...स्टग मिनिस्टर अजीत पांजा जी ने उद्घाटन किया, यह संस्था कई सालों से, वर्ष 1980 से काम कर रहा है, लेकिन उसको एक साल अनुदान दिया गया और उसके बाद बंद कर दिया गया। मैं मंत्री जी से यह जानना चाहूंगी कि इस तरह की अनियमितताओं के कारण क्या हैं?

श्री पी० वी० नरसिंह राव : श्रीमन्, मैं यह कहना चाहता हूं कि अनियमितता नहीं होना चाहिए, लेकिन अनियमितता कहीं-कहीं तो संस्था की तरफ से ही शुरू हो जाती है तो उसमें फिर बंद हो जाता है अनुदान देना। इस संस्था के बारे में माननीया सदस्या से जो है प्रश्न, उसकी सूचना मैं उनको दे सकूंगा।

MR. CHAIRMAN: Next question.

*293. [*The qquestioner (Shri Shamim Ahmed Siddiqi) was absent. For answer,* vide *col.* 38—40].

*294. [*The questioner (Shri Rafique Alam) was absent. For answer,* vide *col.* 40-41 *infra*].

*295. [*The questioner Shri Bhuvnesh Chaturvedi) was absent. For answer,* vide *col.* 41—43 *infra*].

*296. [*The questioner (Shri Krishna Kumar Birla) was absent. For answer,* vide *col.* 43 *infra*].

Extension of rail facility of Jhabua and Rajgarh in Madhya Pradesh

*297. SHRI SURENDRA SINGH THAKUR: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether there is any plan of extension of railways to tribal and backward districts of Jhabua and Rajgarh in Madhya Pradesh; and

(b) if so, what are the details thereof; and if not, what are the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MADHAVRAO SCINDIA): (a) and (b) New rail line between Dahod and Indore passing via Jhabua has not been approved for construction by the Planning Commission.

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : सर, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि मध्य प्रदेश शासन ने प्लानिंग कमीशन के इस डिसएप्रूवल के बाद रेल लाइन के लिए जो लकड़ी की आवश्यकता होगी स्लीपर बनाने के लिए और भूमि की जो उसमें आवश्यकता होगी रेलवे लाइन बिछाने के लिए, उसको फ्री आफ कोस्ट देने का निर्णय लिया है, तो उसके बाद क्या इस दिशा में सरकार द्वारा कुछ विचार किया गया है?

श्री माधव राव सिंधिया : सर, जो स्लीपर और अर्थ-वर्क का कार्य होता है, वह रेल निर्माण का एक बहुत छोटा हिस्सा होता है और इसलिए जो आर्थिक संसाधनों की कमी हम महसूस कर रहे हैं, वह कमी इस योगदान से दूर नहीं होती। परन्तु हमने यह निर्णय लिया है, हालांकि प्लानिंग कमीशन ने तीसरी बार इस बात को नकारा है, लेकिन हम फिर से वैकल्पिक मार्ग के रूप में इस योजना को प्रस्तुत करने का प्रयास कर रहे हैं और इसके ऊपर अभ्यास हो रहा है; इसका फिर से दुबारा सर्वेक्षण किया जा रहा है।

श्री सुरेन्द्र सिंह ठाकुर : मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि उनके नेतृत्व में रेल मंत्रालय प्रगति के पथ पर अग्रसर है और जैसा कि हम सब जानते हैं, वे मध्य प्रदेश से आते हैं, लेकिन मध्य प्रदेश के मामले में दिया तले अंधेरा वाली बात सत्य साबित होती लग रही है और उसका कारण यह है कि पिछले 20 वर्षों से मध्य प्रदेश में कोई भी रेल लाइन का काम नहीं हुआ है। मैं उनके नोटिस में लाना चाहता हूं कि पर सौ वर्ग किलोमीटर के पीछे हिन्दुस्तान का जो अनुपात है 1.9 रेलवे लाइन

