

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

दूसरा सत्र

(सोलहवीं लोक सभा)



Gazettes & Debates Section
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G' 9

Acc. No.

Dated... 1 Aug. 2014

(खण्ड 2 में अंक 1 से 10 तक हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : एक सौ पन्द्रह रुपये

14 जुलाई 2014

सम्पादक मण्डल

स्नेहलता श्रीवास्तव
महासचिव
लोक सभा

प्रभा सक्सेना
संयुक्त सचिव

ऊषा जैन
निदेशक

सुमन रतन
अपर निदेशक

कीर्ति प्रभा
संयुक्त निदेशक

कीर्ति यादव
सम्पादक

अन्जु मीना
सहायक सम्पादक

© 2014 लोक सभा सचिवालय

हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जाएगी। इसमें सम्मिलित मूलतः अंग्रेजी और अन्य भाषाओं में दिए गए भाषणों का हिन्दी अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जाएगा। पूर्ण प्रामाणिक संस्करण के लिए कृपया लोक सभा वाद-विवाद का मूल संस्करण देखें।

लोक सभा सचिवालय की पूर्व स्वीकृति के बिना किसी भी सामग्री की न तो नकल की जाए और न ही पुनः प्रतिलिपि तैयार की जाए, साथ ही उसका वितरण, पुनः प्रकाशन, डाउनलोड, प्रदर्शन तथा किसी अन्य कार्य के लिए इस्तेमाल अथवा किसी अन्य रूप या साधन द्वारा प्रेषण न किया जाए, यह प्रतिबंध केवल इलेक्ट्रॉनिक, मैकेनिकल, फोटोप्रति, रिकॉर्डिंग आदि तक ही सीमित नहीं है। तथापि इस सामग्री का केवल निजी, गैर वाणिज्यिक प्रयोग हेतु प्रदर्शन, नकल और वितरण किया जा सकता है बशर्ते कि सामग्री में किसी प्रकार का परिवर्तन न किया जाए और सभी प्रतिलिप्यधिकार (कॉपीराइट) तथा सामग्री में अंतर्विष्ट अन्य स्वामित्व संबंधी सूचनायें सुरक्षित रहें।

विषय-सूची

[षोडश माला, खंड 2, दूसरा सत्र, 2014/1936 (शक)]

अंक 6, सोमवार, 14 जुलाई, 2014/23 आषाढ़, 1936 (शक)

विषय	कॉलम
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 81 से 87.....	1-60
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 88 से 100.....	60-164
अतारांकित प्रश्न संख्या 418 से 585.....	163-624
सभा पटल पर रखे गए पत्र.....	625-630
समितियों के लिए निर्वाचन	
(एक) केन्द्रीय भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार सलाहकार समिति.....	630
(दो) कर्मचारी राज्य बीमा निगम.....	631
नियम 377 के अधीन मामले	
(एक) बाणसागर समझौते के अधीन बिहार को सोन नदी के जल का आवंटित हिस्सा दिए जाने और कदवन जलाशय परियोजना के रुके कार्य को शुरू किए जाने की आवश्यकता	
श्री अश्विनी कुमार चौबे.....	637
(दो) घाघरा नदी पर उत्तर प्रदेश के देवरिया और बलिया जिलों को जोड़ने वाले पुल की मरम्मत किए जाने की आवश्यकता	
श्री रविन्दर कुशावाहा.....	638
(तीन) महाराष्ट्र में विशेषतः वर्धा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पीने और सिंचाई के लिए जल उपलब्ध कराने के लिए विशेष पैकेज दिए जाने की आवश्यकता	
श्री रामदास सी. तडस.....	638
(चार) राजस्थान के करौली-धौलपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में चम्बल लिफ्ट परियोजना का कार्यान्वयन किए जाने की आवश्यकता	
डॉ. मनोज राजोरिया.....	639

*किसी सदस्य के नाम पर अंकित + चिह्न इस बात का द्योतक है कि उस प्रश्न को सभा में उस सदस्य ने ही पूछा था।

(पांच) बिहार के सासाराम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में खनिज भंडारों का पता लगाए जाने की आवश्यकता	श्री छेदी पासवान	639
(छह) बिहार के शिवहर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में भारत-नेपाल सीमा पर सड़क निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण आरंभ किए जाने की आवश्यकता	श्रीमती रमा देवी	639
(सात) रतलाम-फतेहाबाद-इंदौर-मऊ-खंडवा-अमलखुर्द- अकोट-अकोला-खंड के आमान-परिवर्तन के कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता	श्री संजय धोत्रे	640
(आठ) लागत को ध्यान में रखते हुए कृषि उत्पादों का लाभकारी मूल्य निश्चित किए जाने की आवश्यकता	श्री ए.टी. नाना पाटील	641
(नौ) महाराष्ट्र राज्य में बिजली की स्थिति में सुधार लाए जाने की आवश्यकता	श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी	641
(दस) उत्तर प्रदेश के देवरिया जिले में रुद्रपुर स्थित दुग्धेश्वरनाथ मंदिर को पर्यटक स्थल घोषित किए जाने और मंदिर स्थल पर आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता	श्री कमलेश पासवान	642
(ग्यारह) बिहार में खेतों की सिंचाई को सुगम बनाने के लिए राज्य में नहरों का पुनरुद्धार किए जाने की आवश्यकता	श्रीमती रंजीत रंजन	642
(बारह) केरल के कुट्टानाड क्षेत्र में बाढ़ रोकने और बाढ़ के पानी को नियंत्रित करने के लिए कुट्टानाड पैकेज के अंतर्गत घोषित शेष निधि जारी किए जाने की आवश्यकता	श्री कोडिकुन्नील सुरेश	643
(तेरह) राष्ट्रीय फसल बीमा कार्यक्रम के अंतर्गत बीमाकृत राशि के 2 प्रतिशत से अधिक के प्रीमियम के अतिरिक्त भार को तमिलनाडु सरकार के साथ समान रूप से बांटे जाने की आवश्यकता	डॉ. पी. वेणुगोपाल	643

(चौदह) सहकारी बैंकों को आयकर अधिनियम के दायरे से बाहर रखे जाने की आवश्यकता

श्री सुवेन्दु अधिकारी 644

(पंद्रह) ओडिशा के तटीय क्षेत्र में चूकरहित सामुद्रिक सुरक्षा के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री रवीन्द्र कुमार जेना 645

(सोलह) विख्यात परमाणु वैज्ञानिक होमी जे. भाभा के मुंबई में मालाबार हिल्स स्थित बंगले का अधिग्रहण किए जाने और उसे राष्ट्रीय धरोहर घोषित किए जाने की आवश्यकता

श्री विनायक भाऊराव राऊत 645

(सत्रह) आंध्र प्रदेश के श्रीकाकुलम जिले के उड्डनम क्षेत्र में वृक्क संबंधी रोगों से निपटने के लिए पर्याप्त निधियां आवंटित किए जाने की आवश्यकता

श्री राम मोहन नायडू किजरापु..... 646

(अठारह) रबड़ पर आयात शुल्क बढ़ाए जाने की आवश्यकता

श्री पी. करुणाकरन 646

(उन्नीस) तेलंगाना राज्य के बय्याराम में एक इस्पात संयंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री पी. श्रीनिवास रेड्डी 647

(बीस) बिहार में सुल्तानगंज में श्रावणी मेले को "राष्ट्रीय मेला" का दर्जा दिए जाने की आवश्यकता

श्री जय प्रकाश नारायण यादव 648

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) अध्यादेश, 2014 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प

और

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) विधेयक, 2014

विचार करने के लिए प्रस्ताव 650

श्री अधीर रंजन चौधरी 651

श्री राजीव प्रताप रूडी 655

डॉ. एम. तम्बिदुरै 659

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय 660

श्री धर्म वीर गांधी.....	660
श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन.....	661
श्री राजेश रंजन.....	664
श्री मल्लिकार्जुन खड़गे.....	664
श्री रवि शंकर प्रसाद.....	668
संकल्प अस्वीकृत हुआ.....	672
खंड 2, 3 और 1.....	672
पारित करने के लिए प्रस्ताव.....	672

**रेल बजट (2014-15) – सामान्य चर्चा,
अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 2011-12**

योगी आदित्यनाथ.....	673
श्री दिनेश त्रिवेदी.....	679
श्री कलिकेश एन. सिंह देव.....	688
श्री चन्द्रकांत खैरे.....	696
श्री शरद त्रिपाठी.....	699
श्री राम मोहन नायडू किंजरापु.....	699
श्री देवजी एम. पटेल.....	702
श्री कडियम श्रीहरि.....	705
श्री बी.एस. येदियुरप्पा.....	708
श्री एम.बी. राजेश.....	709
श्री सतीश कुमार गौतम.....	712
श्रीमती संतोष अहलावत.....	714
श्री कपिल मोरेश्वर पाटील.....	715
डॉ. यशवंत सिंह.....	718
श्रीमती रमा देवी.....	719
डॉ. हिना विजयकुमार गावीत.....	722
श्री धर्मेन्द्र यादव.....	724
श्री रामचन्द्र पासवान.....	727
श्री रवीन्द्र कुमार जेना.....	730

विषय	कॉलम
श्री भर्तृहरि महताब	734
श्री राहुल कस्वां.....	737
श्री पी.के. बिजू.....	739
श्री आर. ध्रुवनारायण.....	742
श्रीमती पी.के. श्रीमथि टीचर.....	743
श्री धनंजय महाडीक	746
श्री बी. सेनगुट्टुवन.....	749
श्री के.एच. मुनियप्पा	751
श्री पी.सी. मोहन	755
श्री जयप्रकाश नारायण यादव	757
कुमारी शौभा कारान्दलाजे	760
श्री शेर सिंह गुबाया	762
श्री अक्षय यादव.....	764
श्री आर. पार्थिपन	766
श्री दिनेश कश्यप	769
श्री अजय मिश्रा टेनी.....	771
श्री रत्न लाल कटारिया	773
श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी.....	775
श्री प्रेम दास राई	775
श्री एच.डी. देवगौड़ा	776
साध्वी निरंजन ज्योति	780
श्री बाबूलाल चौधरी	781
श्री के.एन. रामचन्द्रन	783
श्री कृपाल बालाजी तुमाने.....	785
श्री ई. अहमद	786
श्री केशव प्रसाद मौर्य	789
डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे	780
श्री बदरुद्दीन अजमल	793

विषय	कॉलम
श्री पी.पी. चौधरी	794
डॉ. के. गोपाल	798
श्री पी. कुमार	800
श्रीमती आर. वनरोजा	803
श्री अर्जुन लाल मीणा	805
श्री चिन्तामन नावाशा वांगा	805
श्री राजीव सातव	806
श्री पी.सी. गद्दीगौदर	808
प्रो. चिन्तामणि मालवीय	809
श्री चंदूलाल साहू	811
डॉ. बंशीलाल महतो	812
श्रीमती सुप्रिया सुले	813
श्री सुवेन्दू अधिकारी	817
श्री विद्युत वरण महतो	820
श्री गजानन कीर्तिकर	822
श्री के. परसुरमन	824
श्री राम कुमार शर्मा	827
श्री आर.के. भारती मोहन	828
श्री मोहनभाई कल्याणजीभाई कुंदरिया	832
श्री नलीन कुमार कटील	832
डॉ. रत्ना डे (नाग)	835
श्री सत्यपाल सिंह	837
श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी	840
श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण	843
श्री वी. एलुमलाई	845
श्री देवुसिंह चौहान	847
श्री धर्म वीर गांधी	847
श्री थोटा नरसिम्हम	849
श्री के. अशोक कुमार	851

विषय	कॉलम
श्री के.सी. वेणुगोपाल	854
श्रीमती अंजू बाला	857
श्रीमती रेखा वर्मा.....	858
श्री नारणभाई भिखाभाई काछड़िया.....	858
श्री विजय कुमार हांसदाक	860
श्री हरिनारायन राजभर	861
श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल	865
श्री एस.आर. विजय कुमार	868
श्री विष्णु दयाल राम.....	869
श्री राम टहल चौधरी.....	871
श्री शिवकुमार उदासि	872
श्री जोस. के. मणि	875
कुंवर भारतेन्द्र सिंह	877
श्री पी.आर. सेनथिलनाथन.....	879
श्री राजेश रंजन.....	881
श्री रामसिंह राठवा	884
श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर	886
श्री गणेश सिंह.....	888
श्री ओम बिरला	892
श्री रामचरण बोहरा	894
श्री पी. करुणाकरन	896
श्री संतोष कुमार	898
श्री चन्द्र प्रकाश जोशी	900
श्री जगदम्बिका पाल.....	906
श्री सुखवीर सिंह जौनापुरिया	910
श्री प्रह्लाद सिंह पटेल	912
श्री कौशलेन्द्र कुमार	915
श्री श्रीरंग आप्पा बारणे.....	917

विषय**कॉलम**

श्री सी.एन. जयदेवन.....	919
श्री जनार्दन मिश्रा	921
श्री एम. मुरली मोहन.....	922
श्री राजवीर सिंह.....	926
डॉ. वीरेन्द्र कुमार	927
श्री शैलेश कुमार	929
डॉ. भोला सिंह	930
श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा.....	932
श्री एम.के. राघवन.....	934
श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय.....	936
श्री संजय धोत्रे	939
श्री पी.आर. सुन्दरम	940

अनुबंध-I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका.....	959-960
अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका.....	960-962

अनुबंध-II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका.....	963-964
अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका.....	963-964

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्रीमती सुमित्रा महाजन

सभापति तालिका

श्री अर्जुन चरण सेठी

डॉ. एम. तम्बिदुरै

श्री हुक्मदेव नारायण यादव

प्रो. के.वी. थॉमस

श्री आनंदराव अडसुल

श्री प्रहलाद जोशी

डॉ. रत्ना डे (नाग)

श्री रमेन डेका

श्री कोनाकल्ल नारायण राव

श्री हुकुम सिंह

महासचिव

श्री पी. श्रीधरन

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

सोमवार, 14 जुलाई, 2014/23 आषाढ़, 1936 (शक)

लोक सभा पूर्वह्न 11.00 बजे समवेत हुई।

[माननीय अध्यक्ष पीठासीन हुईं]

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

सुश्री महबूबा मुफ्ती (अनन्तनाग) : माननीय अध्यक्ष जी, कई दिनों से इजराइल गाजा पर अटैक कर रहा है।...(व्यवधान) वहां बच्चे मारे जा रहे हैं।...(व्यवधान) वहां लोग मारे जा रहे हैं।...(व्यवधान) वहां पर अभी तक 100 से ज्यादा लोग मारे गए हैं।

माननीय अध्यक्ष : अभी नहीं। मैं आपको इस विषय के लिए बाद में अलाउ करूंगी।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : इसके लिए नोटिस दिया जाना आवश्यक है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : हर समय बिना नोटिस दिए, सदन में मामले को उठाया नहीं जा सकता है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : जी, नहीं। कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)...*

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : बिना नोटिस के ऐसा नहीं चलेगा।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह पद्धति ठीक नहीं है। मुझे खेद है कि मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकती।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : जी, नहीं। कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)...*

माननीय अध्यक्ष : नोटिस के बिना मैं आपको इसकी अनुमति नहीं दे सकती।

...(व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.01 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या — 81.

