

SHRI CHINTAMANI JENA: Sir, the has not answered the first part categorically about when the Survey was completed and whether it will be taken up in the Sixth Five-Year Plan. There should be protection, Sir. He has not answered it categorically. This is a sorry state of affairs.

### देश में सड़क दुर्घटनाओं में वृद्धि

\* 475. श्री जैनुल बशर : क्या नौवहन और परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान देश में सड़क दुर्घटनाओं में हो रही लगातार वृद्धि की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो वर्ष 1981 के दौरान कितनी सड़क दुर्घटनाएँ हुईं और उनमें कितने व्यक्तियों को अपनी जान से हाथ धोना पड़ा ?

नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री ( श्री सीताराम केशरी ) : (क) और (ख) राज्य सरकारों/संघ क्षेत्र प्रशासनों में अद्यतन प्राप्त सूचनाओं के संकलन के आधार पर वर्ष 1978, 1979 और 1980 के दौरान सड़क दुर्घटनाओं की संख्या क्रमशः 1.44 लाख, 1.42 लाख और 1.47 लाख है। 1981 के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।

श्री जैनुल बशर : अध्यक्ष महोदय, सारे देश में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या उत्तरोत्तर बढ़ती जा रही है, आये दिन हम बराबर समाचार पत्रों में पढ़ते हैं कि कहीं कहीं भयंकर दुर्घटना होती हैं और इनमें काफी लोग मर रहे हैं। मैंने 1981 की दुर्घटनाओं की फिगर मांगी थी और यह जानना चाहा था कि कितने लोगों की मृत्यु हुई है, लेकिन मृत्यु की फिगर जवाब में नहीं आई है।

अध्यक्ष महोदय : रोकने की बात पूछिये कितना लोड लेकर चलते हैं, कितनों को लाइसेंस ठीक मिलता है, क्या तमाशा बना रखा है ?

श्री जैनुल बशर : कितनी गाड़ियाँ आपस में टकराती हैं ? मैं यह जानना चाहता हूँ कि 1980 और 1981 में कितने लोग इन दुर्घटनाओं में मारे गये हैं ?

श्री सीताराम केशरी : जैसा मैंने कहा कि 1981 के आंकड़े अभी हमारे पास प्राप्त नहीं हुए हैं, ज्यों ही प्राप्त होंगे, मैं सभा पटल पर रख दूंगा। जहाँ तक 1980 का प्रश्न है इसमें तकरीबन 24,000 लोगों की मृत्यु हुई है।

श्री मूलचन्द डागा : तकरीबन कैसे, फँकट होना चाहिये।

श्री मनीराम बागड़ी : फंस गये।

श्री सीताराम केशरी : फंसता नहीं हूँ, तकरीबन से मेरा अर्थ यह है कि 24,085।

श्री जैनुल बशर : मैं जानना चाहता हूँ कि सड़क दुर्घटनाओं की रोक थाम के लिए सरकार द्वारा क्या क्या उपाय किए जा रहे हैं।

श्री सीताराम केशरी : मान्यवर, 1972 में एक स्टडी ग्रुप का निर्माण हुआ था और उसकी सिफारिशों के आधार पर हमारे मंत्रालय ने सभी प्रदेश सरकारों को आदेश दिया था कि राही और ड्राइवर दोनों को शिक्षित किया जाए। दुर्घटनाएँ दो तीन कारणों से होती हैं। एक तो राही, यानी कुछ लापरवाही से चलते हैं और उसमें रोड सेन्स के अभाव के कारण दुर्घटना होती है। दूसरे, ड्राइवर की रैश ड्राइविंग के कारण भी दुर्घटना होती है। तीसरे सड़कों की गड़बड़ी के कारण, सड़कों के अच्छा

न होने की वजह से परिवहन के चलन में कमजोरी आती है और उसकी वजह से भी दुर्घटना होती हैं। इन सब बातों को जानने के बाद स्टडी ग्रुप ने कुछ निर्णय लिए और उनके आधार पर हमारे मंत्रालय ने सभी प्रदेश सरकारों को यह आदेश दिया है कि वे शिक्षण संस्थाओं को स्थापित कर के लोगों को शिक्षित करें, ताकि यात्रियों में सड़क पर चलने की सेन्स पैदा हो और ड्राइवरों को पता लगे कि गाड़ी किस तरह से चलानी चाहिए। यह प्रबन्ध हमारे मंत्रालय ने किया है।

PROF. MADHU DANDAVATE:

I would like to know from the hon. Minister whether he is aware of the fact that most of the motor-accidents take place at the level crossings of Railways and motor transport roads; and out of 40,000 railway level crossings, 24,000 level crossings being un-manned, on an average hundred accidents take place every year at these railway crossings—between motor vehicles and railway trains? Is it not a fact that these accidents are not being avoided, because of a statutory provision that these unmanned gates of the railway crossings can be manned only by the local Governments spending money for them; and they are not doing it? Therefore, will the Minister have some rapport with the Railway Ministry—the Railway Minister is sitting next to him—so that by having discussion between the two Ministries, he can persuade the Railway Ministry to undertake this job of manning of unmanned 24,000 railway crossings?

