

भी उसमें काफी व्यक्तियों को पास दिए गये थे लेकिन अब जो लिस्ट बनाई गई है, उसमें संस्थाओं को पास दिये गये हैं।

श्री लखन लाल कपूर : पास देने के जो आधारा इन्होंने बताये कि स्वयंसेवी संस्थाओं या कुछ विशिष्ट व्यक्तियों को भी इन्होंने पास इश्यू किये हैं, यह वाजिब होते हुए भी मैं यह जानना चाहता हूँ कि जिस आधारा पर पास इश्यू किये जा रहे हैं, उन लोगों के कामों से क्या यह मंत्रालय संतुष्ट है? उनके सेवा-कार्यों को नापने के लिए इन्होंने कौनसा माप-दण्ड रखा है और कौन सा यंत्र है जिससे खोजखबर रखे हैं कि सही काम हो रहा है?

श्री मधु बंडवले : पास के लिए जब कोई भी एप्लीकेशन प्रशासन के पास आती है तो अपनी काबिलियत के अनुसार हम उस संस्था की खोज करते हैं कि उस संस्था के सदस्य सारे देश में काम कर रहे हैं या नहीं? जिन लोगों ने पास की मांग की है, उन्होंने पिछले एक दो साल में कितना टूरिंग किया है, बगैरह, इस तरह की जानकारी हासिल करने की पूरी कोशिश करते हैं।

कई बार बाद में ऐसा लगता है कि जिस जानकारी के आधारा पर पास दिया है वह जानकारी गलत है तो ऐसी परिस्थिति में उस संस्था को बताते हैं कि आपकी संस्था अखिल भारतीय स्तर पर काम नहीं करती है इसलिए आपका पास वापिस ले रहे हैं। इस आधारा पर काम चल रहा है।

SHRI HITENDRA DESAI : Will the government consider abolition of complimentary passes to individuals altogether?

PROF. MADHU DANDAVATE : It is a suggestion for action but I must say that it cannot be implemented 100 per cent for the simple reason that it depends upon the categories. For instance, there are scholars of national reputation and research workers who are not paid. For instance, some literateur undertakes to write India's freedom struggle history; he wants to go round the country. If he happens to be an eminent man he

should be given the facility. Pyarelaji, Mahatma Gandhi's Secretary, for his own literary work has to tour a number of places. I am sure that the House will agree that Pyarelaji is a man of national status. Therefore, some exceptions will be there; otherwise we generally accept his proposal.

ग्वालियर-इटावा लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

* 473. **श्री भारत सिंह चौहान :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्वालियर क्षेत्र में परिवहन सुविधाओं में वृद्धि करने के विचार से मध्य प्रदेश सरकार ने ग्वालियर-इटावा बरास्ता भिड़, ग्वालियर-मुना बरास्ता शिवपुरी और ग्वालियर-सवाई माधोपुर बरास्ता शिवपुर रेल लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं; और

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार द्वारा इन नई रेल लाइनों को बिछाने की योजनाओं के प्रस्तावों को योजना में सम्मिलित करने के लिए क्या कार्रवाई की जा रही है?

रेल मंत्री (श्री० मधु बंडवले) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख). जी हां। मध्य प्रदेश सरकार को सूचित किया गया था कि ग्वालियर-भिड़ तथा ग्वालियर-शिवपुर कलां छोटी लाइनों पर बहुत कम यातायात होता है और ऐसे समय में उनको बड़ी लाइन में बदलना तथा इटावा और सवाई माधोपुर तक बढ़ाना उचित नहीं होगा जबकि रेलों के पास उपलब्ध संसाधन इस समय सीमित हैं और वे पहले से चल रहे कामों को पूरा करने के लिए भी पर्याप्त नहीं हैं। ग्वालियर-शिवपुरी छोटी आमान की शाखा लाइन लगातार घाटे में चल रही थी और उसे सड़क परिवहन से कड़ी प्रतिस्पर्धा