[अनुवाद]

इस्पात कंपनियों का कार्य-निष्पादन

*81. श्री रवनीत सिंह : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकारी और निजी क्षेत्र के अंतर्गत इस्पात उद्योग की औसत अधिष्ठापित क्षमता और क्षमता उपयोगिता कितनी है;

(ख) क्या सरकारी क्षेत्र की इस्पात कंपनियां प्रौद्योगिकी अपनाने, कार्य क्षमता और मूल्य, इत्यादि के संदर्भ में वैश्विक इस्पात कंपनियों से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामना कर रही है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा सरकारी क्षेत्र की इस्पात कंपनियों को वैश्विक चुनौतियों का सामना करने में समर्थ बनाने हेतु इनकी कार्य प्रचालन क्षमता में वृद्धि करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) क्या विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान सरकारी क्षेत्र की इस्पात कंपनियों के वित्तीय कार्य-निष्पादन में सुधार हुआ है, यदि हां तो उक्त अवधि के दौरान सरकारी क्षेत्र की इस्पात कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ और उनको हुई हानि का ब्यौरा क्या है?

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : (क) से (घ) विवरण लोक सभा के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) वर्ष 2013-14 के दौरान सार्वजनिक और निजी क्षेत्रों में क्रूड इस्पात की उत्पादन क्षमता, उसके उत्पादन तथा उत्पादन क्षमता के उपयोग के संबंध में अनंतिम आंकड़े नीचे दिये गये हैं:-

भारत : वर्ष 2013-14 में क्रूड इस्पात*

(मिलियन टन में)

क्षेत्र	उत्पादन क्षमता	उत्पादन	उत्पादन क्षमता का उपयोग (%)
सार्वजनिक	15.93	16.78	105
निजी	83.64	64.76	77
कुल	99.57	81.54	82

स्रोत: जेपीसी।

*अनंतिम आंकड़े।

(ख) विश्व स्तर पर इस्पात के कारोबार में प्रतिस्पर्धा है जिसमें इस समय मन्दी चल रही है और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों सहित भारतीय कम्पनियों को बाजार में प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ता है।

(ग) सार्वजनिक क्षेत्र की कम्पनियां ठीक तरह से काम कर रही हैं जैसाकि उनकी उत्पादन क्षमता के उपयोग से देखा जा सकता है। इसके अतिरिक्त सेल और आरआईएनएल की उत्पादन क्षमता को बढ़ाने तथा उनकी कार्यकुशलता को बेहतर बनाने के लिए उनमें व्यापक स्तर पर आधुनिकीकरण और विस्तार का कार्य चल रहा है।

(घ) जी, नहीं। पिछले तीन वर्षों में सार्वजनिक क्षेत्र की घरेलू इस्पात कंपनियों अर्थात् सेल और आरआईएनएल के निवल लाभ संबंधी आंकड़े नीचे दिये गये हैं। वर्तमान वर्ष (अप्रैल-जून, 2014-15) के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।

निवल लाभ (करोड़ रुपए)

	2011-12	2012-13	2013-14
सेल	3542.7	2170.3	2616.0
आरआईएनएल	751.0	353.0	366.0

स्रोत: कंपनियों की बैलेंस शीट।

श्री रवनीत सिंह : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि हमारे देश में कई ऐसे इस्पात उत्पादक हैं जिन्हें कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।... (व्यवधान)

आपके माध्यम से मैं अपने माननीय मंत्री जी का ध्यान पंजाब में लुधियाना और मंडी गोबिंदगढ़ के आसपास अवस्थित इस्पात उत्पादकों की ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।... (व्यवधान)

इन उद्योगों में कच्चे माल के रूप में कबाड़ का इस्तेमाल किया जाता है और ये हमारे ऑटोमोबाइल, इंजीनियरिंग और आवास क्षेत्र में हमारी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पिछले चार दशकों से देश की सेवा कर रहे हैं।... (व्यवधान)

ये लघु और मध्यम उद्यम लाखों लोगों को रोजगार प्रदान कर रहे हैं।... (व्यवधान)

आज इन उद्योगों में से 50 प्रतिशत उद्योग बंद हो चुके हैं और शेष उद्योग बंद होने के कगार पर हैं। बचे हुए उद्योगों के बंद हो जाने से लाखों लोग बेरोजगार हो जाएंगे और कई हजार करोड़ रुपए के निवेश का भी नुकसान होगा।... (व्यवधान)

मैं मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या सरकार का कबाड़ पर से आयात शुल्क को घटाकर शून्य करने, जैसा कि पहले था और उत्पाद शुल्क को 12.36 प्रतिशत से घटाकर 6 प्रतिशत करने का प्रस्ताव है ताकि इस उद्योग को लाभ हो।... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य महोदय ने छोटे उद्योगों की तरफ ध्यान आकर्षित किया है।... (व्यवधान) निश्चित रूप से, मैं उनकी पीड़ा को समझ सकता हूँ।... (व्यवधान) कुछ स्थान ऐसे हैं जहां आयरन ओर नहीं है।... (व्यवधान) लेकिन, स्कैप के आधार पर लोग इस उद्योग और व्यवसाय में लगे हुए हैं।... (व्यवधान) उन्हें संरक्षण की आवश्यकता है।... (व्यवधान) माननीय सदस्य ने इस ओर ध्यान आकर्षित किया है तो निश्चित रूप से इस दिशा में हम लोग विचार करेंगे।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री रवनीत सिंह : मेरा दूसरा अनुपूरक प्रश्न यह है कि घरेलू इस्पात उत्पादकों को कच्चा माल सहज उपलब्ध कराया जाना चाहिए। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस सदन को यह सूचित करें कि हमारे घरेलू उद्योगों को लौह अयस्क और कोयले की आपूर्ति के लिए शीघ्र आवश्यक अनुमति प्रदान करने के लिए तत्काल कौन से कदम उठाए जाने का प्रस्ताव

है ताकि वे देश की आवश्यकताओं को पूरा करने तथा निर्यात में सक्षम होने के लिए पर्याप्त इस्पात का उत्पादन करने में सक्षम हो सकें।...
(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)...

माननीय अध्यक्ष : किसी भी सदस्य ने नोटिस नहीं दिया है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह तरीका ठीक नहीं है। यह सही नहीं है। कृपया बैठ जाइए। आपने कोई नोटिस नहीं दिया है। जी, नहीं। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, निश्चित रूप से उद्योगों को कच्चे माल की आवश्यकता है।... (व्यवधान) सरकार का ध्यान इस ओर है कि छोटे उद्योगों को कच्चे माल की उपलब्धता हो।... (व्यवधान) खनन का कार्य सार्वजनिक उपक्रम, एनएमडीसी और निजी क्षेत्रों के द्वारा किया जाता है।... (व्यवधान) हमारी कोशिश यह रहती है कि छोटे उद्योगों को भी माल दिया जाए।... (व्यवधान)

श्री निशिकान्त दुबे : माननीय अध्यक्ष जी, मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में स्वीकार किया है कि स्टील में जो ग्लोबल कंटीशन है, ... (व्यवधान) उसमें डाउन टर्न आ रहा है।... (व्यवधान) स्टील मिनिस्ट्री का वर्ष 2017 तक का स्टैंड है कि वे 75 मिलियन टन स्टील का उत्पादन बढ़ाएंगे।... (व्यवधान) इसके लिए कच्चे माल डोलामाइड, क्रोमाइड, कोकिंग कोल और गैस हैं।... (व्यवधान)

पूर्वाह्न 11.05 बजे

इस समय सुश्री महबूबा मुफ्ती और एक अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।

श्री निशिकान्त दुबे : ये जो चार कच्चे माल हैं उनमें डोलामाइड अपने यहां नहीं है। आपने यहां लाइमस्टोन नहीं है। कोकिंग कोल की क्वालिटी खराब है और हम कोकिंग कोल का केवल 40 प्रतिशत ला पा रहे हैं। आपके पास पोर्ट्स नहीं हैं और सरकार का जो माहौल है, जीडीपी ग्रोथ काफी डाउन जा रहा है। सरकार के पास क्या ऐसे मापदंड हैं कि वर्ष 2017 तक 75 मिलियन टन स्टील प्रोड्यूस करने का उनका जो लक्ष्य

है, उसे वह इस सारे लेक्यूना के साथ और चाइना के साथ जो कम्पीटिशन है, चाइना में इतना स्टील प्रोड्यूस हो रहा है कि वह अपने यहां खपत नहीं करवा पा रहे हैं। वह मार्किट जो यहां एंटी-डम्पिंग के नाम पर आ रही है, उसके बारे में क्या कार्य योजना है, यह मैं अध्यक्ष महोदया के माध्यम से पूछना चाहता हूँ?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने स्टील उद्योग के प्रति चिन्ता व्यक्त की है। यह सच है कि पूरे देश में मंदी है और उसका पूरा प्रभाव स्टील पर भी पड़ रहा है। पिछले दिनों ऐसी स्थिति देखने में आई कि उत्पादन भी कम हुआ है और कुछ इकाइयों के मुनाफे में गिरावट भी आई है। सरकार इस दृष्टि से पूरी तरह सजग है और उसने कदम भी उठाए हैं। हमारा सार्वजनिक उपक्रम सेल है। इसकी इकाइयां हैं, आरआईएनएल है। उनके आधुनिकीकरण और विस्तारीकरण की योजना हमने साथ में ली है और दोनों की समय-सीमा भी निर्धारित की है। हमारी लगातार कोशिश है कि जब विस्तारीकरण और आधुनिकीकरण का कार्य पूरा हो जाएगा तो हमारी इकाइयों की क्षमता बढ़ेगी और उनके आधार पर हम आगे लक्ष्य प्राप्त करने में सफल होंगे।

[अनुवाद]

श्री तथागत सत्यधी : आज स्थिति ऐसी है कि अधिकांश इस्पात उत्पादक अपनी लाभप्रदता बढ़ाने के लिए खान हासिल करना चाहते हैं। जैसा कि हमने पूर्व में देखा है, यद्यपि इस्पात उत्पादकों की संख्या में वृद्धि हुई है किन्तु पूर्व में टाटा, जेएसपीएल, सेल जैसी कंपनियां वन संबंधी कानूनों के पालन, पर्यावरण संबंधी अनुमति की अवहेलना की और ये कंपनियां इस प्रकार खनन कार्य करने लगीं कि जिससे पर्यावरण को ही नुकसान नहीं पहुंचा अपितु भावी खनन सम्भावनाओं को भी नुकसान पहुंचाया। इनमें से सेल एक ऐसी कंपनी है जिसने ओडिशा में अपने निर्धारित क्षेत्र में 800 हैक्टेयर में अधिक खनन कार्य किया।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या सरकार का कच्चे माल यथा लौह अयस्क, जो प्रमुख कच्चा माल है, के मूल्य को किसी प्रकार अंतिम उत्पाद के मूल्य के साथ संबद्ध करने का प्रस्ताव है। ये कंपनियां, जिन्हें खनन के अधिकार दिए जाते हैं, उन्हें लौह अयस्क निःशुल्क ही प्राप्त होता है। किन्तु जब वे इन्हें बाजार में बेचने जाती हैं तो वे अंतर्राष्ट्रीय कीमत की बात करती हैं। मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या उनके पास लौह अयस्क की कीमत को अंतिम उत्पाद के साथ सम्बद्ध करने का कोई प्रस्ताव है।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष महोदया, यह बात सच है कि इस्पात के क्षेत्र में काम करने वाली जितनी कम्पनियां हैं, जब अपने-अपने माइन्स

चाहती हैं। राज्य सरकारें, केन्द्र सरकार नियमों के अनुसार यह काम करते हैं। यह भी सही है कि लौह अयस्क की कीमत निश्चित रूप से अंतर्राष्ट्रीय बाजार मूल्य के हिसाब से तय होती है। लेकिन आज बाजार मुक्त है, इसलिए सभी चीजों की कीमतें निर्धारित करने की एक प्रक्रिया है। उसके आधार पर सब स्टील उत्पादकों को लौह अयस्क प्राप्त होता है। इसलिए अभी यह कहना मुमकिन नहीं है कि दृष्टि से कोई विचार करने की स्थिति है।

[अनुवाद]

दूरसंचार उपभोक्ताओं का सत्यापन

+

*82. कुमारी शोभा कारान्दलाजे :

श्री प्रताप सिन्हा :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टेलिकॉम इन्फोर्समेंट रिसोर्स एंड मॉनिटरिंग (टीईआरएम) प्रकोष्ठ को दूरसंचार सेवा प्रदाताओं के ग्राहक दस्तावेज सत्यापन सहित सतर्कता, निगरानी और सुरक्षा कार्य सौंपे गए हैं;

(ख) यदि हां, तो लाइसेंस शर्तों/सुरक्षा मुद्दों के अनुपालन में सामने आई कठिनाइयों सहित टीईआरएम प्रकोष्ठ को दिए गए अधिदेश का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ग्राहक सत्यापन प्रक्रिया का अनुपालन न किए जाने सहित जाली मोबाइल/टेलीफोन कनेक्शन, अवैध/गुप्त दूरसंचार प्रचालनों का पता चला है/इनकी जानकारी मिली है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) विभिन्न दूरसंचार प्रचालकों पर लगाए गए जुमाने सहित क्या दण्डात्मक कार्रवाई की गई है; और

(ङ) सरकार ने प्रचालकों द्वारा रखे जाने वाले डाटाबेसों के सत्यापन सहित लाइसेंस शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जी, हां।

(ख) दूरसंचार प्रवर्तन संसाधन और निगरानी (टीईआरएम) प्रकोष्ठों को विभिन्न सेवा प्रदाताओं द्वारा लाइसेंसों/पंजीकरणों के निबंधन एवं शर्तों को समय-समय पर दूरसंचार विभाग द्वारा जारी किए गए निर्देशों के अनुपालन की जांच करने, अवैध/गुप्त दूरसंचार प्रचालनों को रोकने और दोषियों के विरुद्ध एफआईआर दर्ज कराने, विभिन्न सुरक्षा एजेंसियों और सेवा प्रदाताओं के बीच समन्वय करने, अन्य सेवा प्रदाताओं को पंजीकरण प्रमाण-पत्र जारी करने, विद्युत-चुम्बकीय क्षेत्र (ईएमएफ) विकिरण अनावृत्ति मानकों को अनुपालन की जांच करने, लाइसेंस की शर्तों के अनुसार रोल आउट दायित्वों की जांच करने के लिए संबंधित लाइसेंस क्षेत्र में विभिन्न लाइसेंसीकृत सेवा प्रदाताओं का सेवा परीक्षण करने और जन परिवारों/शिकायतों आदि का समाधान करने का अधिदेश दिया गया है।

