोग नहीं कर सकी।

[श्री के० एस० राव]

मेरा अन्तिम अनुरोध है कि कार्य में तेजी लाई जाए इसका प्रभावी क्रियान्वयन किया जाए। सड़कों तथा संचार की स्थिति में सुधार के लिए हर जगह प्राधिकरण की जरूरत महसूस की जाए।

श्री राजेश बायलट : उपाध्यक्ष महोदय, मैं उन सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया और अपने बहुमूल्य सुझाव दिए। प्राधिकरण की जरूरत क्यों हुई? हमने इस प्राधिकरण के बारे में क्यों सोचा?

उपाध्यक्ष महोदय : यह चर्चा कल होगी। तब आप बता सकते हैं।

5.51 म० प०

## आधे घण्टे की चर्चा

मरुभूमि विकास कार्यक्रम का कार्यान्वयन

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम आधे घण्टे की चर्चा शुरू करेंगे।

श्री वृद्धि चन्द्र जैन।

[हिन्दी]

श्री वृद्धि चन्द्र जैन (बाइमेर) : उपाध्यक्ष महोदय, मरुभूमि विकास कार्यक्रम के बारे में मैंने आधे घण्टे की चर्चा उठाई है। देश में तीन प्रकार के डेजर्ट हैं। एक डेजर्ट, दूसरा सेमी-डेजर्ट और तीसरा कोल्ड डेजर्ट। जो चार डेजर्ट है, उसकी कठिनाई सबसे खराब है और डेजर्ट के अन्दर जो बाइमेर जिला त्रिसलमेर जिला, जोधपुर जिला आए हुए हैं, वहाँ पर बरसात कम होने की वजह से स्थिति यह होती है कि लगातार सूखा रहता है। अभी भी स्थिति यह है कि पांच वर्षों से लगातार सूखा है और इस वर्ष जहाँ पूरे देश में काफी अच्छी बरसात हुई है, वहाँ उस रेगिस्तानी क्षेत्र में सूखा है। हमारी केन्द्रीय सरकार ने राष्ट्रीय कृषि आयोग की सिफारिश पर सन् 1977-78 में मरुभूमि विकास कार्यक्रम शुरू किया। 1977-78 और 1978-79 में इस कार्यक्रम के लिए केन्द्रीय सरकार ने बहुत ही कम मदद दी और उसके बाद यह कार्यक्रम सन् 1980 से लेकर 1985 तक चली। छठी पंचवर्षीय योजना में आधी केन्द्रीय सरकार ने मदद दी और आधा राज्य सरकार को कन्ट्रीब्यूट करना पड़ा था। सातवीं पंचवर्षीय योजना में शत-प्रतिशत मदद देने का केन्द्रीय सरकार की ओर से निर्णय लिया गया और मेरे प्रश्न के जवाब में भी यह आया है कि 245 करोड़ रुपये का प्रावधान सातवीं पंचवर्षीय योजना में किया गया है। मैंने प्रश्न पूछा था कि 1985-86 से लेकर अब तक कितनी राशि खर्च हुई। जब मैंने हिसाब लगाया, तो मुझे यह मालूम हुआ कि 99 करोड़ 97 लाख 96 हजार रु० व्यय हुए हैं। अब 1988-89 का वर्ष है और 1989-90 में सातवीं पंचवर्षीय योजना का पीरियड समाप्त हो जाएगा और जो रुपया एलोट किया गया है, उसके जो आंकड़े हैं, वे 1987-88 में 39

करोड़ केन्द्रीय सरकार ने रिलीज किया है और 1988-89 में 38 करोड़ रुपए रिलीज किए। अब प्रश्न यह है कि 1989-90 में अगर आप इस एमाउण्ट को रोज करेंगे, तो यह लगभग 45 करोड़ ६० होना। इस तरह से 145 रुपये रिलीज करेंगे तो मेरा प्रश्न यह है कि अब 245 करोड़ रुपए का प्रोबिजन किया गया था, तो केन्द्रीय सरकार इतनी कम राशि क्यों रिलीज कर रही है राज्य सरकारों को। और जिस प्रकार आपने जो राशि रिलीज की है उसके मुताबिक आप सातवीं पंचवर्षीय योजना तक 145 करोड़ रुपए से ज्यादा रिलीज नहीं करेंगे। अगर ज्यादा रिलीज नहीं करेंगे। तो ज्यादा खर्च भी नहीं करेंगे।