के फलस्वरूप अगस्त 1975 में बन्द कर दिया गया था तथा उसे उखाड़ दिया गया था। ग्वालियर क्षेत्र में रेल लाइनों के अग्रान परिवर्तन/निर्माण को मध्य प्रदेश सरकार के मुआव पर, संसाधनों की उपलब्धता में मुघार होने पर ही इस सम्बन्ध में यथोचित विचार किया जा सकेगा और जब कि रेलें देश के पिछड़े क्षेत्रों में नई परियोजनाएं प्रारम्भ करने की स्थिति में हों।

श्री भारत सिंह चौहान : मंत्री महोदय के स्टेटमेंट से यह जाहिर है कि उस क्षेत्र को डैवलप करने के लिए बड़ी लाइन का होना बहुत जरूरी है, और उन्होंने यह भी महसूस किया है कि संसाधन उपलब्ध होने पर इस पर विचार किया जायेगा। मेरा प्रश्न यह है कि वह संसाधन कब तक उपलब्ध हो सकेंगे, ताकि वह क्षेत्र तरक्की और उन्नति पर पहुंचे? इसकी कोई भ्रवधि मंत्री महोदय ने नहीं बताई है।

प्र० मधु बंडवते : भ्रवधि के बारे में कोई निश्चित जवाब आज मैं नहीं दे सकता हूँ लेकिन कई बार मैंने इस सदन में बताया है कि नई रेल लाइन्स के लिए ज्यादा पैसा उपलब्ध करने के लिए जो डैवलपमेंट फंड का मुआव हमने रखा है, उस पर फाइनेन्स मिनिस्ट्री और प्लानिंग कमीशन विचार करेंगे और अगर हम लोगों के पास ज्यादा धन उपलब्ध हो गया, 19 लोगों की टीम भी मुकरंर की है, तो यह काम ज्यादा तेजी से हो सकता है।

श्री भारत सिंह चौहान : पिछड़े क्षेत्रों के बारे में भारत सरकार की एक नीति है, अग्र-इकनामिकल अग्र 7 बरस तक भी रहे तो भी योजना हाथ में ली जा सकती है, क्या भारत सरकार की यह नीति है?

प्र० मधु बंडवते : आज तक की नीति तो यह रही है और इसके चलते

अग्र-इकनामिक लाइन्स कमेटी भी मुकरंर हुई थी, पर इस कमेटी ने बताया कि इन रेलवे लाइन्स को ले कर बहुत बड़े पैमाने पर घाटा हो सकता है, इसलिए मुनाफ़ा मिलने का सवाल नहीं है। ऐसी लाइनें हमने नहीं लेनी चाही हैं। सर्व-साधारण तरीके से यह मुआव रहना चाहिए लेकिन पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए मुविघाएं मिलनी चाहियें। इसलिए डैवलपमेंट फण्ड अग्र पैदा हो सकता है तो उससे पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए मुविघा हो सकती है।

श्री रामभूति : मंत्री महोदय जानते हैं कि इस गरीब मुल्क में कितने ही ऐसे रिजन्ड हैं, जहां बिल्कुल रेलवे लाइन नहीं हैं। ऐसी परिस्थिति में क्या यह मुनासिब है कि छोटी लाइनें जहां पड़ी हुई हैं, उन को बड़ी लाइन में कनवर्ट किया जाये, जिस पर बहुत रुपया खर्च होगा, या यह कि जहां बिल्कुल लाइनें नहीं हैं, पहले वहां लाइनें डाली जायें? इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या मंत्री महोदय ऐसी नीति का निर्धारण करेंगे कि जब तक पिछड़े हुए रिजन्ड में नई रेलवे लाइनें न पहुंच जायें, उस वक्त तक किसी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में कनवर्ट न किया जाये?

प्र० मधु बंडवते : अग्रध्म महोदय, मूल प्रश्न ग्वालियर-इटावा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में है। अग्र अघप की इजाजत हो, तो जो सवाल पूछा गया है, वह विस्तृत होने के बावजूद मैं जवाब दे सकता हूँ—माननीय सदस्य ने एक सिद्धान्त बताया है कि जब तक नई रेलवे लाइनें डालने का काम पूरा न हो जाये और जब तक उन के लिए काफ़ी राशि उपलब्ध न हो जाये तब तक कनवर्शन का काम शुरू न किया जाये। यह एक निश्चित मुआव है। हम इस मुआव पर जरूर विचार करेंगे।