टीईआरएम प्रकोष्ठों को लाइसेंस के निबंधन एवं शर्तों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए फोटो, पहचान और पते (पीआईए) के संबंध में अनुपालन की पुनः जांच करने हेतु सहायक दस्तावेजों सहित ग्राहक दस्तावेज यानी ग्राहक आवेदन प्रपत्र (सीएएफ) का सत्यापन करने का भी अधिदेश दिया गया है। लाइसेंस शर्तों/सुरक्षा संबंधी मुद्दों के अनुपालन में निम्नलिखित प्रमुख कमियों को नोट किया गया है:—

- (i) सीएएफ का न होना।
- (ii) फोटो/पहचान का साक्ष्य/पते के साक्ष्य का न होना (गैर-पीआईए मामले)।
- (iii) प्रकटतः जाली/नकली दस्तावेजों के आधार पर ग्राहक बनाना।
- (iv) पूर्व सक्रिय मोबाइल कनेक्शन।
- (v) किसी लाइसेंसीकृत सेवा क्षेत्र (एलएसए) में सभी लाइसेंसीकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा किसी व्यक्ति को अधिक कनेक्शन (नौ से अधिक कनेक्शन) जारी करना।
- (vi) निर्धारित प्रक्रिया को अपनाए बिना किसी लाइसेंसीकृत सेवा क्षेत्र (एलएसए) में सभी लाइसेंसकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा किसी कंपनी या किसी संगठन को या किसी दिए गए पते पर अधिक कनेक्शन जारी करना।
- (ग) जी, हां।
- (i) दूरसंचार विभाग के समय-समय पर जारी किए गए दिशा-निर्देशों के अनुपालन की जांच करने के लिए 34 टीईआरएम प्रकोष्ठों द्वारा दिनांक 31.05.2014 तक देशभर में लगभग 4.67 करोड़ सीएएफ की लेखापरीक्षा जांच की

गई है जिनमें से लगभग 28 लाख सीएफ को गैर-अनुपालक पाया गया।

(ii) दिनांक 31.05.2014 तक लगभग 1.92 लाख मोबाइल कनेक्शनों का पता चला है जिन्हें प्रकटतः नकली/जाली दस्तावेजों के आधार पर जारी किया गया है।

(iii) दिनांक 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार टीईआरएम प्रकोष्ठों द्वारा पता लगाए गए अवैध/गुप्त दूरसंचार प्रचालनों की कुल संख्या 550 से अधिक है।

(घ) इस संबंध में टीईआरएम प्रकोष्ठों द्वारा कार्रवाई की गई है जिनमें गैर-अनुपालन सीएफ पर दंड लगाया जाना और जाली मामलों में शिकायत/एफआईआर दर्ज कराया जाना शामिल है। इसके साथ, गैर-अनुपालन सीएफ के मामले में, सेवा प्रदाता को या तो कनेक्शन हटाना पड़ता है या टीईआरएम प्रकोष्ठ को 72 घंटों में अनुपालन आधारित सीएफ प्रस्तुत करना होता है।

टीईआरएम प्रकोष्ठों द्वारा विभिन्न सेवा प्रदाताओं पर अप्रैल, 2007 से दिनांक 31.05.2014 के दौरान अभी तक कुल लगभग 2923 करोड़ रुपए का अर्थदंड लगाया गया है।

(ङ) टीईआरएम प्रकोष्ठ प्रत्येक माह की समाप्ति पर ग्राहक बेस के 0.1 प्रतिशत रैंडम नमूने तैयार करके दूरसंचार सेवा प्रदाताओं द्वारा नियमित आधार पर प्रस्तुत किए गए डाटाबेस का सत्यापन करते हैं और ऐसे सभी नमूनों के लिए सीएफ और सहायक दस्तावेजों की प्रति में ग्राहक द्वारा उल्लिखित विवरण और दूरसंचार सेवा प्रदाता द्वारा प्रस्तुत डाटाबेस की प्रविष्टियों के मद्देनजर उसकी पुनः जांच करते हैं। जम्मू और कश्मीर, पूर्वोत्तर और असम सेवा क्षेत्रों के संबंध में, तिमाही आधार पर, नमूना आकार 02% है। इसके साथ, टीईआरएम प्रकोष्ठ दूरसंचार सेवा प्रदाताओं द्वारा उपलब्ध कराए गए डाटाबेस में से कम-से-कम 0.1% बल्क ग्राहकों के नमूने भी तैयार करते हैं तथा ऐसे बल्क ग्राहकों के सीएफ में इंगित ब्यौरे के संबंध में डाटाबेस की सत्यता को जानने के लिए सत्यापन करते हैं। प्रकटतः जाली/नकली मोबाइल कनेक्शनों सहित, ऐसी सत्यापन प्रक्रिया के संबंध में प्रत्येक दूरसंचार सेवा प्रदाता के गैर-अनुपालक सीएफ पर निर्धारित अर्थदंड लगाकर और पुलिस में एफआईआर/शिकायत दर्ज करवाकर, जैसी भी स्थिति हो, उन्हें दंडित किया जाता है।

कुमारी शोभा कारान्दलाजे : अध्यक्ष महोदया, निजी दूरसंचार कंपनियों में बड़ी प्रतिस्पर्धा है, ये कंपनियां भारत की बड़ी जनसंख्या को सेवा प्रदान करने का प्रयास कर रही हैं और इस प्रतिस्पर्धा के कारण वे दूरसंचार विभाग के नियमों और विनियमों का उल्लंघन कर रही हैं।

माननीय मंत्री ने अपने उत्तर में उल्लेख किया है कि 1.92 लाख ऐसे मोबाइल कनेक्शनों का पता लगा है जिन्हें स्पष्टतः जाली या नकली कागजातों के आधार पर जारी किये गए हैं। जैसा कि मैं जानती हूँ, यह संख्या और अधिक है, किन्तु फिर भी विभाग ने वर्ष 2009 और 2014 के बीच प्रमुख दूरसंचार कंपनियों पर 2,923 करोड़ रुपए का अर्थदंड लगाया। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगी कि विभाग ने निजी कंपनियों से 2,923 करोड़ रुपए में से कितनी राशि की वसूली की है। तत्कालीन सरकार इन कंपनियों पर इतनी मेहरबान क्यों थी और अब सरकार अर्थदंड की राशि की वसूली के लिए क्या कदम उठाने जा रही है।

श्री रविशंकर प्रसाद : अध्यक्ष महोदया, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा स्थापित दूरसंचार प्रवर्तन, संसाधन और निगरानी (टीईआरएम) प्रकोष्ठ के मूलतः चार कार्य हैं। पहला, यदि किसी मोबाइल सेवा आपरेटर के उपभोक्ता का सत्यापन सही नहीं पाया जाता है तो अर्थदंड लगाया जाता है। दूसरा, यदि समय-सीमा के भीतर किसी परियोजना के लगाए जाने के संबंध में लाइसेंस की शर्तों का उल्लंघन हुआ है, तो इसे ध्यान में रखा जाता है। तीसरा, यह प्रकोष्ठ यह देखता है कि विकिरण मानदंड सहित अन्य निबंधन और शर्तों का उल्लंघन तो नहीं हुआ है। मैं मानता हूँ कि माननीय सदस्य का प्रश्न पूछना सही था। इन विभिन्न तथ्यों, जिनका मैंने अपने उत्तर के पैरा (घ) में उल्लेख किया है, के कारण विभिन्न मोबाइल कंपनियों पर 2,923 करोड़ रुपए का अर्थदंड लगाया गया है, इस राशि में से 732 करोड़ रुपए की राशि वसूली गयी है। शेष राशि के संदर्भ में कई प्रकार के मुकदमों चल रहे हैं। मैं यही उद्घृत करना चाहूंगा।

जहां तक निजी सेवा प्रदाताओं से कितनी राशि प्रभारित की गई का संबंध है, मैं इसकी विस्तृत जानकारी देना चाहूंगा।

कुमारी शोभा कारान्दलाजे : दूरसंचार उपभोक्ताओं के पुनः सत्यापन के बारे में विभाग द्वारा कई अनुस्मारक भेजे जाने के बावजूद कंपनियां अपने ग्राहकों के पता और अन्य दस्तावेजों का पुनः सत्यापन करने में विफल रही हैं। इन अनभिज्ञेय मोबाइल कनेक्शनों, जैसे सिम का इस्तेमाल आतंकवादियों, नक्सलियों और अन्य अपराधियों द्वारा राष्ट्र-विरोधी और असामाजिक गतिविधियों के लिए किया जाता है। इन निजी कंपनियों द्वारा लापरवाही से सिम जारी किए जाने पर विभाग किस प्रकार अंकुश लगाएगा?

मैं माननीय मंत्री से यह भी जानना चाहती हूँ। कि क्या विभाग का, कम-से-कम सीमावर्ती राज्यों में, मोबाइल कनेक्शन के लिए आवेदन करने वाले ग्राहकों के अंगुली के निशान या अंगूठे का निशान लेने का विचार है।

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, माननीय सदस्य ने एक बेहद अहम मुद्दा उठाया है। सरकार की भी इस पर नज़र है। सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि सिम बेचने वाले कई एजेंट ग्राहकों की पहचान से संबंधित जरूरी कदम नहीं उठा रहे हैं। सिम बेचने वालों और जिन कंपनियों के सिम कार्ड बेचे जाने हैं, उनके विरुद्ध सरकार गंभीर कदम उठा रही है। टीईआरएम सेल्स के माध्यम से भारत सरकार के आग्रह के कारण अनुपालन में 74 प्रतिशत से 95 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इस विभाग के मंत्री का पदभार संभालने के बाद मैं अपने अधिकारियों को निदेश दे चुका हूँ कि सीमावर्ती क्षेत्रों, संवेदनशीलता इलाकों, वामपंथ सक्रिय इलाकों में सतत मानदंड अपनाए जाने चाहिए। यदि कोई उल्लंघन होता है, तो मैं सम्मानित सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि सरकार पूरी तरह सचेत है। हालांकि मुझे बताया गया कि इसका अनुपालन 95 प्रतिशत है, फिर भी हमारी सरकार इस बात को विशेष रूप से सुनिश्चित करेगी कि संवेदनशील क्षेत्रों में सिम की बिक्री, सिम के ट्रांजेक्शन की बेहतर सतत तरीके से जांच की जाए। मैं इस बात का भरोसा दिला सकता हूँ।

श्री प्रताप सिन्हा : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से दूरसंचार मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या जम्मू और कश्मीर में प्रचलित दूरसंचार ऑपरेटर ग्राहकों की पहचान के सत्यापन के लिए दिशा-निर्देशों का पालन कर रहे हैं? यदि हां, तो मैं तत्संबंधी ब्यौरा जानना चाहता हूँ।

[हिन्दी]

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष महोदया, हम जब कम्प्लायंस की बात करते हैं, तो पूरे देश की बात करते हैं। माननीय सदस्य का सवाल जम्मू और कश्मीर के बारे में है। हम उसकी भी चिन्ता कर रहे हैं। उन्होंने जम्मू और कश्मीर के बारे में पूछा कि तिकतनी कम्प्लेंट्स आईं, कितना कम्प्लायंस हुआ और क्या-क्या पैनल्टी लगी? यह एक प्रदेश के बारे में स्पेसिफिक सवाल है, इसलिए उसकी जानकारी प्राप्त करने में सम्माननीय मंत्री को बता दूंगा।

[अनुवाद]

डॉ. एम. तंबिदुरै : अध्यक्ष महोदया, अभी माननीय मंत्री ने कहा कि लाइसेंसों की निबंधन और शर्तों के अनुपालन की जांच करने, अवैध गतिविधियों पर अंकुश लगाने और बल्क कनेक्शनों पर रोक लगाने, यानि सभी लाइसेंसधारी सेवा प्रदाताओं द्वारा किसी एक व्यक्ति पर नौ से ज्यादा कनेक्शन जारी करने पर रोक लगाने के लिए टीईआरएम सेल्स को अनिवार्य बनाया गया है। उन्होंने इसका जिक्र किया है।

इस संबंध में, महोदया आपके माध्यम से मैं, माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि सीबीआई ने पूर्व दूरसंचार मंत्री के विरुद्ध एफआईआर दर्ज की है, क्योंकि जब वह दूरसंचार मंत्री थे, उस वक्त उनको आवास से, जहां डीएमके मुख्यालय और उनका कार्यालय स्थित था, टीवी नेटवर्क

के 360 अवैध कनेक्शन चल रहे थे। इस अवैध कार्य के परिणामस्वरूप सन टीवी नेटवर्क ने कई कार्यक्रम प्रसारित किए और बीएसएनएल को करोड़ों रुपए का नुकसान हुआ। हमें पता चला है कि यह नुकसान 1,000 करोड़ रुपए का हो सकता है।

इस मुद्दे का खुलासा माननीय मुख्यमंत्री ने उस वक्त किया था, जब वह विपक्ष में थीं। इस संबंध में, मैं जानना चाहता हूँ कि पूर्व दूरसंचार मंत्री के बीएसएनएल — निजी दूरसंचार एक्सचेंज घोटाला संबंधी विभागीय जांच की स्थिति क्या है। क्या उक्त जांच से संबंधित सीबीआई के प्रभारी अधिकारियों का मनमाने ढंग से स्थानांतरण कर दिया गया? इसकी क्या स्थिति है और अब जांच कहां तक पहुंची है? मैं यह जानना चाहता हूँ। आगे...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं तंबिदुरै, कृपया एक ही प्रश्न पूछें।

डॉ. एम. तंबिदुरै : आगे, सन नेटवर्क सिर्फ तमिलनाडु में ही नहीं है, बल्कि कर्नाटक, केरल और आंध्र प्रदेश में भी है। मैं यह जानना चाहता हूँ तिक यह पता लगाने के लिए कि क्या सन टीवी ने वहां कार्यक्रमों का प्रसारण करने के लिए इन एक्सचेंज का दुरुपयोग किया है, क्या आप आगे जांच करने जा रहे हैं। इस संबंध में वह क्या निर्णय लेने वाले हैं?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय वरिष्ठ सदस्य ने अविवेकपूर्ण तरीके से किए गए अतीत के एक ट्रांजेक्शन के बारे में विशिष्ट प्रश्न पूछा है। मुझे इसका ब्यौरा इकट्ठा करना होगा। फिलहाल मेरे पास यह कहने के अलावा और कुछ नहीं है कि सीबीआई इस मामले में पहले ही जांच कर रही है। मामले में पहले ही जांच चल रही है, ऐसे में इस मामले पर कुछ बोलना मेरे लिए उचित नहीं होगा।

उस ट्रांजेक्शन के संबंध में, विभागीय स्तर पर कतिपय अधिकारियों की अन्य सहपराधिता के संबंध में, मैं निश्चित रूप से रिपोर्ट लेकर माननीय सदस्य को दूंगा। इस मामले में मैं सिर्फ यही कह सकता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : अगला अनुपूरक प्रश्न डॉ. शशि थरूर द्वारा होगा।

...(व्यवधान)

डॉ. एम. तंबिदुरै : इस मामले में 360 कनेक्शन शामिल हैं।

श्री रवि शंकर प्रसाद : मैं आपसे पूरी तरह सहमत हूँ।

डॉ. एम. तंबिदुरै : यह जांच कितने साल तक चलेगी? इस मामले में विभाग क्या कार्रवाई करने जा रहा है? आपने रूटीन जवाब दिया है। इस मामले में क्या कार्रवाई की जा रही है?