मैं कहना चाहता हूँ कि जितना भी अमाउण्ट रिलीज किया गया, राज्य सरकारों ने खर्च किया। जब केन्द्र सरकार ने कम रिलीज किया जिसके कारण 245 करोड़ में से 100 करोड़ रुपया खर्च हुआ। आप 88-89 में 75 करोड़ रुपये, और 89-90 में 75 करोड़ रुपए रिलीज करेंगे तो पूरी राशि खर्च होगी। यही कारण है कि हमारा रेगिस्तानी क्षेत्र विकास कार्यक्रम असफल रहा है। इसका एक बहुत बड़ा कारण यह भी रहा है कि पहले इस कार्यक्रम पर बहुत कम राशि खर्च की जाती रही है। जब हमने बहुत दबाव डाला तो सातवीं पंचवर्षीय योजना में 245 करोड़ रुपए की राशि रखी गयी। उसके बाद यह स्थिति पैदा हुई कि राज्य सरकारों को राशि नहीं मिली और वे अपनी-अपनी मरुभूमि का विकास नहीं कर सके और उसके फायदे लोगों को नहीं दे सके। यही कारण है कि मरुभूमि क्षेत्र का विनाश होता रहा। वहाँ वनों के बारे में भी कोई तरक्की नहीं हो सकी।

कहने का अर्थ यह कि केन्द्रीय सरकार ने रेगिस्तानी क्षेत्र के विकास के लिए बहुत ही कम ध्यान दिया, बहुत ही कम इसके लिए प्रावधान किया। राशि निर्धारित की गयी थी वह राज्यों ने खर्च की। फिर सातवीं पंचवर्षीय योजना में यह हुआ है कि इस क्षेत्र के विकास के लिए जो कार्यक्रम निश्चित किए गए थे, जो एक्टीविटीज निश्चित की गई थीं आपके ग्रामीण विकास अधिकारियों ने उनको बंद कर दिया। प्लेनिंग ने जब कार्यक्रम निश्चित कर दिए और उनके लिए प्रोबिजन कर दिया तो अधिकारियों को उनको बंद करने का कौन-सा अधिकार है। उन्होंने अपने अधिकारों का भ्रंश कर रूप से दुरुपयोग किया है। प्लेन में ये एक्टीविटीज हैं—

### [अनुबाध]

इस कार्यक्रम के अन्तर्गत निम्नलिखित प्रमुख गतिविधियाँ शुरू की गयी हैं :—

- (i) वनरोपण करते समय छायादार वृक्ष लगाना, चारागाह का विकास तथा रेतीले क्षेत्र का प्रसार न होने देना।
- (ii) भूमि जल का विकास तथा उपयोग करना।
- (iii) जल उपयोग हेतु ढाँचों का निर्माण करना।
- (iv) ट्यूबवैल तथा पम्प सैटों को ऊँजित करने के लिए ग्रामीण विद्युतीकरण।
- (v) कृषि, बागवानी तथा पशु पालन का विकास करना।

### [द्विन्धी]

निम्न कार्यक्रमों को ग्रामीण विकास अधिकारियों ने बन्द कर दिया जिनको कि बन्द करने का उनको कोई अधिकार नहीं था।

[श्री वृद्धि चन्द्र जैन]

यह जो करल इलेक्ट्रिकेशन फार एनरजाईजिंग ट्यूबवैल्स एण्ड पम्प सेट्स का कार्यक्रम है इससे ट्यूबवैल्स खोद कर इरीगेशन होता है, सिंचाई होती है। यह अच्छी बात की जाती है। इससे पीने के पानी की व्यवस्था होती है। फोरेस्टेशन का कार्य होता है। इस कार्यक्रम को ग्रामीण विकास विभाग ने बिल्कुल बन्द कर दिया।

इसी प्रकार से डेवलपमेंट आफ एपीकल्चर, होटिकल्चर एण्ड एनीमल हसबैंडरी जैसे कार्यक्रमों को भी बन्द कर दिया।