का, वहीं मध्य प्रदेश का 1.3 किलो मीटर पर हण्ड्रेड स्क्वायर मीटर का अनुपात आता है। ऐसी हालत में और जबकि वे खुद मध्य प्रदेश से आते हैं, तो वहां की, हमारे प्रदेश की जो रेलवे-लाइनें लंबित हैं, उनके बारे में क्या कदम उठाए जा रहे हैं, यह मैं जानना चाहूंगा उनकी जानकारी के लिए जिन रेलवे-लाइनों के बारे में मैं जानना चाहता हूं, वह बता रहा हूं--सतना-रीवा लाइन, दिल्ली-जगदलपुर लाइन, खडवा-खरगोन लाइन और गुना-इटावा लाइन, जो कि इतनी रेलवे लाइन प्रस्तावित हैं, इनके संदर्भ में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

श्री माधव राव सिंधिया : माननीय सदस्य का प्रश्न इस मुख्य प्रश्न के अन्तर्गत नहीं आता इसके लिए मुझे सैपरेट नोटिस दिया जाना आवश्यक होगा। पर माननीय सदस्य ने जो आंकड़े प्रस्तुत किये हैं सदन के समक्ष उसमें मैं भी अपना एक आंकड़ा जोड़ना चाहता हूं और वह यह कि रूट किलोमीटर पर-लैक आफ पापुलेशन में राष्ट्रीय औसत 9.02 है और मध्य प्रदेश का औसत 11.08 है।

श्री अश्विनी कुमार : माननीय सभा पति महोदय, प्रश्न में झबुआ और राजगढ़ की बात कही गई है परन्तु साथ ही वनवासी क्षेत्रों को अधिक सुविधाएं देने की बात भी हैं। वनवासी के एक क्षेत्र की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। इस क्षेत्र में दो लाइनें हैं। एक लाइन तो आज के ही किसी दूसरे प्रश्न में आई है--गिरिडीह रांची लाइन। यह वनवासी क्षेत्र के अंदर, कोयला क्षेत्र के अंदर से जाती है। इसके निर्माण कार्य की क्या स्थिति है ? दूसरी ट्राइबल रेलवे लाइन रांची से लोहरदगा जो नेरोगेज है उसके ब्राडगेज की डिमांड बहुत दिनों से चल रही है और उस को टोरी से जोडने की बात है यह लाइन रेनकट बाक्साइट तक जाती है। वह फलदायक भी हो सकती है। अगर आप अनुमति देंगे और मंत्री महोदय बताना चाहेंगे तो इन दो लाइनों के बारे में बता दें, नहीं तो मुझे जानकारी नहीं है।

जैसा उचित समझें कह दें।

श्री माधव राव सिंधिया : यह गिरिडीह रांची लाइन के बारे में जो माननीय सदस्य ने प्रश्न प्रस्तुत किया मुझे बड़ा अफसोस है कि जगदम्बा प्रसाद जी यहां मौजूद नहीं हैं मुझे इसके बारे में उनके द्वारा जानकारी सदन के सामने प्रस्तुत करनी थी।

श्री अश्विनी कुमार : मैंने मौका दे दिया आप बता दीजिए।

श्री माधव राव सिंधिया : जगदम्बी प्रसाद जी यहां मौजद नहीं हैं और क्योंकि यह प्रश्न इस प्रश्न के अन्तर्गत नहीं आता अतः जानकारी प्रस्तुत करने में कठिनाई महसूस कर रहा हूं।

श्री राधाकिशन मालवीय : मान्यवर, इस प्रश्न के सन्दर्भ में मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि इन्दौर से दाहोद रेल लाइन की मांग कई वर्षों से चल रही है। मध्य प्रदेश का झबुआ क्षेत्र पूरी तरह से आदिवासी इलाका है और बहुत ही पिछड़ा हुआ हैं। दाहोद भी आदिवासी इलाका हैं। इसी के साथ झबुआ जिले में कई प्रकार के प्राकृतिक साधन उपलब्ध हैं जिस का सही ढंग से उपयोग नहीं हो पाता। जैसा कि माननीय मंत्री जी ने अभी बताया कि योजना मंडल ने उस को अस्वीकृत कर दिया तो मैं यह जानना चाहूंगा कि पूर्व में रेलवे बोर्ड ने इन्दौर दाहोद लाइन का जो सर्वे कराया उस पर कितना खर्च हुआ और पुनः जो अभी हाउस में आपने बताया कि हम पुनः इसका सर्वे करायेंगे तो यह सर्वे कब पूरा किया जायेगा ? इसकी कोई तिथि बताने की कृपा करें।