श्री रवि शंकर प्रसाद : अध्यक्ष महोदया, मैं बेहद वरिष्ठ माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि हमारी सरकार का मानना है कि अतीत

के सभी गलत कामों की उचित जांच होनी चाहिए। सरकार इन जांचों में पूरा सहयोग करेगी और सरकार किसी को नहीं बचाएगी।

डॉ. शशि थरूर : अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री ने जो जवाब दिया है, उसमें निःसंदेह सख्त शर्तों के बजाय दूरसंचार संबंधी दिशा-निर्देशों और प्रवर्तन की बात कही गई है। परंतु मैं हैरान हूँ कि क्या उन्होंने इस समीकरण के अन्य पहलू पर भी कुछ ध्यान दिया है। सच यह है कि पिछले 20 वर्षों में भारत की महान सफलताओं के इतिहास में दूरसंचार का एक खास स्थान है। संचार का सुकर होना और यह तथ्य कि पुराने समय के वो लोग, जो टेलीफोन पाने के लिए कभी प्रतीक्षा सूची में भी नहीं आ पाते, आज आसानी से सिम कार्ड हासिल कर सकते हैं, जो कि देश के लोगों के सशक्तीकरण की एक महान पूंजी है।

क्या इस बात की कोई संभावना नहीं है कि मंत्री जी ऐसे नए दिशा-निर्देश बनाएं, जो संतुलन बनाये, ताकि हम इसे लोगों को संचार हेतु आवश्यकता से अधिक कठिनाई न हो। कई विदेशी देशों में, अध्यक्ष महोदया, आप एयरपोर्ट पर आकर कस्टम से बाहर आते ही सिम कार्ड खरीद सकते हैं और बिना कुछ फाइल किए अपने फोन में उसका इस्तेमाल कर सकते हैं। अगर हम सीमावर्ती क्षेत्र के अपने लोगों के लिए संचार के साधनों की तलाश को मुश्किल बना देंगे, तो क्या हम वास्तव में अपने ही नागरिकों में अलगाव की भावना नहीं पैदा कर रहे हैं?

माननीय अध्यक्ष : कृपया अपना प्रश्न पूछें।

डॉ. शशि थरूर : मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस मुद्दे का समाधान करें। धन्यवाद महोदया।

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, मैं माननीय सदस्य और अपने प्रिय मित्र को यह बताना चाहूंगा कि उनकी यह बात ठीक है कि देश में दूरसंचार क्षेत्र ने सफलता प्राप्त की है, परन्तु पहले भी यह गलत कारणों से सुर्खियों में था हमें इसे स्वीकार करना होगा। इससे देश के नाम और छवि पर कोई अच्छा प्रभाव नहीं पड़ा, हमें यह भी स्वीकार करने की आवश्यकता है।

परन्तु जहां तक जीवन को सुगम बनाने का संबंध है, मैं इस बात को रिकॉर्ड में लाना चाहता हूँ और आपको यह स्वीकार करना होगा कि भारत सुरक्षा चुनौतियों का सामना कर रहा है। सीमा के आस-पास सहित सीमा-पार से यह समस्या आ रही है। इसलिए यदि सिम कार्ड संचार का एक महत्वपूर्ण साधन बन सकता है, जैसा कि हमने वहां देखा है सरकार को इसके प्रति सजग रहने की आवश्यकता होगा इसलिए मैंने अपने अधिकारियों को कहा कि आतंकवादियों, उग्रवादियों, अलगावादियों के विरुद्ध कठोर कार्रवाई करते समय आम आदमी के जीवन को कठिनाई में न डाला जाए। हमें इस प्रकार इसे संतुलित करना होगा।

माननीय अध्यक्ष : अब हम अगला प्रश्न संख्या 83 लेंगे; श्री दुष्यंत चौटाला जी।

...(व्यवधान)

श्री अरविंद सावंत : महोदया, मैंने इस संबंध में अनुपूरक प्रश्न पूछने के लिए नोटिस दिया है।

माननीय अध्यक्ष : मुझे खेद है मैं इस बारे में भूल गई। आपको अगली बार अवसर दिया जाएगा।

श्री अरविंद सावंत : मैं अनुपूरक प्रश्न पूछने के लिए आपकी अनुमति मांगी थी। अब मुझे इस प्रश्न के संबंध में अनुपूरक प्रश्न पूछने का अवसर नहीं मिलेगा।

माननीय अध्यक्ष : हम अब अगले प्रश्न पर चर्चा कर रहे हैं मुझे खेद है परन्तु कृपया अध्यक्षपीठ के साथ सहयोग करें।

[अनुवाद]

ईएसआई अस्पतालों में कर्मचारियों की कमी

+

*83. श्री दुष्यंत चौटाला :
श्री एंटो एन्टोनी :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्यों में कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) द्वारा चलाए जा रहे अस्पतालों में विशेषज्ञों/अति विशेषज्ञता प्राप्त चिकित्सकों, चिकित्सा और पराचिकित्सा कर्मियों सहित चिकित्सकों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो ईएसआईसी के अंतर्गत इन अस्पतालों में उक्त श्रेणियों के संस्वीकृत पदों, वर्तमान में तैनात और विद्यमान रिक्तियों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कुल संख्या कितनी है और इन कर्मियों के क्या कारण हैं तथा इन रिक्त पदों को भरने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या इन अस्पतालों में चिकित्सा उपकरणों की भी कमी है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या स्वास्थ्य पेशेवरों एवं चिकित्सा उपकरणों की कमी के कारण ईएसआईसी लाभार्थियों की स्वास्थ्य संबंधी देखभाल प्रभावित हो रही है; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कार्रवाई की गई है/की जा रही है।

[हिन्दी]

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : (क) से (ड) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) जी, हां। कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) अस्पतालों में सामान्य ड्यूटी चिकित्सा अधिकारियों (जीडीएमओ), अतिविशेषज्ञों और पराचिकित्सा स्टाफ के संवर्गों में 31.3.2014 के स्थिति के अनुसार, राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार रिक्ति-स्थिति संलग्न अनुबंध में दी गई है।

कमी के मुख्य कारणों में अन्य बातों के साथ-साथ, ईएसआईसी में विशेष/अतिविशेषज्ञ पदों पर नियुक्ति हेतु पर्याप्त आवेदनकर्ताओं की अनुपलब्धता, डाक्टरों के सभी संवर्गों में अधिक निर्गमन दर शामिल है।

रिक्त पदों को भरने के प्रयास किए गए हैं जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ जीडीएमओ के 40% पदों को वरिष्ठ रेजिडेंटों में परिवर्तित करने,

100 विस्तरों वाले अस्पतालों के लिए प्रति अस्पताल वरिष्ठ रेजिडेंटों के 10 अतिरिक्त पद स्वीकृत करना तथा डीजीएमओ को छोड़कर सभी संवर्गों में डाक्टरों की संविदा आधार पर नियुक्ति करने के लिए मेडिकल अधीक्षकों को प्राधिकृत किया जाना शामिल है।

(ग) ईएसआई अस्पताल सामान्यतः पूर्णतः सुसज्जित हैं। आवश्यकता की स्थिति में, ईएसआई अस्पतालों के मेडिकल अधीक्षकों को प्रति उपकरण 25 लाख रुपए तक के उपकरण की खरीद हेतु, ईएसआईसी नियमों एवं विनियमों के अनुसार वित्तीय शक्तियां दी गई हैं।

(घ) और (ड) ईएसआईसी ने सहकारी तथा कॉर्पोरेट अस्पतालों के साथ संबद्धता की है तथा नकद रहित व्यवस्था की है ताकि स्वास्थ्य संबंधी पेशेवरों और मेडिकल उपकरण की कमी की वजह से स्वास्थ्य देखभाल सेवाएं प्रभावित न हों। मेडिकल अधीक्षकों को विशेषज्ञ/अतिविशेषज्ञ चिकित्सकों को संविदा/कार्यकाल आधार पर नियुक्त करने के लिए प्राधिकृत किया गया है। इन संबद्धता वाले अस्पतालों के बिलों का भुगतान कर्मचारी राज्य बीमा निगम द्वारा सीधा संबंधित अस्पतालों को किया जाता है।

अनुबंध

ईएसआई अस्पतालों में 31.3.2014 की स्थिति के अनुसार विभिन्न काडरों के मेडिकल स्टाफ की रिक्तियां

क्र. सं.	क्षेत्र का नाम	चिकित्सालयों की संख्या	सामान्य ड्यूटी चिकित्सा अधिकारी			अति विशेषज्ञ/विशेषज्ञ			नर्सिंग एवं परा-चिकित्सा		
			स्वीकृत पद संख्या	तैनात	रिक्ति	स्वीकृत पद संख्या	तैनात	रिक्ति	स्वीकृत पद संख्या	तैनात	रिक्ति
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	आंध्र प्रदेश	2	65	45	20	43	28	15	566	404	162
2.	असम	1	26	25	1	12	11	1	77	69	8
3.	बिहार	1	26	25	1	12	9	3	100	52	48
4.	दिल्ली	5	637	508	129	152	120	32	3705	2944	761
5.	गुजरात	3	112	75	37	63	31	32	751	305	446
6.	हरियाणा	3	76	58	18	39	24	15	462	268	194
7.	हिमाचल प्रदेश	1	37	21	16	18	8	10	192	162	30
8.	जम्मू और कश्मीर	1	33	19	14	12	4	8	136	57	79

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
9.	झारखंड	2	53	47	6	24	13	11	214	144	70
10.	कर्नाटक	2	127	144	-17	62	42	20	1320	1012	308
11.	केरल	4	195	100	95	77	27	50	852	409	443
12.	मध्य प्रदेश	1	49	32	17	41	19	22	165	65	100
13.	महाराष्ट्र	1	98	29	69	49	23	26	762	444	318
14.	ओडिशा	1	28	17	11	12	6	6	91	60	31
15.	पंजाब	1	54	24	30	25	7	18	431	198	233
16.	राजस्थान	2	81	65	16	34	20	14	573	359	214
17.	तमिलनाडु	3	75	83	-8	44	19	25	691	568	123
18.	पश्चिम बंगाल	1	73	59	14	45	8	37	537	333	204
19.	संघ राज्य क्षेत्र- चंडीगढ़	1	33	24	9	15	11	4	145	104	41
कुल		36	1878	1400	478	779	430	349	11770	7957	3813

श्री दुष्यंत चौटाला : मैडम, सरकार द्वारा जो जवाब दिया गया है, आज उस स्कीम के तहत, जहां हमारी देश की वर्क-फोर्स 46 करोड़ है, केवल एक करोड़ 76 लाख पब्लिक सेक्टर में और 98 लाख प्राइवेट सेक्टर में लोग कवर होते हैं। इस तरह से लगभग 96 प्रतिशत लोग इस स्कीम के तहत नहीं आते हैं। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार की कोई प्लानिंग है कि आने वाले समय में आर्गोनाइज्ड सेक्टर पर स्कोप बढ़ाकर जैसे कृषि सेक्टर में हमारे किसान हैं, उनको भी इसमें इन्क्लूड किया जाए ?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य का प्रश्न निश्चित रूप से बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि देश में संगठित, असंगठित कॉन्ट्रैक्ट लेबरर्स की संख्या काफी है, ये निश्चित रूप से ईएसआई में भी कवर नहीं होते हैं और सरकार को इनकी पहचान भी नहीं है। इस दृष्टि से राज्य सरकारों ने भी प्रयत्न किए हैं, केन्द्र सरकार की भी चिन्ता है। हमने पिछले दिनों इस दृष्टि से ट्रेड यूनियन्स के साथ एवं बाकी औद्योगिक क्षेत्र के लोगों के साथ बातचीत की है। इस बात की चिन्ता सरकार को है कि हम उन श्रमिकों तक पहुंचें, उनकी पहचान करें और सरकार की योजना उन तक पहुंचे।

श्री दुष्यंत चौटाला : अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी ने जवाब दिया है, आज अगर एनसीआर की बात करें, तो हरियाणा के अन्दर फरीदाबाद, गुडगांव, मानेसर और दिल्ली के अन्दर पांच ईएसआई-रन हॉस्पिटल्स हैं, जिनमें एक मेडिकल कॉलेज फरीदाबाद में है, जिनका लाभ केवल चुनिन्दा लोग ले सकते हैं। जो बजट एलोकेशन ईएसआई स्कीम के तहत इन हॉस्पिटल्स में किया जाता है, वह बहुत ज्यादा है। अन्य प्रदेशों के अंदर जो ईएसआई हॉस्पिटल्स हैं, वहां इम्प्लाइज ज्यादा हैं और सरकार की तरफ से फंड एलोकेशन नाममात्र के बराबर है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार आने वाले समय में इस स्कीम के तहत जो बजट एलोकेशन है, उसका स्कोप बढ़ाकर, इसको रिवाइज करके, आर्गोनाइज्ड सेक्टर के लिए ऐसी स्कीम जो अन्य क्षेत्रों में चलाई जाती है, उसके अंदर भी सरकार एलोकेशन ऑफ मनी को प्रॉपर प्रपोजल्स के तहत देने का काम करेगी क्योंकि आज भी दिल्ली के अन्दर बहुत से लोग प्राइवेट हॉस्पिटल्स से जाना पसंद करते हैं, लेकिन ईएसआई स्कीम के तहत प्राइवेट हॉस्पिटल्स के साथ जो टाई-अप है, आज हमारे हॉस्पिटल्स का नहीं है ?
...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न हो गया है।