6.00 म० प०

एक पैसा भी अलाट नहीं किया गया और सबत निर्देश दिए गए कि इसमें कुछ भी खर्चा न किया जाए। जब प्लानिंग डिपार्टमेंट ने प्लान में प्राचीजन किया था तो इस प्रकार इस कार्य को क्यों रोकना गया, इस प्रकार ग्रामीण विकास के काम में क्यों रुकावट डाली गई। तीसरी बात यह है कि ग्राउंड वाटर डेवलपमेंट, कंस्ट्रक्शन आफ हारवेस्टिंग स्ट्रक्चर, ग्राउंड वाटर डेवलपमेंट के लिए ट्यूबवैल्स का एक्सप्लोरेशन भी बन्द कर दिया गया। एनीमल हसबैंड्री के लिए सारे प्राचीजन बन्द कर दिए गए, एक पैसा भी नहीं रखा गया। पशुओं के पीने के पानी के लिए यह व्यवस्था की गई कि रिजरवायर से इसकी व्यवस्था की जाएगी, लेकिन जब ट्यूबवैल्स ही नहीं होंगे तो रिजरवायर में पानी पहुंचा कैसे। इस तरह से इसमें भी रुकावट डाल दी गई। इस तरह से प्लानिंग डिपार्टमेंट ने जो निर्णय लिए थे और जो कार्यक्रम विकास के थे, उनमें बाधा डालकर रेगिस्तानी क्षेत्र के विकास में रुकावट डाली गई। इसका उद्देश्य मरुस्थलीकरण को रोकना, रेस्टोरेशन आफ अलाजिकल बैलेंस, रोजगार उपलब्ध कराना और अकाल की स्थिति को रोकना आदि थे। मैंने देखा है कि हिली एरियाज डेवलपमेंट प्रोग्राम के अन्दर प्यूअल एण्ड फाडर, अल्टरनेट एनर्जी, ड्रिपिंग वाटर सप्लाई, हेल्थ एण्ड एजुकेशन आदि प्रोग्राम लिए गए हैं। आदिवासी क्षेत्रों में डेवलपमेंट प्लान में भी बहुत सारी बातों को लिया गया है। जबकि हमारे यहां की स्थिति सबसे खराब है, क्योंकि आदिवासी क्षेत्रों से प्रकृति नाराज नहीं होती, वहां पर वन होते हैं, लकड़ी होती है, वर्षा होती है, लेकिन रेगिस्तान में इन सब चीजों का अभाव रहता है।

एफारस्टेशन के काम के अन्तर्गत सैंड ड्यून्स स्टेबिलाइजेशन का काम लिया गया और वहां पर घास, पौधे आदि पैदा होने के कारण कुछ सैंड ड्यून्स खत्म हो गए। इसकी वजह से जो रेतीली और गर्म हवाएं चलती थीं वे भी कम हो गईं। मेरा सुझाव है कि इस कार्यक्रम के लिए किसानों को अनुदान दिया जाए ताकि वे अपने यहां सैंड ड्यून्स स्टेबिलाइजेशन का काम कर सकें और यह कार्यक्रम आगे बढ़ सके।

एफारस्टेशन के अन्तर्गत इन्दिरा गांधी नहर है और यहां पर टेरिटीरियल आर्मी ने काम शुरू किया हुआ है। एफारस्टेशन और घास के कार्यक्रम को आगे बढ़ाया जा सकता है। इन कार्यक्रमों को आगे बढ़ाया जा सकता है, लेकिन जैसे आज बिजली का प्रश्न है। देश में 62 प्रतिशत विद्युतीकरण है और हमारे यहां जैसलमेर में 10 प्रतिशत है। जैसलमेर जिले में दस विद्युतीकरण है, 132 के० बी० लाईन भी नहीं बनी है। मेरा पालियामेंट्री क्षेत्र पंजाब प्रोविन्स के बराबर है, केरल प्रान्त से दुगुना है और करनाल प्रान्त से डेढ़ गुना है। कहने का अर्थ यह है कि ऐसे क्षेत्र को आगे बढ़ने में बहुत दिक्कत