MR. SPEAKER: Professor, do you know that in foreign countries also, there are many unmanned crossings, and that the drivers are supposed to look before they cross?

PROF. MADHU DANDAVATE: Foreign countries also have adopted these defects from India.

श्री सीताराम केसरी : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य का सुझाव बहुत अच्छा है। वह विचारणीय है।

श्री मनोराम बागड़ी : अध्यक्ष महोदय, दुर्घटनाओं में मरने वाले ज्यादा लोग वे हैं जो घटिया किस्म की सवारी वाले हैं या बिना सवारी के लोग हैं, जैसे साइकिल वाला रिक्शा वाला और पैदल चलने वाला . . . . . (व्यवधान)

श्री जाबोश टाइलर : घटिया किस्म की सवारी का क्या मतलब है ? सवारी सवारी है।

श्री मनोराम बागड़ी : बताता हूँ। (व्यवधान) सीख रहे हैं। नये बच्चे हैं। उन्हें कुछ ज्ञान देना चाहिए। (व्यवधान)

श्री विलास मुत्तेमवार : हम आपसे नहीं सीखना चाहते। (व्यवधान)

श्री मनोराम बागड़ी : बड़ों को तो सिखा दिया। ये चेले हैं। (व्यवधान) इन्हें सीखना चाहिए।

एक तो उन्होंने कहा कि घटिया सवारी कौन सी है।

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल करें। उनका जवाब न दीजिए।

श्री मनोराम बागड़ी : बड़े लोग भी इन दुर्घटनाओं में मरते हैं, जैसे पंजाब में कांग्रेस के नेता और हिमाचल प्रदेश में कांग्रेस के नेता। हमारे लिए तो किसी की भी मौत बराबर है, इन्सानी मौत बराबर है। लेकिन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए सबसे पहले यह सोचना पड़ेगा कि दुर्घटनाओं के कारण क्या है। इस के कारण हैं, तंग सड़कें, कटी सड़कें, सड़कों के मोड़ और जहां पर सड़क दरिया से . . . .

अध्यक्ष महोदय : आप सवाल कर लीजिए।

श्री मनोराम बागड़ी : क्या मन्त्री महोदय ने ऐसे स्थान मार्क किए हैं जहां पर कई दुर्घटनायें हो जाती हैं और उन दुर्घटनाओं की जांच की है? मिसाल के लिए सड़कों पर ज्यादा मोड़, ज्यादा असें तक सड़क का टूटा रहना, वगैरह वगैरह। क्या इन बातों की तरफ आपने ध्यान दिया है और देखा है कि ऐसे कौन से खास प्वाइन्ट्स हैं जहां पर ज्यादा दुर्घटनायें होती हैं और उनको रोकने के लिए क्या प्रयत्न किए हैं।

श्री सीताराम केसरी : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य का यह सुझाव अच्छा है कि जब कभी ऐसी जगहों पर भयंकर दुर्घटना हो जाए तो उसकी जांच पड़ताल की जाय। हम ऐसी दुर्घटनाओं की जांच पड़ताल करते हैं। सभी प्रदेशीय सरकारों को हमने इस सम्बन्ध में आदेश भी दिए हैं कि जब कोई इस तरह की दुर्घटना हो तो उसकी जांच पड़ताल करें और शीघ्रातिशीघ्र हमारे सामने रिपोर्ट भेजें।

SHRI JAGDISH TYTLER: With all the reasoning which has been given for the occurrence of the accidents, it is also true that when the accidents occur, the drivers are found in an intoxicated condition. Secondly, the drivers are doing their duties for more than 10 hours, 12 hours. Under the rules no drivers can go and give duty for more than 8 hours. The owners of the trucks who employ these drivers, protally they pay them a little extra and make them work for more than 12 hours; and that is one of the reasons for occurring of accidents. Thirdly, most of the liquor shops are situated on the main road. You go from Delhi to Punjab. Will the Minister take care to see that those shops are removed from there? Secondly, will he also make sure that the owners of these trucks should not make the drivers to work for more than 8 hours?