श्री दुष्यंत चौटाला : क्या सरकार हरियाणा के अन्य किसी क्षेत्र में जहां इंडस्ट्रीज हैं, आने वाले समय में ईएसआई हॉस्पिटल बनाने का स्कोप रखती है?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने नए हॉस्पिटल बनाने और खर्च का दायरा बढ़ाने की बात की है। ईएसआई हॉस्पिटल के अंतर्गत हमारे संगठित क्षेत्र के जो इनश्योर्ड पर्सन्स हैं, उनको कवर किया जाता है। उनके मानक और मानदंड बने हुए हैं और जो हॉस्पिटल जिस स्तर का है, उस स्तर के हिसाब से उनको राशि प्रदाय की जाती है।

[अनुवाद]

श्री एंटो एन्टोनी : महोदया, माननीय मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर से यह इंगित होता है कि अनेक ईएसआईसी अस्पताल और मेडिकल कॉलेज कर्मचारी - रोगी अनुपात के संबंध में कर्मचारी निरीक्षण इकाई भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् और भारतीय नर्सिंग परिषद् के मानदंडों का अनुपालन नहीं कर रहे हैं। माननीय मंत्री महोदय में चिकित्सकों के रिक्त पड़े पदों को भरने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में स्पष्ट किया।

इसके अतिरिक्त मैं माननीय मंत्री महोदय से यह देश के ईएसआईसी अस्पतालों में नर्सों और कर्मचारियों के सभी संवर्गों में पर्याप्त नियुक्तियों के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में जानना चाहूंगा। दूसरा देश के विभिन्न ईएसआईसी अस्पतालों में स्थायी कर्मचारी और संविदा के आधार पर कार्यरत कर्मचारी भी हैं। इसी प्रकार दोनों श्रेणियों में तैनात कर्मचारी एक ही प्रकार का काम कर रहे हैं, संविदा आधार पर और स्थायी कर्मचारियों को अदा किए जा रहे वेतन में भारी अंतर है।

माननीय मंत्री से मेरा प्रश्न है कि क्या सरकार विभिन्न ईएसआईसी अस्पतालों में स्थायी और संविदा आधार पर कार्यरत कर्मचारियों को दिए जा रहे वेतन का मानकीकरण करेगी।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, यह सच है कि ईएसआई अस्पतालों में चिकित्सकों और पैरा-चिकित्सा स्टाफ की कमी है। इस क्षेत्र में सिर्फ ईएसआई ही नहीं, देश के किसी भी चिकित्सा संस्थान को आप देखें तो डाक्टर्स की कमी दिखाई देती है। यह कमी दूर हो, सरकार निश्चित रूप से इस बारे में चिंतित है। पहले भी इस दिशा में प्रयत्न हुए हैं। हम भी लगातार प्रयत्न कर रहे हैं, समय-समय पर विज्ञापन देते हैं और अनेक जगह रिक्तियां भरी भी गई हैं तथा काम सुचारू रूप से चल रहा है। जहां विशेषज्ञ और अति विशेषज्ञ नहीं मिलते हैं, वहां निश्चित रूप से कठिनाई आती है। इसके लिए हमने सीनियर रेजिडेंट डाक्टर्स की

भी दस प्रतिशत की व्यवस्था की है, जिससे सामान्य डाक्टर्स मिल जाएं और हम सुविधानुसार भर्ती कर लें तथा श्रमिकों की चिकित्सा व्यवस्था ठीक से की जा सके।

[अनुवाद]

श्री बी. श्रीरामुलु : माननीय अध्यक्ष महोदया, कर्नाटक के बेल्लारी जिले में ईएसआई अस्पतालों के लाभार्थियों को अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि अस्पतालों पर्याप्त संख्या में चिकित्सा कर्मचारी चिकित्सक नर्स नहीं है और लोग इलाज के लिए निजी अस्पतालों का रुख कर रहे हैं जो काफी महंगे हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या भारत सरकार बेल्लारी जिले के ईएसआई अस्पतालों में चिकित्सकों नर्सों और परा-चिकित्साकर्मियों सहित सभी आवश्यक चिकित्सा कर्मचारियों की नियुक्ति सुनिश्चित करने के लिए क्या गंभीर कदम उठा रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, बेल्लारी जिले में ही नहीं, बल्कि देश भर में सभी ईएसआई अस्पतालों में चिकित्सकों के रिक्त पदों को भरा जाए, यह सरकार की चिंता है। इस बारे में प्रयास तेज किया जा रहा है। सरकार की श्रमिकों के प्रति पूरी प्रतिबद्धता है। उनकी चिकित्सा ठीक से हो सके, इस बारे में सरकार द्वारा प्रयत्न किया जा रहा है। जो डाक्टर्स या उपकरण ईएसआई अस्पतालों में किसी स्थान पर नहीं हैं, तो वहां प्राइवेट नर्सिंग होम्स में चिकित्सा कराने का हमने प्रबंध किया हुआ है, जिससे किसी मजदूर को परेशानी न हो। जिन निजी क्षेत्र के अस्पतालों को नामांकित किया गया है, ईएसआई से रेफर होकर मजदूर वहां भर्ती होता है और उसका पूरा इलाज होता है। उससे किसी प्रकार का पैसा नहीं लिया जाता है। उस निजी अस्पताल को उस व्यक्ति के इलाज का सारा पैसा ईएसआई द्वारा भुगतान के रूप में मिल जाता है।

[अनुवाद]

डॉ. रत्ना डे (नाग) : अध्यक्ष महोदया, ईएसआई अस्पतालों में कर्मचारियों की कमी कोई नई बात नहीं है। हम अक्सर इस प्रकार की खबरे सुनते रहते हैं। 8 जुलाई, 2014 के डेक्कन हेरोल्ड में मैंने बेंगलूरु के ईएसआई अस्पताल में कर्मचारियों की कमी के बारे में खबर पढ़ी। यह आश्चर्यजनक बात है कि चिकित्सकों के 27 पदों में से 20 पद रिक्त पड़े हुए हैं और लिपिकों के दस पद रिक्त पड़े हैं कोई भी सरकार इस प्रत्यक्ष कमी से कैसे अंखे मूंद सकती है? क्या सरकार ईएसआई अस्पतालों और औषधालयों में अंशकालिक कर्मचारियों की नियुक्ति करेगी जिससे कि सुविधाओं और प्रसुविधाओं के अभाव में कर्मचारी किसी भी प्रकार

ने प्रभावित न हो और साथ ही सरकार यह बताएगी कि ईएसआई अस्पतालों में पिछली बार रिक्त पदों को कब भरा गया था?

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : कृपया एक ही पूरक प्रश्न पूछें।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष महोदया, मुझे लगता है कि यह ऐसा विषय है जिस पर पूरा सदन चिंतित है।

माननीय अध्यक्ष : सभी को डॉक्टर्स चाहिए।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : ईएसआई द्वारा लगातार इस बात का प्रयत्न किया जाता रहा है, आगे भी इसे पूरी चिंता के साथ और गतिशीलता के साथ किया जाएगा कि डॉक्टर्स आएँ। लेकिन जो अनुभव है, उसे देखने पर लगता है कि जब आवेदन मंगाए जाते हैं तो उनकी संख्या भी कम होती है। अगर उन्हें रिक्रूट किया जाता है तो बहुत से लोग जॉइन नहीं करते। डॉक्टर्स और पैरा-चिकित्सा स्टाफ की कमी बनी रहती है। इस वजह से ईएसआई अस्पतालों को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। इसलिए हमने सुविधानुसार और स्थानीय स्तर पर अधिकार दिया है कि कोई डॉक्टर उपलब्ध होता है तो उसे फौरन भर्ती कर लें, लेकिन उसके बाद भी दिक्कत रहती है।

माननीय अध्यक्ष : चन्द्रकांत खैरे जी, उसके अलावा कुछ हो तो पूछें, यह प्रश्न रिपीट हो गये हैं।

श्री चन्द्रकांत खैरे : अध्यक्ष जी, यहां जो सूचना दी गयी है वह ईएसआईसी द्वारा चलाए जा रहे मॉडल अस्पतालों की दी गयी है।... (व्यवधान) ईएसआईसी में डबल सिस्टम होता है। श्रमिकों से पैसा कलैक्ट होकर ईएसआई कॉर्पोरेशन में जाता है। इसमें एम्प्लॉयज का पैसा 1.75 और 4.75 पैसा एम्प्लायर का होता है। लेकिन जिसका पैसा कटता है उसे दवाइयां न मिलने के कारण उन अस्पतालों को स्टेट गवर्नमेंट चला रही हैं। मेडिकल सर्विसेज स्टेट गवर्नमेंट देती है लेकिन वहां पर डॉक्टर्स मिलते नहीं हैं, स्टाफ की कमी होती है, स्टाफ रहता नहीं है, यह सर्वसाधारण लोगों की शिकायत रहती है। सरकार से मैं चाहता हूँ कि डबल सिस्टम हम क्यों रखना चाहते हैं, संसद में भी इस पर कई बार चर्चा हो चुकी है। मैं भी ईएसआईसी का मੈम्बर रहा हूँ और हमारे तत्कालीन मंत्री जी भी जहां बैठे थे। डबल सिस्टम नहीं होने के लिए कई राज्यों ने सिफारिश की है और महाराष्ट्र सरकार ने अक्टूबर, 2010 में अपने सिफारिश कमेंट्स के साथ माननीय मंत्री के पास भेजी थी लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। महाराष्ट्र सरकार यह कहने लगी कि मेडिकल सर्विसेज आप चलाइये ताकि ईएसआईसी इसे पूरी तरह से फुलफिल कर सके। मध्य प्रदेश, गुजरात, हिमाचल प्रदेश राज्यों ने भी कहा है कि ये सर्विसेज आप चलाइये। डबल

सिस्टम से जो हमारे आईपीज होते हैं उन्हें दवा मिलती नहीं है। मैं जानना चाहता हूँ कि स्टेट गवर्नमेंट कसे निकालकर क्या इस सिस्टम को आप लागू करेंगे?

माननीय अध्यक्ष : ठीक है, आपका कहना है कि क्या डबल-सिस्टम पर आप विचार करेंगे।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य का प्रश्न है कि जो 115 अस्पताल केन्द्रीय सहायता के अंतर्गत राज्य सरकारों द्वारा इंशुआर्ड पर्सन के लिए संचालित किये जाते हैं, ये चाहते हैं कि उन्हें केन्द्र सरकार अपने साथ में ले ले। माननीय सदस्य की बात सही है कि पहले यह चर्चा चली थी और कुछ राज्य सरकारों को केन्द्र ने पूछा भी था और उसमें कुछ राज्य सरकारों ने जिसमें महाराष्ट्र, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश तथा एक-आध और राज्य हैं, अपनी सहमति दी थी कि केन्द्र उनका अधिग्रहण कर ले। बातचीत भी हुई थी और महाराष्ट्र सरकार उसके लिए तैयार थी और विचार-विमर्श के उपरांत ईएसआईसी ने अपना एक अनुबंध पत्र महाराष्ट्र सरकार के पास भेजा था, लेकिन उन्होंने अभी तक उस पर अपनी सहमति प्रकट नहीं की है। कुछ शर्तों पर वे असहमत भी हैं, इसलिए उस मामले में अभी विचार-विमर्श नहीं हुआ। ईएसआई बोर्ड में बैठेंगे तो निश्चित रूप से इस पर विचार करेंगे।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : अब श्रीमती पी.के. श्रीमथी टीचर — केवल एक छोटा प्रश्न पूछें, कोई भाषण नहीं।

श्रीमती पी.के. श्रीमथी टीचर : महोदया, प्रश्न पूछने की अनुमति प्रदान करने के लिए धन्यवाद।

मैं केवल कन्नूर के ईएसआई थोथड़ा अस्पताल के बारे में प्रश्न पूछना चाहती हूँ। यह दयनीय स्थिति में है यह लगभग 100 वर्ष पुराना अस्पताल है इसके पास सैकड़ों एकड़ भूमि है। इसलिए मैं यह पूछना चाहती हूँ कि क्या सरकार से कन्नूर स्थित ईएसआई थोथड़ा अस्पताल को ईएसआई निगम के अंतर्गत लेने हेतु विचार करेगी क्योंकि हथकरघा बीड़ी और कंमर उद्योग आदि को अनेक परम्परागत कामगार वहां है। इसलिए मैं सरकार से जानना चाहती हूँ कि क्या सरकार इस अस्पताल को अधिगृहित करेगी।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्या की चिंता अपने क्षेत्र के प्रति और श्रमिकों के प्रति है, चूंकि इस प्रश्न में यह विषय नहीं आया है। अगर वह आगे बात करेंगी तो मैं इस मामले में उन्हें जानकारी दे दूंगा।

माननीय अध्यक्ष : आप इसे नोट करके रख लीजिएगा।

[अनुवाद]

डॉ. हिना विजय कुमार गावीत : 200 बिस्तरों अथवा 300 बिस्तरों और अधिक बिस्तरों वाले ईएसआई अस्पताल हैं। परन्तु उनसे कोई मेडिकल कॉलेज सम्बद्ध नहीं है। अतः मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहूंगी कि क्या सरकार इन 200 अथवा 300 बिस्तरों वाले ईएसआई अस्पतालों में कोई मेडिकल कॉलेज आरंभ करने की योजना बना रही है।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : बहुत माननीय सदस्यों के बहुत सुझाव आए हैं।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदया, मूल प्रश्न में मेडिकल कॉलेज की बात नहीं पूछी गई है।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : ईएसआई कुछ और प्रकार की संस्था है। आप सही हैं।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदया, सामान्य तौर पर मेडिकल कॉलेज की एक अलग योजना श्रम विभाग ईएसआई ने शुरू की थी। उसी योजना पर अभी हम काम कर रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : अभी बहुत माननीय सदस्यों ने प्रश्न पूछने हैं।

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : मेरा एक पंक्ति का प्रश्न है।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : केरल के परीपल्ली कोल्लम में ईएसआई पहला चिकित्सा महाविद्यालय, घोषित किया गया था। गत सप्ताह के दौरान, भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् ने स्थल का निरीक्षण किया था। उन्होंने स्टाफ और अवसंरचना संबंधी दो खामियां नोट की थीं। यह 500 बिस्तर वाला अस्पताल है। यदि 30 जुलाई से पूर्व यह इन दो कमियों को दूर नहीं करता है, निश्चित रूप से इस शैक्षिक वर्ष में, तो यह चिकित्सा महाविद्यालय को शुरू करने में असमर्थ होगा। क्या सरकार कमियों को दूर करने और भारतीय आयुर्विज्ञान परिषद् की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए पहल करेगी जिससे इस शैक्षिक वर्ष में ही यह पाठ्यक्रमों को शुरू करने के लिए समर्थ हो सके।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदया, ईएसआई बोर्ड लगातार इस दिशा में प्रयत्नरत है और हम माननीय सदस्य की चिंता से अवगत हैं।...
(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप इस बारे में चर्चा मांगिए। यह बहुत बड़ा प्रश्न है। हर एक के क्षेत्र में ईएसआई अस्पताल है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या 84, श्री वीरेन्द्र कश्यप। अनुपस्थित।
मंत्री जी।