श्री माधव राव सिंधिया : इस पर कितना खर्च हुआ इसके बारे में मैं जानकारी प्राप्त करके माननीय सदस्य तक पहुंचा दूंगा। तीन बार प्लानिंग कमीशन ने इस बात को नकार दिया है। हमारा निरन्तर प्रयास है कि इस रेलवे लाइन को प्रस्तुत करें। जैसा सदन के माननीय

स्यों को जानकारी है कि ऐसे पांच विषय हैं जिन पर कार्य तब तक प्रारम्भ नहीं हो सकता जब तक प्लानिंग कमीशन को अनुमति हमें नहीं मिलती। इन पांच विषयों में नयी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य भी आता है। पहली अगस्त, 1986 को, 18 सितम्बर, 1986 को और अब फिर 12 फरवरी, 1987 को प्लानिंग कमीशन ने इस बात को नकार दिया है। इस के पश्चात् भी एक विकल्प के रूप में हम प्रयास कर रहे हैं कि फिर से यह योजना प्लानिंग कमीशन को प्रस्तुत की जाये। और प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार होने में चार–पांच महीने लग जायेंगे क्योंकि कोई भी काम अधूरे में प्रस्तुत करने का कोई मतलब नहीं है। इसको हमें सर्वांगणीय रूप में प्रस्तुत करना आवश्यक है ताकि जो योजना हम उनके सामने रखें उसकी अनुमति की सम्भावना प्लानिंग कमीशन से हो।

ठाकुर जगतपाल सिंह : माननीय मन्त्री जी वह जानते हैं कि रायगढ़ डिस्ट्रिक्ट पूरा ही आदिवासी जिला है। इसमें रेलवे लाइन केवल एक किनारे से जाती है। इसका कोरवा से जशपुर और रांची तक पत्थर गांव होते हुये एक सर्वे भी हुआ था। लेकिन उस सर्वे के बाद तक आज पता नहीं है कि उसका क्या हुआ और उसके बारे में अब तक क्या प्रोग्रेस है।

श्री माधवराव सिंधिया : श्रीमन, इस प्रश्न के लिये मुझे अलग से नोटिस की आवश्यकता हैं।

श्री धनश्याम सिंह : सभापति महोदय, यह प्रश्न विशेष रूप से मध्य प्रदेश से संबंधित है और हमारे रेलवे मंत्री भी मध्य प्रदेश के रहने वाले हैं। इसीलिये शायद वे संकोच कर रहे हैं इस प्रश्न का सीधा उत्तर देने में। जहां तक मैं समझता हूं, यह प्रश्न आदिवासियों के विकास के बारे में है और दुनिया जानती है कि झाबुआ और राजगढ़ जिलों में आदिवासी रहते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यही कहूंगा कि थोड़ी देर के लिये वे भूल जायें कि वे मध्य प्रदेश के हैं। कृपया आप इस क्षेत्र के विकास की दृष्टि से इस प्रश्न को देखिये। इस क्षेत्र के लोगों ने कभी विकास जैसी बात देखी नहीं हैं। आप इनको रेलवे द्वारा किया जाने वाला विकास भी दिखाइये. . . (**व्यवधान**)।

श्री राधाकिशन मालवीय : मध्य प्रदेश के अधिकांश इलाकों में और विशेष रूप से झाबुआ और राजगढ़ में आदिवासी रहते हैं, मध्य प्रदेश के अधिकांश इलाके हरिजन एवं आदिवासी इलाके हैं।

श्री माधवराव सिंधिया : मैं माननीय सदस्यों को सलाह और मार्गदर्शन के लिये धन्यवाद देता हूं।