आएगी। इसलिए जब तक आठवीं पंचवर्षीय योजना में दो हजार पांच सौ करोड़ रुपये की व्यवस्था नहीं होगी तब तक यहां पर विकास नहीं हो सकता। सिंग्ल ड्रयन्स स्टेबिलाइजेशन कार्यक्रम में बहुत ज्यादा पैसे लगते हैं, वह सफल नहीं हो सकता। आज जब बरसात नहीं होती है तो हमारे किसानों को नॉन-फारमिंग एक्टीविटीज और ग्रामीण उद्योगों में लगाना पड़ेगा, खादी उद्योग में भी लगाना पड़ेगा। अकाल बराबर पड़ता रहता है, उसका मुकाबला इन उद्योगों से हो सकता है। गृह उद्योगों में भी अकाल के समय लगाया जा सकता है। गृह उद्योग में ऊनी और गलीचे का उद्योग बहुत विकसित हो सकता है। जहां आशा नहीं करते थे वहां भी पानी निकला है। चालीस हजार गैलन पर-आबर के हिसाब से पानी निकला है। अगर एनीमल हसबैंड्री का काम लिया जाए तो कैंटल फार्म्स और पोल्ट्री फार्म विकसित किए जा सकते हैं। इससे यहां की गरीबी दूर हो सकती है। कृषि का कोई कार्यक्रम नहीं लिया है। मेरा निवेदन है कि डेजर्टीफिकेशन को रोकने के लिए उचित कदम उठाए जाएं। नलकूप, पम्प सैट और एक्सप्लोरेशन आफ ट्यूबवैल्स का प्रबन्ध किया जाए। पशु घन और बागवानी का जो कार्यक्रम सम्मिलित है उसको चालू किया जाए। आशा है जो अविकसित क्षेत्र है उसको विकसित करने में, वहां की स्थिति को मजबूत करने के लिए आप आवश्यक सहयोग देंगे। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

### [अनुवाद]

कृषि मंत्रालय में ग्रामीण विकास विभाग में राज्य मंत्री (श्री जनार्दन पुजारी) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य श्री वृद्धि चन्द्र जैन ने आज बहुत महत्वपूर्ण मामला उठाया है। वास्तव में मैं माननीय सदस्य की चिंता को समझता हूँ। इस के बारे में दो राय कतई नहीं हैं कि रेगिस्तान विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत हमें रेगिस्तानी क्षेत्रों का विकास करना चाहिए। जैसा कि माननीय सदस्य ने बताया कि यह कार्यक्रम 1977-78 में शुरू हुआ। इस कार्यक्रम का उद्देश्य इन क्षेत्रों में भूमि की उत्पादकता जल पशुघन तथा मानवीय संसाधनों में वृद्धि करके महत्वहीनता को नियंत्रित करना, प्रास्थितिकीय संतुलन कायम करना तथा लोगों के आर्थिक जीवन स्तर में सुधार करना था।

दो तरीके हैं। एक गर्म शुष्क क्षेत्र तथा दूसरा ठंडा शुष्क क्षेत्र है। माननीय सदस्य ने बड़ी प्रसंगिक बात कही है कि जब सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 245 करोड़ रुपये आवंटित किये गए तो इसमें कभी बयों की गयी तथा आवंटन में कटौती बयों की गयी। माननीय सदस्य की जानकारी के लिए मैं बताता हूँ कि 1985-86 में राजस्थान को 1096 लाख रुपये आवंटित किये गये तथा 1096 करोड़ रुपये ही दिए गए। उस वर्ष राजस्थान में केवल 1106.70 लाख रुपये व्यय हुए। 1986-87 में राजस्थान के लिए 3000 लाख रुपये आवंटित किए गए तथा 3000 लाख रुपये ही दिए गए परन्तु 1986-87 में 3436.75 लाख रुपये व्यय हुए। 1987-88 में 3000 लाख रुपये आवंटित किए गए तथा 3009.60 लाख रुपये दिए गए परन्तु 3114.50 लाख रुपये व्यय हुए। 1988-89 में 3800 लाख रुपये आवंटित किए हैं तथा 1900 लाख रुपये दिए जा चुके हैं।