[हिन्दी]

पूर्वोत्तर/पहाड़ी राज्यों में दूरसंचार सेवाएं

84. श्री वीरेन्द्र कश्यप : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पूर्वोत्तर और अन्य पहाड़ी राज्यों/क्षेत्रों में भारत संचार निगम लिमिटेड द्वारा दी जा रही मोबाइल सेवाओं में कमियों तथा कनेक्टिविटी समस्या, कॉल के बीच में कट जाने, कमजोर सिग्नलों, इत्यादि की ओर ध्यान दिया है;

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

(ग) क्या ऐसी जानकारी प्राप्त हुई है कि हिमाचल प्रदेश एवं अन्य पहाड़ी राज्यों में कई मोबाइल टावर लगाए गए हैं किन्तु उन्हें शुरू नहीं किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(घ) पूर्वोत्तर/पहाड़ी राज्यों/क्षेत्रों में दूरसंचार अवसंरचना में वृद्धि करने सहित इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई/किए जाने का प्रस्ताव है ताकि इन राज्यों/क्षेत्रों में उपभोक्ताओं को निर्बाध सेवा सुनिश्चित की जा सके?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (घ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

*चूंकि, श्री वीरेन्द्र कश्यप सदन में उपस्थित नहीं थे, माननीय अध्यक्ष द्वारा श्री जय प्रकार नारायण यादव को अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दी गई।

विवरण

(क) और (ख) जी, हां। सरकार पूर्वोत्तर राज्यों और अन्य पहाड़ी राज्यों में भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) के मोबाइल नेटवर्क की कमजोर कनेक्टिविटी सहित कुछ त्रुटिपूर्ण सेवाओं के प्रति सचेत है। सरकार बीएसएनएल की कनेक्टिविटी और सेवा आपूर्ति संबंधी समस्याओं का समाधान करके इसकी मोबाइल सेवाओं की सेवा गुणवत्ता में सुधार करने के लिए प्रतिबद्ध है।

सेवा गुणवत्ता मानदंडों का निर्धारण भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) द्वारा किया जाता है। हालांकि बीएसएनएल बैचमार्क मानदंडों को सामान्यतया पूरा करता है फिर भी कुछेक क्षेत्रों में कुछेक मानदंडों को सामान्यतया पूरा करता है फिर भी कुछेक क्षेत्रों में कुछेक मानदंडों के लिए बीएसएनएल की सेवाएं बैचमार्क स्तर से कुछ नीचे हैं। सेवा गुणवत्ता मानदंडों में ये कमियां नेटवर्क निष्पादन, उपभोक्ता सेवा आपूर्ति, संकुलन, अपर्याप्त नेटवर्क कवरेज आदि के कारण उत्पन्न होती हैं। पूर्वोत्तर क्षेत्र में काल ड्राप दर अधिक है क्योंकि कुछ क्षेत्रों में कवरेज संबंधी समस्या है। ट्राई द्वारा मार्च, 2014 को समाप्त तिमाही के लिए यथाप्रदत्त नेटवर्क मानदंड संबंधी सेवा गुणवत्ता आकलन का ब्यौरा संलग्न अनुबंध-I में दिया गया है।

(ग) बीएसएनएल ने सूचित किया है कि हिमाचल प्रदेश राज्य में 54 बेस ट्रांसीवर स्टेशन (बीटीएस) टावर संस्थापित किए गए हैं किन्तु हिमाचल प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा बिजली कार कनेक्शन दिए जाने में विलंब होने के कारण ये टावर अभी शुरू नहीं हो पाए हैं। बीएसएनएल ने सूचित किया है कि अन्य पहाड़ी राज्यों में ऐसा कोई टावर नहीं है जो संस्थापित किया गया है किन्तु शुरू नहीं किया गया हो।

(घ) बीएसएनएल चरण-VII योजना के अंतर्गत 4804 करोड़ रुपए की लागत से 15 मिलियन लाइनों के संस्थापन के माध्यम से हिमाचल प्रदेश और अन्य पहाड़ी राज्यों सहित पूरे देश में नेटवर्क का विस्तार कर

रहा है। पहाड़ी राज्यों में बीएसएनएल की चरण-VII विस्तार योजना का ब्यौरा संलग्न अनुबंध-II में दिया गया है।

सिग्नल गुणवत्ता में सुधार करने के लिए नए बीटीएस स्थापित किए जाने की योजना है और रेडियो फ्रीक्वेंसी का नियमित इष्टतम उपयोग किया जा रहा है। चरण-टप्प विस्तार योजना के अंतर्गत पहाड़ी राज्यों में 2202 बीटीएस (2जी) और नोड बी (3जी) संस्थापित किए जाने की योजना बनाई गई है और इनमें से 984 बीटीएस ने कार्य करना शुरू कर दिया है।

दूरसंचार आयोग ने दिनांक 13.06.2014 को आयोजित की गई अपनी बैठक में ट्राई की सिफारिशों के अनुसार 5336.18 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए एक विस्तृत दूरसंचार विकास योजना अनुमोदित की है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में दूरसंचार सेवाओं में सुधार करने और उसका संवर्धन करने के लिए निम्नलिखित क्षेत्रों पर विशेष ध्यान दिया गया है:-

- (i) सभी चिन्हित कवर न किए गए गांवों को 2जी मोबाइल कवरेज प्रदान करना।
- (ii) पूर्वोत्तर क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्गों पर निर्बाध 2जी मोबाइल कवरेज प्रदान करना।
- (iii) पूर्वोत्तर क्षेत्र में रीज्यों की राजधानियों और जिला मुख्यालयों पर ट्रांसमिशन नेटवर्क की व्यवस्था करना तथा विश्वसनीयता सुनिश्चित करना।

देश में मोबाइल कनेक्टिविटी से कवर न किए गए गांवों को चरणबद्ध रूप में कवर किया जाएगा जिसमें पूर्वोत्तर क्षेत्र के राज्यों के अलावा पहाड़ी राज्यों में आने वाले गांवों को पहले चरण में कवर किए जाने का प्रस्ताव है। इसके लिए सार्वभौमिक सेवा दायित्व निधि (यूएसओएफ) से वित्त पोषण सहायता प्राप्त की जाएगी।

अनुबंध-I

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण द्वारा निर्धारित सेवा गुणवत्तर के आधार पर बीएसएनएल में कार्य-निष्पादन निगरानी संकेतक

नेटवर्क मानदंड	बैचमार्क	सेवा क्षेत्र	निष्पादन
1	2	3	4
बीटीएस संचित डाउनटाइम (सेवा के लिए उपलब्ध नहीं)	≤2%	असम	2.84
		पूर्वात्तर	5.52

1	2	3	4
डाउनटाइम के कारण सबसे अधिक प्रभावित बीटीएस	≤2%	असम	6.02
		पूर्वोत्तर	17.05
काल सेट-अप सफलता दर (लाइसेंसधारक के स्वयं के नेटवर्क पर)	≤95%	पूर्वोत्तर	94.67
एसडीसीसीएच/पेजिंग चैनल संकुलन	≤1%	पूर्वोत्तर	355
टीसीएच संकुलन (प्रतिशत)	≤2%	पूर्वोत्तर	453
काल ड्राप रेट (%)	≤2%	असम	2.12
		पूर्वोत्तर	4.50
3% टीसीएच ड्राप से अधिक वाले प्रभावित प्रकोष्ठ	≤3%	असम	5.96
		पूर्वोत्तर	10.40
अच्छी वायस गुणवत्ता सहित कनेक्शन	≤95%	असम	90.47
		पूर्वोत्तर	93.68

नोट: टीसीएच ट्रैफिक चैनल

एसडीसीसीएच : स्टैंडअलोन समर्पित नियंत्रण चैनल

बीटीएस : बेस ट्रांसीवर स्टेशन

पूर्वोत्तर क्षेत्र में अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, मणिपुर, नागालैंड, त्रिपुरा, मिज़ोरम शामिल है।

अनुबंध-II

दिनांक 31.05.2014 और चरण-VII विस्तार योजना के अनुसार बीटीएस और नोड बी जाने की स्थिति

क्र. सं.	सर्किल का नाम	मई, 2014 को सेलुलर कैपिसिटी	फेज-VII के तहत क्षमता आवंटन	3जी सेवाओं के लिए चरण-VII में नोड-बी	2जी सेवाओं के लिए चरण-VII में बीटीएस
1.	असम	13,56,671	1,50,000	70	174
2.	पूर्वोत्तर-I	6,46,602	3,00,000	144	285
3.	पूर्वोत्तर-II	6,07,553	3,50,000	244	254
4.	हिमाचल प्रदेश	12,85,461	4,00,000	110	317
5.	जम्मू और कश्मीर	13,51,607	1,50,000	20	125
6.	उत्तराखंड	10,01,452	4,00,000	139	320
	जोड़	62,49,346	17,50,000	727	1,475

नोट: पूर्वोत्तर-I में मेघालय, त्रिपुरा और मिज़ोरम शामिल है।

पूर्वोत्तर-II में नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश और मणिपुर शामिल है।

बीटीएस-बेस ट्रांसीवर स्टेशन।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : महोदया, आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर राज्यों सहित बिहार के पूर्वांचल का इलाका, जो जंगलों, पहाड़ों से घिरा हुआ है और खासकर बांका, मुंगेर, जमुई, लखीसराय, भागलपुर का इलाका, जो सम्पूर्ण रूप से जंगल और पहाड़ से घिरा हुआ है वहाँ के सामान्य लोगों को कनेक्टिविटी कम होने के कारण, दूरसंचार सुविधा कम होने के कारण, टेलीफोन व्यवस्था अस्त-व्यस्त होने के कारण भारी परेशानी होती है क्योंकि उनकी आपस में बात नहीं हो पाती है।

मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि उन इलाकों में दूरसंचार व्यवस्था को सुनिश्चित करने के लिए ताकि आम जनो को सुरक्षा, सुविधा मिल सके, जन सुविधा को व्यवस्थित करने के लिए कौन-सा उपाय किया जा रहा है ?

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, इस विभाग का मंत्री बनने के बाद, जब मैंने इस विभाग की रिपोर्टिंग ली, तो मैंने उत्तर में भी उसका संकेत दिया है कि बीएसएनएल और एमटीएनएल में बहुत सुधार की गुंजाइश है। ये दोनों संस्थाएँ पांच-छह वर्ष पहले बहुत प्रोफिट में थीं, लेकिन एकाएक घाटे में चली गईं और इन्हें जो ढांचागत सहयोग देना चाहिए था, वह नहीं दिया गया। मेरी सरकार बहुत प्रमाणिकता से आदरणीय मोदी जी की अगुवाई में मानती है कि प्राइवेट प्लेयर्स के साथ प्रतिस्पर्धा प्रमाणिक तभी होगी जब बीएसएनएल और एमटीएनएल के प्रशासन को सुधारा जाएगा। इसके लिए हम कोशिश कर रहे हैं। मैं आपको बिहार के बारे में बताऊंगा।

माननीय अध्यक्ष : यह नार्थ-ईस्ट का प्रश्न है।

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, मैं हिली क्षेत्र की बात कहने जा रहा हूँ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी को बोलने दो, अगर वे बोलना चाहते हैं। आप सुझाव क्यों दे रहे हैं ?

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, हिली एरिया में 2202 नए बीटीएस लगाने की योजना है। टेलीकॉम कमीशन ने हाल ही में नार्थ-ईस्ट के लिए एक निर्णय किया है जिसमें हम नार्थ-ईस्ट और हिली रीज़न में 5336 करोड़ रुपयों की लागत से 6994 टावर स्थापित करने जा रहे हैं। जहाँ तक अपने बिहार के बारे में एक स्पेसिफिक सवाल किया है, बिहार में लगभग 539 टावर नये लगने की योजना है और मैं इस बात की चिंता करूंगा कि आपके क्षेत्र में भी यह हो जाए।

डॉ. रामशंकर कठेरिया : माननीय अध्यक्ष, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि जो अभी बीएसएनएल और

एमटीएनएल की बात आई है, ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हिली एरिया और नार्थ-ईस्ट एरिया के बारे में प्रश्न है।

डॉ. रामशंकर कठेरिया : जी, हाँ, हमारा तो उत्तर प्रदेश है और स्थिति यह है कि मैं आगरा से आता हूँ, वहाँ पर बीएसएनएल की सेवाएँ पूरी तरह से बिल्कुल ठप्प पड़ी हुई हैं। लोग कनेक्शन कटावा रहे हैं। वहाँ के जी.एम. से कई बार हम लोग मिले भी हैं और लिखित में भी हमने दिया है। मेरा माननीय मंत्री से अनुरोध है कि जो बीएसएनएल की सेवाएँ हैं, सामान्यतः यह विश्वास है कि जो प्राइवेट कंपनियाँ हैं, उनसे लोग मिल चुके हैं और धीरे-धीरे बीएसएनएल के सारे कनेक्शन कट रहे हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि इसमें सुधार की संभावना कब तक होगी और इस बारे में सरकार का क्या विचार है ?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष जी, यह पूरा प्रश्न पहाड़ों के बारे में है। मैं इतना ही कह सकता हूँ कि जब हमारी सरकारी बीएसएनएल को सुधारने के लिए कृतसंकल्प है तो पूरे देश के लिए है। आपने आगरा की एक विशेष समस्या बताई है। मैं स्वयं देखूंगा और चिंता करूंगा तथा सारे सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि मैंने अपने पदाधिकारियों को निर्देश दिया है कि माननीय सांसदों से सम्पर्क करके पूरे देश की चिंता विशेष रूप से करें। यह हम प्रायोरिटी से करने जा रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष : कुमारी सभिमता देव, प्रश्न से संबंधित प्रश्न पूछिए।

[अनुवाद]