श्री चन्द्रिका प्रसाद त्रिपाठी : मैं माननीय मन्त्री जी से यह जानना चाहता हूं कि जबलपुर और गोंदिया जाने वाली छोटी लाइन की क्या कोई जांच कराई गई है? यहां पर काफी खनिज पैदा होता है। यहां पर आवागमन के अच्छे साधन भी नहीं हैं। इसलिये क्या आप इसको बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का प्रयास करेंगे? इसका सर्वे भी हुआ था। यहां पर जो गाड़ी चलती है वह जर्जर हो चुकी है। उसका एक भयंकर एक्सीडेंट भी हुआ था जिसमें चार सौ आदमी मर गये थे। यह क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र से घिरा हुआ है। यहां पर खनिज भी प्राप्त होता है। रेलवे के मुनाफे की दृष्टि से आप सोचें तो इससे रेलवे को मुनाफा ही होगा। इसलिये आप इस लाइन के बारे में क्या सोच रहे हैं?

श्री माधवराव सिंधिया : मैं माननीय सदस्य को उनके सुझावों के लिये धन्यवाद देता हूं।

कुमारी सईदा खातून : सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि मध्य प्रदेश के ऐसे कितने क्षेत्र हैं जहां पर मीटरगेज भी नहीं है और छोटी लाइन भी नहीं है और ऐसे कितने क्षेत्र हैं जहां पर छोटी लाइन तो है, लेकिन उसको ब्रोडगेज लाइन में परिवर्तित करने के लिये मांग रखी गई है?

श्री माधवराव सिंधिया : श्रीमन, इसके लिये भी मुझे सेपरेट नोटिस की आवश्यकता पड़ेगी। मैं माननीय सदस्यों से

अनुरोध करूंगा कि जो मेरे पर यह आरोप लगाया जाता है कि मैं मध्य प्रदेश के साथ पक्षपात करता हूं, मैं चाहूंगा कि वे इन बातों को नोट कर लें कि किस तरह से... (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: The complaint is that you are not partial to Madhya Pradesh, not that you are partial.

Question No. 298.

*298. [*The questioners (Shrimati Amarjit Kaur and Shri Pawan Kumar Bansal) were absent. For answer, vide col. 43 infra*].

*299. [*The questioner (Shri Shanti Tyagi) was absent. For answer, vide col. 44 infra*].

*300. [*The questioner (Dr. Ratnakar Pandey) was absent. For answer, vide col. 44-45 infra*].

MR. CHAIRMAN: Now we go back again to Question No. 281.

AN HON. MEMBER: We are going back in the reverse gear.

MR. CHAIRMAN: The circle is complete.

Delay in baggage clearance by IA and Vayudoot

*281. SHRI SUBAS MOHANTY: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether Government are aware of the inordinate delays involved in baggage clearance by Indian Airlines and Vayudoot at the airports;

(b) whether it is also a fact that no supervisory officer of the Airlines is present to monitor the operation in the baggage collection areas; and

(c) if so, what steps are being taken to ensure that baggage is delivered without avoidable delay by the two airlines?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI JAGDISH TYTLER): (a) Apart from isolated cases, there has generally been no inordinate delays involved in baggage clearance by Indian Airlines and Vayudoot at the airports.

(b) Baggage delivery at all airports is done under the supervision of commercial staff/officers of the airlines.

(c) There is constant monitoring by the airlines, and the airport authorities are making all attempts to provide the requisite equipment within the resources available.

SHRI SUBAS MOHANTY: Sir, only the other day I was travelling from Raipur to Bhubaneswar and it took the 45 minutes to reach by air, but for the baggage clearance it took more than 25 minutes, i.e., more than half of the time of the journey by air. May I know from the Hon. Minister whether any time-limit has been fixed for baggage clearance?

SHRI JAGDISH TYTLER: Sir, we have done a little survey. We have done a survey at four international airports and at random also at other airports. According to the survey, the last baggage delivered should come within 20 minutes and the first one reaches within 7 minutes of the arrival of the aircraft. There have been times when the baggage has come a little late.

SHRI SUBAS MOHANTY: May I know what is the position at international airports in other countries regarding baggage clearance and the time taken for baggage clearance in comparison to ours?

SHRI JAGDISH TYTLER: I have not got the figures in respect of other countries but I would like to inform the Hon. Member that we have done surveys at four interna-