श्री वृद्धि चन्द्र जैन : आवंटन कम किया गया।

श्री जनार्दन पुजारी : 1900 रुपये 3800 रुपये की पहली किस्त थी। सितम्बर, 1988 तक 1512.83 लाख रुपये खर्च हुए हैं। यह कार्यक्रम पांच राज्यों में चल रहा है तथा। 1985-86 में 1613.87 लाख रुपये का कुल व्यय हुआ है। 1986-87 में 4357.51 लाख रुपये, 1987-88

[श्री जनार्दन पुजारी]

में 4026.48 लाख रुपए तथा सितम्बर, 1988 तक 1865.62 लाख रुपए का व्यय हुआ इस प्रकार कुल व्यय 118 करोड़ 63 लाख 58 हजार रुपए हुआ।

**श्री बृद्धि चन्द्र जैन :** आपने घनराशि का आबंटन कम किया है तथा घनराशि दी भी कम है।

**श्री जनार्दन पुजारी :** मैंने आपको सही आँकड़े बताए हैं। आपनी जानकारी के लिए मैं बताता हूँ कि गुजरात का कार्य ऐसा नहीं है। वर्ष 1985-86 में गुजरात को 98 लाख रुपए आबंटित किए गए तथा 98 लाख रुपए ही दिए गए परन्तु 110.81 लाख रुपए व्यय हुए। 1985-86 में हरियाणा को 206 लाख रुपए आबंटित किए गए तथा 189.65 लाख रुपए का व्यय हुआ। यह कम था। हिमाचल प्रदेश को 100 लाख रुपए आबंटित किए गए परन्तु उसने 112.32 लाख रुपए का व्यय किया जो अधिक था। परन्तु जम्मू-कश्मीर ने 100 लाख रुपयों में से 94.39 लाख रुपए खर्च किए। राजस्थान के सम्बन्ध में मैं आँकड़े पहले ही दे चुका हूँ।

प्रत्येक वर्ष के बजट की आबंटित घनराशि दी जा चुकी है।

**श्री बृद्धि चन्द्र जैन :** परन्तु आबंटन कम है।

**श्री जनार्दन पुजारी :** जहाँ तक बजट में वार्षिक आबंटन का संबंध है, हमें वित्त मंत्रालय द्वारा बताया जाता है कि इस साल इतनी राशि आबंटित की गई है और हम वह राशि दे देते हैं।

**श्री बृद्धि चन्द्र जैन :** वित्त मंत्रालय ने आबंटन कम किया है। अन्यथा योजना के अन्तर्गत यह 245 करोड़ रुपए का आबंटन किस प्रकार हुआ ?

**श्री जनार्दन पुजारी :** मैं इस पर विवाद नहीं करता। सातवीं पंचवर्षीय योजना में 245 करोड़ रुपए का प्रावधान है। हमारे विभाग को विभाग के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा इतनी राशि आबंटित की गई थी और वह हमने दे दी है इससे पहले घनराशि देने में बिलम्ब होता था तथा शक्ति केन्द्र के हाथ में थी। पहले परियोजनाएँ केन्द्र सरकार के पास भेजी जाती थी वहाँ उनका मूल्यांकन होता था अनुमोदन किया जाता था और तब स्वीकृति दी जाती थी। तब घन घनराशि जारी की जाती थी परन्तु इस प्रकार की देरी को देखते हुए हमने राज्य सरकारों को परियोजनाओं को स्वीकृति देने की शक्ति दे दी है। अब हम तुरन्त ही अप्रैल के पहले हफ्ते में ही घनराशि जारी कर देते हैं। अतः इसमें कोई देरी नहीं होती है।

अब माननीय सदस्य के कटौती की बात पर आते हैं। इसका कारण घन की कमी व संसाधनों का अभाव है। जो भी घन ग्रामीण विकास के लिए दिया जाता रहा है, हम उसे जारी करते रहे हैं। हथ सुधार करने की भी कोशिश कर रहे हैं। जैसाकि माननीय सदस्य जानते हैं, बहु काफ़ी समझदार सदस्य हैं और आज यह मुद्दा तीनों समझदार सदस्यों ने उठाया है, इन सभी कार्यक्रमों के अलावा हमें अनुरोध करना होगा, हमें योजना आयोग तथा वित्त मंत्रालय दोनों पर अधिक घन देने के लिए दबाव डालना होना, और मैं यह कहूँगा।