कुमारी सुमिता देव : अध्यक्ष महोदया, धन्यवाद। माननीय दूरसंचार मंत्री ने इस बारे में हाल ही में वक्तव्य दिया है कि उत्तरपूर्वी राज्यों में 5000 करोड़ रुपए की लागत में 800 टॉवर्स लगाए जाएंगे। इसके लिए कितनी भूमि की आवश्यकता है और उत्तर पूर्व राज्यों के छोटी अनुसूची क्षेत्रों में भूमि अर्जन के लिए आपकी क्या योजना है ?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष महोदया, यह विशिष्ट साजो सामान का प्रश्न है। दूरसंचार आयोग ने मंत्रिमंडल में भारत सरकार द्वारा औपचारिक किए जाने के लिए यह निर्णय लिया है। टॉवर लगाने के लिए अधिक भूमि की आवश्यकता नहीं होती है। यदि यह छोटी अनुसूची का क्षेत्र है तो मैं इस अर्जन पर बंदिशों को समझता हूँ, परन्तु मैं अधिकारियों को ग्राम परिषदों, स्थानीय मुखियाओं और सरपंचों से बात करने के लिए निर्देशित करूंगा कि यदि भूमि अर्जन किया जाए तो यह संबंधित व्यक्तियों के लाभ के लिए हो। इस तरह हम इस कार्य को करेंगे। इसमें कोई समस्या नहीं होगी।

[हिन्दी]

श्री थुपस्तान छेवांग : माननीय अध्यक्ष जी, जम्मू और कश्मीर का जो लद्दाख क्षेत्र है, वह टेलीकॉम की दृष्टि से बहुत ही पिछड़ा हुआ है क्योंकि यह बहुत ही बड़ा एरिया है और दूर-दराज के इलाकों तक शायद हर तरह की सुविधा वहां पर उपलब्ध करना मुश्किल है लेकिन फिर भी बहुत सारे एरियाज अभी तक अनकवर्ड हैं। वहां किसी तरह की सेवाएं उपलब्ध नहीं हैं और दूर-दराज के इलाकों में डीएसपीटी ही सिर्फ दी गई है। जैसा कि माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में सातवें फेज में जम्मू और कश्मीर के बारे में बताया है कि वहां पर क्या-क्या सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इसमें लद्दाख के लिए क्या-क्या किया जा रहा है? चूंकि लद्दाख स्ट्रेटजीकली सबसे सेंसिटिव एरिया है, और चीन की तरह से लगातार यह कोशिश हो रही है तथा सीमाक्षेत्र में वे मोबाइल टॉवर लगा रहे हैं और हमारे क्षेत्र को टारगेट कर रहे हैं। उसको काउंटर करने के लिए भी यह जरूरी है कि लद्दाख में प्रोपर रूप से टेलीकॉम सर्विसेज हों। मैं मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या सेवेंथ फेज में लद्दाख के पूरे क्षेत्र में आप टेलीकॉम सुविधा उपलब्ध कराएंगे?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो लेह के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की है, मैं स्वयं लद्दाख-कारगिल में बहुत व्यापक दौरा कर चुका हूँ और वहां के लोगों की कठिनाई को जानता हूँ। आपने अपनी चिंता बताई है। मैंने विभाग को यह निर्देश दिया है कि हिली एरिया डवलपमेंट में जम्मू और कश्मीर, हिमाचल प्रदेश और उत्तराखंड की भी विशेष चिंता की जाए। नॉर्थ-ईस्ट की चिंता तो हम कर रहे हैं। आपने जो लेह और लद्दाख की बात बताई है, मैं उस चिंता को समझता हूँ और प्रशासन की ओर से हम पूरी कोशिश करेंगे कि लेह-लद्दाख कारगिल इलाकों को विशेष सहयोग दिया जाए ताकि वहां का बीएसएनएल का नेटवर्क और मजबूत बने।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : श्री अरविंद सावंत जी, आपका भी हिली एरिया है। मुझे मालूम है।

श्री अरविंद सावंत : महोदया, आपके माध्यम से, मैं माननीय मंत्री से एक स्पष्टीकरण चाहूंगा। जैसा कि उन्होंने सही कहा है, वह पर्वतीय क्षेत्रों से संबंधित प्रश्न है। मुझे इसके बारे में एक विशेष प्रश्न पूछना है। यह कैसे होता है कि निजी कंपनियों का नेटवर्क इस सभी क्षेत्रों में उपलब्ध है जबकि बीएसएनएल/एमटीएनएल का नेटवर्क इन क्षेत्रों में उपलब्ध नहीं है? माननीय मंत्री जी ने सही कहा है कि हमारे कुछ अधिकारी इनसे मिले हुए हैं और निजी कंपनियों के वेतन पर हैं।

माननीय अध्यक्ष : कृपया कोई आरोप नहीं लगाएं।

श्री अरविंद सावंत : महोदया, मैं यह आरोप नहीं लगा रहा हूँ। अतः मैं उनसे पूछना चाहूंगा कि क्या वह कोई जांच इसके बारे में शुरू कराएंगे। कितनी बीटीएस वे इस क्षेत्र में लगाने जा रहे हैं और इसके लिए मंत्रालय द्वारा कितना धन जारी किया जा चुका है?

श्री रवि शंकर प्रसाद : अध्यक्ष महोदया, मैं जानता हूँ, माननीय सदस्य अधिक ज्ञानवान हैं क्योंकि वह श्रमिक संगठनों के प्रमुख हैं। परंतु बीएसएनएल/एमटीएनएल की आवश्यकताओं के लिए क्या गलत हुआ है, उसे स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है। मैं इस सदन के समक्ष स्पष्ट रूप से स्वीकार करता हूँ कि बीएसएनएल और एमटीएनएल को भी समर्थन मिलना चाहिए था वह नहीं मिला, वह किन कारणों से, उसमें मैं नहीं जाना चाहता। मैं इस सदन को बता रहा हूँ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कृपया उन्हें बताने दें, वह क्या करने वाले हैं।

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय अध्यक्ष महोदया, चूंकि प्रश्न पर्वतीय क्षेत्रों का है, मैं दूसरे पक्ष के सदस्यों को बताऊंगा कि उचित समय पर क्या किया गया है। परंतु सभी अधिकारियों के विरुद्ध एकसमान आरोप लगाना कि वे मिले हुए हैं उचित नहीं है। यदि माननीय सदस्य के पास कोई विशिष्ट आरोप है, तो उन्हें इसे मुझे साँपना चाहिए, हम उचित कार्रवाई करेंगे।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न 85, हिली एरिया का है, बाद में आपको समय दूंगी।

...(व्यवधान)

श्रम न्यायालय/अधिकरण

***85. श्रीमती रमा देवी :** क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न श्रम संबंधी विवादों के समाधान के लिए राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने श्रम न्यायालयों/अधिकरणों की स्थापना की गई है;

(ख) गत तीन वर्षों में और चालू वर्ष के दौरान इनके पास न्यायालय/अधिकरण-वार कितने मामले लांबित हैं और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि श्रम न्यायालयों/अधिकारियों द्वारा पारित आदेशों को नियोजकों द्वारा लागू नहीं किया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और नियोजकों द्वारा श्रम न्यायालयों/अधिकरणों द्वारा पारित आदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए क्या व्यवस्था तथा निगरानी तंत्र बनाया गया है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

(क) औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के उपबंधों के अनुसार, केन्द्रीय सरकार ने केन्द्रीय क्षेत्र में होने वाले औद्योगिक विवादों के समाधान हेतु विभिन्न राज्यों में 22 केन्द्रीय सरकार औद्योगिक अधिकरण-सह-श्रम न्यायालयों (सीजीआईटी-कम-एलसी) स्थापित किए हैं। राज्य-वार ब्यौरा संलग्न अनुबंध-1 में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के संबंध में उनके पास लंबित मामलों की संख्या संलग्न अनुबंध-II में दी गई है। सीजीआईटी-सह-एलसी द्वारा सूचित किए गए मामले लंबित रहने के कारणों में सुनवाई के समय प्रभावित पक्षधारों की अनुपस्थिति, दस्तावेज दाखिल करने के लिए पक्षकारों द्वारा बारंबार स्थगन की मांग, समुचित सरकार द्वारा जारी संदर्भ-आदेशों तथा अधिकरणों द्वारा आरंभिक बिन्दुओं पर जारी आदेशों को चुनौती देते हुए पक्षकारों का उच्च न्यायालयों अथवा उच्चतम न्यायालय में चले जाना और पक्षकारों की अपने मामलों को लोक आदालतों में निपटवाने के लिए आगे आने की अनिच्छा शामिल हैं।

(ग) और (घ) सीजीआईटी-सह-एलसी द्वारा पारित आदेश सरकारी राजपत्र में अधिसूचित किए जाते हैं और वे नियोक्ताओं पर बध्यकारी होते हैं। अधिकांश मामलों में, नियोक्ता श्रम न्यायालयों/अधिकरणों के आदेशों को कार्यान्वित कर देते हैं। तथापि, किसी मामले में पंचाट कार्यान्वित नहीं किए जाने की स्थिति में, पंचाट के कार्यान्वयन हेतु कामगार समुचित सरकार के श्रम विभाग के पास जा सकता है। कार्यान्वयक प्राधिकारी, कानून की सम्यक प्रक्रिया का पालन करने के उपरांत, सीजीआईटी-सह-एलसी के पंचाट/आदेश को कार्यान्वित नहीं करने के लिए औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 29 के अंतर्गत नियोक्ताओं का अभियोजन कर सकता है।

(ङ) श्रम न्यायालयों/अधिकरणों द्वारा जारी पंचाटों के कार्यान्वयन में तेजी लाने के क्रम में एक बड़े कदम के रूप में, 2010 में औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 की धारा 11 में उप-धाराएं (9) और (10) जोड़ी गई थीं। परिणामतः श्रम न्यायालय अथवा अधिकरण द्वारा पारित प्रत्येक पंचाट को सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 के अंतर्गत किसी सिविल कोर्ट के आदेशों अथवा डिग्री के निष्पादन हेतु निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार निष्पादित किया जाता है।

यह उपबंध श्रम न्यायालय अथवा अधिकरण द्वारा पारित किसी पंचाट को क्षेत्राधिकार वाले किसी सिविल न्यायालय को संप्रेषित करने में समर्थ बनाता है और ऐसा सिविल न्यायालय पंचाट को इस ढंग से निष्पादित करेगा, जैसे कि यह उसके द्वारा पारित कोई डिग्री हो।

अनुबंध-II

केन्द्रीय सरकार औद्योगिक अधिकरण सह-श्रम न्यायालय

क्र. सं.	राज्य/संघ क्षेत्र	सीजीआईटी-सह-श्रम न्यायालयों की संख्या	सीजीआईटी-सह श्रम न्यायालय की अवस्थिति
1	2	3	4
1.	दिल्ली	2	कोर्ट संख्या I और II
2.	उत्तर प्रदेश	2	कानपुर, लखऊ
3.	हरियाणा और पंजाब	2	चंडीगढ़ कोर्ट संख्या I और II
4.	झारखंड	2	धनबाद कोर्ट संख्या I और II
5.	पश्चिम बंगाल	2	आसनसोल, कोलकाता*
6.	गुजरात	1	अहमदाबाद
7.	आंध्र प्रदेश	1	हैदराबाद
8.	मध्य प्रदेश	1	जबलपुर
9.	कर्नाटक	1	बेंगलूरु
10.	तमिलनाडु	1	चेन्नई
11.	केरल	1	एर्नाकुलम
12.	महाराष्ट्र	3	नागरपुर, मुंबई कोर्ट संख्या I* और II
13.	ओडिशा	1	भुवनेश्वर
14.	राजस्थान	1	जयपुर
15.	असम	1	गुवाहाटी
कुल		22	

*कोलकाता और मुंबई (न्यायालय संख्या-1) सीजीआईटी-सह-एलसी राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरणों के रूप में भी कार्य करते हैं।

अनुबंध-II

पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के संबंध में सीजीआईटी-सह-श्रम न्यायालय के पास लंबित मामलों की संख्या

क्र. सं.	सीजीआईटी-सह-श्रम न्यायालय का नाम	2011-12		2012-13		2013-14		2014-15 (31.5.2014 की स्थिति के अनुसार)	
		मामले	आवेदन	मामले	आवेदन	मामले	आवेदन	मामले	आवेदन
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	मुंबई-I	230	91	208	94	242	138	241	137
2.	मुंबई-II	408	380	417	381	470	376	461	380
3.	धनबाद-I	1545	331	1,457	297	1,397	199	1,381	171
4.	धनबाद-II	793	37	751	39	781	36	764	24
5.	आसनसोल	594	49	518	51	471	42	473	42
6.	चंडीगढ़-I	230	24	265	48	325	45	307	50
7.	चंडीगढ़-II	124	33	205	30	442	48	523	47
8.	दिल्ली-I	361	38	387	42	376	43	365	43
9.	कानपुर	615	230	612	261	740	223	754	151
10.	जबलपुर	2022	236	1,897	224	1,595	171	1,554	165
11.	चेन्नई	288	10	320	14	298	13	287	12
12.	बेंगलूरु	516	74	525	110	529	115	529	125
13.	हैदराबाद	807	596	1,053	613	900	589	915	589
14.	नागपुर	598	8	356	7	251	13	237	16
15.	भुवनेश्वर	414	357	383	357	384	380	405	384
16.	लखनऊ	481	47	497	46	514	51	529	53
17.	जयपुर	328	109	360	114	398	111	404	111
18.	नई दिल्ली-II	445	53	506	59	551	109	557	131
19.	गुवाहाटी	46	7	76	8	91	32	89	35
20.	एर्नाकुलम	78	18	100	11	128	6	139	5
21.	अहमदाबाद	2128	1651	2,219	1,624	2,336	1,566	2,329	1,550
22.	चंडीगढ़-II	575	41	515	54	503	64	490	65
		13,626	4,420	13,627	4,484	13,722	4,370	13,733	4,286

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
मुंबई-1 राष्ट्रीय अधिकरण		6	154	6	153	8	152	8	152
कोलकाता राष्ट्रीय अधिकरण		10	79	10	79	10	79	10	79
राष्ट्रीय अधिकरणों सहित कुल		13,642	4,653	13,643	4,716	13,740	4,601	13,751	4,517

श्रीमती रमा देवी : माननीय अध्यक्ष, देश में मजदूरों के हितों को ध्यान में रखने के लिए अनेक कानून बने हैं। इनका पालन श्रम न्यायालय एवं श्रम ट्रिब्यूनल द्वारा किया जाता है। मुझे सदन के यह बताते हुए खेद हो रहा है। कि पूंजीपतियों एवं उद्योगपतियों के दबाव में श्रमिकों के हित में बनाए गए कानूनों का पालन नियमानुसार नहीं हो रहा है। जब कानून का पालन नहीं होता है तो कई मामले न्यायालयों में लंबे समय तक चलने के कारण श्रमिकों के परिवार भुखमरी के शिकार होते हैं। क्या सरकार श्रम न्यायालय एवं श्रम ट्रिब्यूनल के कार्यों की समीक्षा करती है? यदि हां, तो समीक्षा कब की गई और इसके परिणाम क्या हैं?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष, माननीय सदस्या की चिंता श्रमिकों के प्रति है। श्रम न्यायालयों में बहुत से प्रकरण विचाराधीन हैं, उनमें विलंब भी हुआ है और इनकी समीक्षा सरकार समय-समय पर करती है। इसके लिए सरकार ने श्रम न्यायालयों और अधिकरणों को अनुरोध किया है तथा उच्च न्यायालय को भी अनुरोध पत्र लिखा है कि इस मामले में हमारे आग्रह को स्वीकार करके निष्पादन की प्रक्रिया में शीघ्रता लाई जाए। श्रम न्यायालयों और अधिकरणों में पीठासीन अधिकारी उच्च न्यायालय के सेवानिवृत्त न्यायाधीश होते हैं और विशुद्ध रूप से हम समय-समय पर उन के कार्यनिष्पादन की विवरणी मांगते रहते हैं। सरकार इस चिंता से पूरी तरह वाकिफ है कि मजदूरों के हित सुरक्षित रहें और उन पर कोई कुठाराघात न हो।