श्री सीताराम केसरी : मान्यवर, माननीय सदस्य ने ट्रक्स के ड्राइवर्स, ओनर्सके

सम्बन्ध में जा कहा इस सम्बन्ध में मोटर वेहिकल्स ऐक्ट में स्पष्ट रूप से लिखा हुआ है कि ऐसे ड्राइवर्स को लाइसेंस न दिया जाए जिनको अच्छे ढंग की ट्रेनिंग न मिली हो। जहां तक शराब पीने और रेश ड्राइविंग करने का सम्बन्ध है, उसके लिए भी नियमों में प्राविजन है, नियमों के अन्तर्गत उसको अफेन्स माना जाता है और चालान भी किया जाता है। जहां तक कानून को लागू करने का सवाल है उसमें कभी कोई ढील नहीं की जायेगी।

SHRI SATYASÁDHAN CHAKRABORTY: This issue is very important. You know the accidents are taking place. In advanced countries, they have a system of checking whether the drivers are in an intoxicated condition or not. They also have mobile units to check the speed. Normally, in India, on the National Highways, there is a reckless driving and no system of checking. I have not seen anyone checking it even from Delhi to Punjab. What concrete proposals do you have to check the speed of the trucks and the other vehicles and also to check whether the drivers are really in an intoxicated condition and if so, what is your implementing machinery? You have laws. But what is your implementing machinery to see that these things do not recur?

श्री सीताराम केसरी : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य का प्रश्न यह है कि क्या कोई हमारे पास ऐसा यन्त्र है, जिसके द्वारा हम चैकिंग करते हैं या नहीं, मैं आपके द्वारा माननीय सदस्य को विदित करता हूँ कि हमने सभी प्रदेश की सरकारों को इस सम्बन्ध में आदेश दिए हैं कि हर 40-50 मील की दूरी पर चैकिंग आबजर्वर रखें और उसके द्वारा सड़कों पर चैकिंग करते हैं।

श्री मूलानन्द डाना : ड्राइवर को नहीं जब की चैकिंग करते हैं।

श्रीसोताराम केसरी : डागा साहब का कहना है कि जेब को चैक करते हैं। इनकी जेब को चैक किया होगा, मुझे पता नहीं है। इसकी जानकारी हमको नहीं है। डागा साहब ट्रक चलाते होंगे, इनको जानकारी होगी।

मान्यवर, जहां तक चैकिंग का प्रश्न है, हर 40-50 मील की दूरी पर प्रदेश सरकारों को आदेश है और वे सड़कों पर चैकिंग करते हैं और जो पीए हुए होता है, उस हालत में पाए जाते हैं, रैश ड्राइविंग करते हैं या तेज स्पीड में चलाते हैं, तो उनको मोटर वैहिकिल एक्ट नियम के मुताबिक चालान भी करते हैं।

अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न पर बहुत लोग प्रश्न पूछना चाहते हैं। यह बहुत जरूरी है, क्योंकि लोगों की जान डिपेंड करती है। बहुत एक्सीडेंट होते हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि सबकी यह भावना है (व्यवधान) . . . आपको तगड़े होकर इस सम्बन्ध में स्टैप्स लेना चाहिए। लोग रात को पांच-पांच लाइटें लगाकर चलते हैं। लाइसेंस जल्दी मिल जाता है। यहां से कैंसिल कर दो, तो बंगाल से मिल जाता है और बंगाल वाले पंजाब से ले लेते हैं। इस सम्बन्ध में आप करिए यह बहुत आवश्यक है। लोगों की जो सिविक सेंस है, इसमें आप जरूर कदम उठावेंगे।

Now, Shri Ram Jethmalani. He is absent. Shri Somjibhai Damor, Question No. 458. Shri Arvind Netam.

#### Payment of Tribal Compensatory Allowance in Dahod

\*458 SHRI SOMJIBHAI DAMOR: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the reason why the tribal compensatory allowances sanctioned vide Railway Board's letter No. PCIII/74 CA/3 of 24th May, 1979 have been stopped from 1st December 1981 in Dahod Tribal area though the same continue to be paid to the State Government employees working in Dahod (Gujarat State) tribal block;

(b) The reason why the condition of 4 years' continuous prior service for payment of tribal allowance is rigidly applied to Railway employees, when such condition for the Gujarat State Government employees do not exist; and

(c) the reasons why the terms and conditions applicable for Gujarat Government employees are not equally applied to Railway employees?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAYS AND IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI MALIKARJUN): (a) to (c). A Statement is laid on the Table of the Sabha.

#### Statement

(a) The validity of the sanction for payment of Tribal Compensatory allowance has since been extended from 1-12-1981 to 31-5-1982.

(b) and (c). Generally the Central Government follow the classification of the localities as made by the State Government, but determine their own rate and conditions for such allowances independently. The condition of 4 years continuous service in one or more of the scheduled/tribal datations of the sub-committee of the missible, is based on the recommendations of the sub-committee of the National Council (J.C.M.) as accepted by the National Council at its meetings held on 29/30th October, 1971.

SHRI ARVIND NETAM: Part (a) of the question was about the reason why the tribal compensatory allowance sanctioned by the Railway Board in 1979 has been stopped from 1-12-1981. The validity of the sanction for payment of tribal compensatory allowance has been extended from 1-12-1981 to 31-5-1982. It has been extended. May I know from the hon. Minister, what is the reason for extending from 1981 up to 31-5-1982. May I ask two supplementaries?