**श्री बृद्धि चन्द्र जैन :** बहुत अच्छा।

श्री जनार्दन पुजारी : मैं उन्हें भी लिखूंगा, तथा आगे और भी कार्यक्रम हैं। इसके अलावा हमारे पास इन रेगिस्तानी इलाकों के विकास के लिए और कार्यक्रम भी हैं। हमारे पास विभिन्न प्रकार के कार्यक्रम हैं। जहाँ तक केन्द्र सरकार का संबंध है हमारा उद्देश्य है, सन्धे समय के कार्यक्रम को प्राथमिकता देना जैसे, जन जमाना, जन संरक्षण, तथा जन संसाधनों का विकास, भू-संरक्षण व विकास बागवानी विकास मवेशिया का नस्लीकरण पीने का पानी आदि की सुविधा प्रदान करना, पशुपालन विकास चारे का विकास आदि। इन कार्यक्रमों को हम महत्त्व दे रहे हैं। तथा अन्य कार्यक्रम भी हैं। अन्य क्षेत्र ऐसे हैं जिन्हें राज्य सरकारों को देखना है तथा राज्यों के धन-से ही चाहे योजना खर्च हो या गैर योजना खर्च हो, इसके एक बड़े स्तर पर पूरा करना है। राज्यों को अपने संसाधनों में से खर्च करना होया तथा राज्यों को इसे महत्त्व देना होया।

इसके अलावा हमने ग्रामीण जल वितरण कार्यक्रम को तथा अन्य कार्यक्रमों को तेज किया है तथा इन कार्यक्रमों के माध्यम से हम रेगिस्तानी इलाकों की समस्याओं से निपट रहे हैं।

मैं माननीय सदस्य से पूरी तरह सहमत हूँ कि यह सब पर्याप्त नहीं है। हमें डील नहीं छोड़नी चाहिए। बड़े रेगिस्तानी क्षेत्र को देखते हुए व्यावहारिक में यह कुछ भी नहीं है। मैं आपकी भावनाओं को समझता हूँ, हमें इस मामले पर और अधिक ध्यान देना होगा। मैं माननीय सदस्य से निवेदन करता हूँ, कि वह इस मामले पर मेरे साथ बैठकर और विचार-विमर्श करें। (व्यवधान)

श्री बुद्धि चन्द्र जैन : आपको अवश्य ही मेरे चुनाव क्षेत्र का दौरा करना चाहिए।

श्री जनार्दन पुजारी : जब हम बातचीत करेंगे तो हम इन सब बातों पर चर्चा करेंगे तथा देखेंगे कि हम इस समस्या का समाधान कैसे कर सकते हैं।

मैं आपकी लगन के लिए तथा अपने निर्वाचन क्षेत्र का ध्यान रखने के लिए मेहनत करने के लिए आपको बधाई देता हूँ। जब आपने कहा कि यह कर्नाटक से बड़ा है, तो मैं आपकी कठिनाइयों को समझ सकता हूँ कि आपके चुनाव क्षेत्र में क्या कठिनाईयाँ हो सकती हैं विशेषकर उन गरीब लोगों की परेशानी, को समझ सकता हूँ जो गरीबी रेखा से नीचे जीवन बिता रहे हैं। हमें इसमें सुधार करना है आज मुझे यही कहना है।

[हिन्दी]

डा० धीरे शंकर राजहंस (झंझारपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, जैन साहब ने सारी बातें कह ही थीं हैं, मैं तो इतना ही समझता हूँ कि केन्द्र ने बहुत अच्छा काम किया, यह जरूर है कि एलोकेशन और मिलना चाहिए, लेकिन जितना एलोकेशन मिला है, वह कम नहीं है। होना तो यह चाहिए कि जो एलोकेशन मिलता है, उसका प्रापर मानिट्रिंग होना चाहिए कि वह ठीक से खर्च हो पाता है या नहीं।

मैं अभी हाल ही में बसत गया था, मैंने वहाँ देखा कि लोगों ने लगकर किस तरह बसत में डैजर्ट में हरियाली ला दी है। मैं तो मन्त्री जी से कहूँगा कि वह एक टीम मिडिल ईस्ट के देशों में भेजें वहाँ कि बहुत ज्यादा डैजर्ट है और यह पता लगाए कि किस तरह उन्होंने डैजर्ट को रोका है।

एफोरेस्टेशन पर सबसे ज्यादा ध्यान देना चाहिए। गर्मों के दिनों में आपने देखा होगा कि दिल्ली में बहुत आंधी आती है और यहाँ भी डैजर्ट धीरे-धीरे बढ़ता जा रहा है। यह एक गंभीर समस्या

[डा० गौरी शंकर राजहंस]

हैं और इसको लाइट हाटेंबली नहीं लेना चाहिए। जैसे मन्त्री जी ने कहा है कि राज्य सरकार को तो उस पर पूरा खर्च करना चाहिए, मैं कहूंगा कि इसको देखना चाहिए क्योंकि यह बहुत जैगनेटिक बर्क है। अगर इस डैजर्ट को नहीं रोका गया, वहां एफोरेस्टेशन नहीं किया गया तो यह डैजर्ट दिल्ली के आगे भी बढ़ता जाएगा।

ऐसी ही बात मैं कहूंगा, इससे मिलती जुलती बात है। मैं एक गंभीर समस्या की ओर आपका ध्यान दिलाऊंगा। नार्थ बिहार में पिछले साल जो बाढ़ आई, उससे हजार एकड़ जमीन में डैजर्ट हो गया है, वहां पर कोई भी फसल पैदा नहीं हुई। आप एक सेंट्रल टीम को भेजकर पता लगाइए कि वहां डैजर्ट किस तरह बढ़ता जा रहा है। वहां एक सीरियस बात यह हो गई है कि वहां इतना ज्यादा बालू नेपाल की नदियों ने ला दिया है कि वहां कुछ भी पैदा नहीं होता है। आप इस मामले को बहुत ही गंभीरता से लीजिए। वहां की बहुत ही फर्टाइल जमीन बेकार हो गई है। ऐसा केवल राजस्थान हरियाणा और उससे लगे हुए एरिया में ही नहीं है, देश के बीच क भागों में भी यह डैजर्ट बढ़ता जा रहा है। वहां डैजर्ट कैसे रोका जाए, एफोरेस्टेशन कैसे कराया जाए बहुत जरूरी है। जहां से यह नदियां निकलती हैं, अपने साथ बालू लाती हैं, वहां एफोरेस्टेशन किया जाए, चाहे वह दूसरा देश हो, नेपाल हो। इन सारी समस्याओं को आप गंभीरता से सोचिए।

काम केन्द्रीय सरकार ने बहुत अच्छा किया है। अन्त में मैं इतनी ही रिकवैस्ट करूंगा कि जो भी एमार्चेंट एलोकैट किया जाता है, उसका प्रापर यूटिलाइजेशन होता है, यह उनको देखना चाहिए।

[अनुवाद]

श्री शान्ताराम नायक (पणजी) : उपाध्यक्ष महोदय, यह दुर्भाग्य की बात है कि जब हम मरुभूमि विकास की बात कर रहे हैं तो सदन बिल्कुल खाली है। मुझे कबल दो ही बातें कहनी हैं।

जैसाकि श्री जैन ने स्पष्ट रूप से बताया है कि यदि मरुभूमि विकास योजना में शामिल किए गए मुद्दे वही हैं जो अन्य किन्हीं योजनाओं में भी होते हैं तो श्री जैन का यह अनुभव है कि इन मुद्दों की उपेक्षा की जाती है तथा यह मुख्य मरुभूमि विकास नीति से हटने जैसा है। यह क्यों होता है ?

उदाहरणार्थ, मरुभूमि विकास परियोजना में यदि पीने के पानी की व्यवस्था करने का मुद्दा शामिल है तथा पीने के पानी की व्यवस्था का मुद्दा अन्य किसी योजना में भी शामिल है तो आप मरुभूमि विकास के अन्तर्गत तथा स्वतन्त्र रूप से इन दोनों को साथ-साथ क्यों नहीं चलाते हैं ? जहां तक मरुभूमि विकास का सवाल है हमारी एक योजना है तथा सरकार ने काफी खर्च किया है, यद्यपि राजस्थान व अन्य राज्यों की आवश्यकतायें और भी अधिक हैं। साथ ही साथ कबल योजनायें बनाना ही काफी नहीं है। क्या हमारे पास ऐसी कोई मरुभूमि विकास नीति नहीं है या ऐसी हम नहीं बना सकते हैं, जिसके अन्तर्गत अनेक योजनाओं को शामिल किया जा सके ? क्या मरुभूमि विकास नीति बनाने पर कोई विचार किया गया है ?

श्री जगदीश पुजारी : श्री राजहंस व श्री शान्ताराम नायक ने संगत सवाल पूछे हैं। वास्तव में केन्द्र सरकार की यह जिम्मेदारी है कि वह इस समस्या को महत्व दे तथा अपनी जिम्मेदारी से पीछे न हटे। यह सही है कि मरुभूमि विकास की समस्या पर गंभीरता से विचार करते

समय केन्द्र सरकार को वे कार्यक्रम छोड़ने नहीं चाहिए जो केन्द्र सरकार ने मरु सुधार के लिए आरम्भ नहीं किए हैं। परन्तु कुछ कार्यक्रम छोड़ दिए गए हैं। उदाहरणार्थ, डी० डी० पी० की टास्क फोर्स की सिफारिश पर 1982-83 में ग्रामीण बिद्युतीकरण कार्यक्रम को छोड़ दिया गया था। पशु पालन कार्यक्रम को छोड़ा नहीं गया है परन्तु चारा आदि का कार्यक्रम लागू किया गया है। यह हमारे मरुभूमि विकास कार्यक्रम की सबसे महत्वपूर्ण गतिविधि है। हम डी० डी० पी० के अन्तर्गत सभी कार्यक्रम नहीं ले सकते हैं। अन्य कार्यक्रम भी हैं, जैसे—आई० आर० डी० पी०, एन०-आर० ई० पी०, आर०-एस० ई० जी० पी०, जहाँ तक आर० एल० ई० जी० पी० का सवाल है, केन्द्र सरकार जिलों के विकास के लिए शत प्रतिशत धन दे रही है। इसमें मरुभूमि विकास भी शामिल है। त्वरित जल सप्लाई योजना के अन्तर्गत हम शत प्रतिशत धन दे रहे हैं। यह सही है कि हम अधिक ध्यान दें, तथा इस कार्यक्रम का पुनरीक्षण करना चाहिए। इस उद्देश्य से केन्द्र-सरकार ने उच्च स्तरीय विशेषज्ञों की समिति गठित की है ताकि मरुभूमि विकास कार्यक्रम की पुनरीक्षा की जा सके। इसके अध्यक्ष डा० अलाग हैं। इस समिति को मई, 1989 तक आठवीं योजना मसौदे के तैयार होने से पहले अपनी रिपोर्ट देनी है। यदि किसी माननीय सदस्य को कोई सुझाव देना है तो वह या तो हमें या समिति को सीधे लिखकर सुझाव दे सकता है। जो भी सुझाव माननीय सदस्यों ने आज दिए हैं, मैं उन्हें छांटकर समिति के पास भेज दूंगा। मैं निजी रूप से इसको महत्वपूर्ण विषय समझता हूँ। मैं माननीय सदस्यों के साथ चर्चा करने को तैयार हूँ कि इस मामले में क्या करना चाहिए। माननीय सदस्यों का स्वागत है एक बार फिर इस विषय पर चर्चा करने के लिए माननीय सदस्यों को धन्यवाद देता हूँ तथा यह आश्वासन देता हूँ कि मैं निश्चित रूप से इस मामले को देखूंगा। धन्यवाद, महोदय।

उपाध्यक्ष महोदय : सभा कल प्रातः 11 बजे म० पू० पर पुनः सम्मेलन होने तक के लिए स्थगित होती है।

6.30 म० प०

सत्यश्वात लोक सभा मंगलवार, 29 नवम्बर, 1988/8 अग्रहायण, 1910 (शक)  
के त्थारह बजे म० पू० तक के लिए स्थगित हुई।