श्रीमती रमा देवी : माननीय अध्यक्ष, जब श्रम न्यायालय या ट्रिब्यूनल के माध्यम से कोई फैसला दिया जाता है तो उसमें अधिकारियों के निर्णय की कोई समीक्षा मंत्रालय या एजेंसियों में नहीं की जाती है। इस कारण कंपनी मालिक एवं सरकारी अधिकारियों की बढ़ रही मनमानी और शोषणकारी कार्यों को नियंत्रित करना असंभव हो गया है। क्या सरकार के पास कोई ऐसी व्यवस्था है जिससे श्रम न्यायालय या श्रम ट्रिब्यूनल के निर्णय में किसी कानून का पालन करने वाले अधिकारी या कंपनी मालिक के दायित्व के विरुद्ध कार्यवाही की जा सके। इस संबंध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष, श्रम न्यायालयों के द्वारा जो निर्णय आते हैं, उनका अनुपालन सुनिश्चित हो, यह सरकार इसका

निरंतर प्रयास करती रहती है और कानून में भी इस प्रकार के प्रावधान किये गये हैं। जब यह विषय सरकार के समक्ष आता है और निर्णय आता है, तो निश्चित रूप से उसे गजट नोटिफाइड किया जाता है, गजट में आने के बाद लगातार इस बात का आग्रह होता है और निर्देश जारी होते हैं कि इम्प्लायर उसका पालन करे और अगर वह पालन नहीं करता तो निश्चित रूप से सरकार दूसरे न्यायालय में जाकर कार्रवाई करती है और उस पर कार्रवाई हो, इस बात को सुनिश्चित करती है।

श्री भगवंत मान : अध्यक्ष महोदय, लेबर मिनिस्टर से मेरा इसमें एक सप्लीमेंट्री क्वेश्चन है कि ढाबों और ईट के भट्टों पर ज्यादातर छोटे-छोटे बच्चे काम करते हैं...

माननीय अध्यक्ष : क्या यह श्रम न्यायालय से संबंधित प्रश्न है?

श्री भगवंत मान : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या श्रम मंत्रालय बतायेगा कि ऐसे बच्चों के कितने केस आ चुके हैं? वहां के छोटे-छोटे बच्चे काम करते हैं, उन्हें वहां से कितनी देर में मुक्त किया जा सकता है, मैं यही जानना चाहता हूँ?

माननीय अध्यक्ष : यह प्रश्न इससे संदर्भित नहीं है।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष, इस प्रश्न में से यह पूरक प्रश्न उद्भूत नहीं होता है।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : श्री विनसेंट एच. पाला : अनुपस्थित।

उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में सिविल विमानपत्तन और हैलीपेड

*86. श्री विनसेंट एच. पाला : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर-पूर्वी राज्यों में कार्यरत सिविल विमानपत्तनों/हैलीपेडों

*चूंकि, श्री विनसेंट एच. पाला सदन में उपस्थित नहीं थे, माननीय अध्यक्ष द्वारा श्री जितेन्द्र चौधरी को अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दी गई।

तथा ऐसे विमानपत्तनों/हेलीपेडों, जिन्होंने क्षेत्र में अपना परिचालन बंद कर दिया है, का ब्यौरा क्या है तथा इसके राज्य-वार क्या कारण हैं;

(ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान क्षेत्र में सिविल विमानपत्तनों/हेलीपेडों के उन्नयन के लिए प्राप्त प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है और इन पर क्या कार्रवाई की गई तथा उक्त अवधि के दौरान इन राज्यों में जिन सिविल विमानपत्तनों/हेलीपेडों का उन्नयन किया गया है, उनका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या नागर विमानन महानिदेशालय ने उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में सभी महत्वपूर्ण विमानपत्तनों, एयरफील्डों तथा हेलीपेडों का व्यापक निरीक्षण कराया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) उड़ान तथा हेलीकॉप्टर सेवाओं में वृद्धि पर इस क्षेत्र में वायु संपर्क बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्री (श्री अशोक गजपति राजू) : (क) से (घ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) पूर्वोत्तर राज्यों में प्रचालनरत सिविल हवाईअड्डों और हेलीपेडों का ब्यौरा संलग्न अनुबंध-I में दिया गया है। पिछले तीन वर्षों के दौरान इन राज्यों में किसी भी प्रचालनरत हवाईअड्डे पर प्रचालन बंद नहीं हुए हैं। तथापि, एमआई-172 हेलीकॉप्टर दुर्घटना के बाद तवांग हेलीपेड पर प्रचालन बंद कर दिया गया था।

(ख) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान पूर्वोत्तर राज्यों में सिविल हवाईअड्डों के स्तरोन्नयन के लिए प्राप्त प्रस्तावों तथा उन पर

की गई कार्रवाई का ब्यौरा और साथ ही इन राज्यों में स्तरोन्नयन सिविल हवाईअड्डों का ब्यौरा भी संलग्न अनुबंध-II में दिया गया है। हेलीपेडों के स्तरोन्नयन के लिए ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) नागर विमानन महानिदेशालय (डीजीसीए) ने 6 अगस्त, 2010 को अगरतला हवाईअड्डे का निरीक्षण किया और अवलोकन किया कि रनवे के विस्तार से पहले इस हवाईअड्डे को बी-737 विमान के प्रचालन के लिए खतरनाक समझा गया था। तथापि, रनवे का 457 मीटर विस्तार किए जाने बाद, इस हवाईअड्डे का बी-737 और ए-320 विमानों के संचालन के लिए स्तरोन्नयन किया गया है। डीजीसीए ने 4-5 अगस्त, 2010 के दौरान लेंगपई (आईजौल) हवाईअड्डे का भी निरीक्षण किया और पाया गया कि यह हवाईअड्डे पहाड़ियों से घिरा हुआ है और चूंकि रनवे की उपयोगिता एक ही दिशा से है, यह एक जोखिमपूर्ण हवाईअड्डा है। ये निरीक्षण संचालन मौसम-विज्ञान सेवाओं सहित संचार और दिक्कालन सेवाओं के संबंध में इकाओ के विनियमों के सापेक्ष में हवाईअड्डों के जोखिम का आकलन करने के लिए किए गए थे।

(घ) हवाई परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन का लक्ष्य हासिल करने की दृष्टि से और देश के दरदराज के क्षेत्रों की संपर्कता की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, सरकार ने मार्ग संवितरण दिशा-निर्देश जारी किए हैं। पवन हंस लिमिटेड और थाम्पी एविएशन प्रा. लिमिटेड द्वारा मिजोरम और नागालैंड में हेलीकॉप्टरों द्वारा हवाई संपर्कता मुहैया कराई गई है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए/से मौजूदा विमान प्रचालनों और हेलीकॉप्टर प्रचालनों का ब्यौरा क्रमशः संलग्न अनुबंध-III और अनुबंध-IV में दिया गया है।

अनुबंध-I

पूर्वोत्तर क्षेत्र में प्रचालनरत सिविल हवाईअड्डों और हेलीपेडों का ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य	हवाईअड्डा		हेलीपैड	
		संख्या	नाम/शहर	संख्या	नाम/शहर
1	2	3	4	5	6
1.	अरुणाचल प्रदेश	—	—	13	ईटानगर, पासीघाट, आलंग, बालुक पुंग, सागली, दिरांग, टाले, रोइंग, डेपारिजियो, दंबूक, मियाओ, खोंसा और खारसंग।
2.	असम	4	डिब्रूगढ़, गुवाहाटी, जोरहाट और सिलचर	—	—
3.	मणिपुर	1	इम्फाल	—	—

1	2	3	4	5	6
4.	मेघालय	1	शिलांग	02	शिलांग और तुरा
5.	मिज़ोरम	1	आइजल	09	आइजल, सिलचर, खाजवाल, चंपई, कमला नगर, लुंगली, मामित, सर्चिप और कोलासॉब
6.	नागालैंड	1	दीमापुर	06	कोहिमा, मुखोलचांग, तुएनसांग, माऊ, फेक वोखा, और जुनोवोट
7.	सिक्किम	—	—	—	
8.	त्रिपुरा	1	अगरतला	09	धर्मनगर, कैलाशहर, कंचनपुर, खोवाई, गण्डाचरा, उदयपुर, कमलपुर, पानीसागर और भोंगमून।

अनुबंध-II

पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सिविल हवाईअड्डों के स्तरोन्नयन के लिए प्राप्त हुए प्रस्ताव और उन पर की गई कार्यवाइयां

हवाईअड्डा	प्रस्ताव	की गई कार्यवाइयां
1	2	3
अरुणाचल प्रदेश	ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे का विकास	ग्रीफील्ड हवाईअड्डे के लिए ईटानगर के निकट होलोंगी में साइट की पहचान की गई है। एएआई ने मास्टर प्लान तैयार कर दिया है और डीपीआर तथा पर्यावरण प्रभाव आकलन तैयार करने के लिए परामर्श कार्य सौंपा जा चुका है। राज्य सरकार पहले ही परियोजना से प्रभावित होने वाले सभी लोगों की पहचान करने का निदेश दे चुकी है ताकि परियोजना के लिए पुनर्वास संबंधी आवश्यकताओं का रोका जा सके और साथ ही भूमि की लागत से आंकड़े संशोधित किए जा सकें।
तेजू	एटीआर 72 प्रचालनों के लिए हवाईअड्डे का प्रचालनीकरण	सरकार परियोजना को अनुमोदित कर चुकी है और 2010 में निधि आवंटित की जा चुकी है। एएआई ने राज्य सरकार से हवाईअड्डा अपने हाथों में ले लिया है और स्तरोन्नयन कार्य आरंभ किया जा चुका है। पीडीसी दिसंबर, 2015 है।
तवांग	ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे का विकास	लूमला गांव में स्थल का संयुक्त निरीक्षण किया जा चुका है और राज्य सरकार को निरीक्षण रिपोर्ट सौंपी जा चुकी है।
असम		
गुवाहाटी	अंतर-क्षेत्रीय हब का विकास	एएआई ने तीन हैंगरों के साथ-साथ एक कनेक्टिंग एप्रन के निर्माण और अन्य संबद्ध कार्य हाथ में लिए हैं। पीडीसी सितंबर, 2014 है।
डिब्रूगढ़	अंतर-क्षेत्रीय हब का विकास	21.43 करोड़ रुपये की लागत से एक हैंगर के निर्माण के लिए संशोधित डीपीआर फरवरी, 2014 में एनईसी को प्रस्तुत की गई थी।

1	2	3
	रात्रि अवतरण सुविधाएं	रात्रि अवतरण सुविधाएं मुहैया करा दी गई हैं और जुलाई, 2013 में डीजीसीए से अनुमति प्राप्त की जा चुकी है।
	रनवे का 7500 फुट तक विस्तार	कार्य की डीपीआर के लिए एनईसी से अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया। राज्य सरकार ने भूमि अधिग्रहण करके सौंप दी है। चारदीवारी निर्माण कार्य के लिए निविदा कार्रवाई आरंभ की जा चुकी है।
रूपसी	गैर-प्रचालनिक हवाईअड्डे का प्रचालनीकरण	हवाईअड्डे को भारतीय वायुसेना के संयुक्त उपयोग के लिए विकसित किए जाने का निर्णय लिया गया और एएआई ने एक सिविल एन्क्लेव का निर्माण करने का निर्णय लिया। राज्य सरकार के राजस्व विभाग ने भूमि सर्वेक्षण कर लिया है और हवाईअड्डे की भूमि की चारदीवारी का चिह्नित करने के लिए चारदीवारी के पत्थर खड़े किए जा चुके हैं।
सिल्चर (सिविल एन्क्लेव)	हवाईअड्डे का स्तरोन्नयन	राज्य सरकार से नए सिविल एन्क्लेव के लिए भूमि मुहैया कराने का अनुरोध किया गया था क्योंकि मौजूदा सिविल एन्क्लेव का विस्तार भावी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए व्यवहार्य नहीं है।
मणिपुर		
इंफाल	अंतर-क्षेत्रीय हब/अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में विकास	एएआई ने मौजूदा टर्मिनल भवन के आशोधन और विस्तार का काम हाथ में लिया है ताकि इसे अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों की संभलाई के लिए भी उपयुक्त बनाया जा सके। कार्य सितंबर, 2013 में पूरा किया गया था और 14 नवंबर, 2013 से हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा घोषित किया जा चुका है।
		36.90 करोड़ रूपए की लागत से एक हॉल के निर्माण के लिए संशोधित डीपीआर फरवरी, 2014 में एनईसी को प्रस्तुत की गई थी। पीडीसी दिसंबर, 2014 है।
मिज़ोरम		
लेंगपुई	सुविधाओं में वृद्धि	हवाईअड्डा राज्य सरकार का है। राज्य सरकार हवाईअड्डे को एएआई को सौंपने की योजना बना रही है।
मेघालय		
बारापानी (शिलांग)	ए-321 प्रचालनों के लिए हवाईअड्डे का स्तरोन्नयन	वर्ष 2010 में नया टर्मिनल भवन निर्मित करके चालू कर दिया गया था। सुरक्षा और संरक्षा अवसंरचना का स्तरोन्नयन करने के लिए एनईसी से निधि संस्वीकृत प्राप्त की गई। तथापि, ग्रामीणों ने भूमि के मुआवजे के भुगतान और गांव और सड़क को मोड़े जाने संबंधी मुद्दों को लेकर अगस्त, 2013 से काम रोक दिया। राज्य सरकार से मुद्दों का समाधान करने का अनुरोध किया गया। इन मुद्दों का समाधान किए बिना कोई अन्य विकास कार्य हाथ में नहीं लिया जा सकता।

1	2	3
		रनवे के विस्तार, एप्रन के विस्तार, आईएलएस की संस्थापना और अन्य अनुषंगी कार्यों के लिए, एनईसी को जून, 2014 में निधि मंजूर किए जाने के लिए 181.6 करोड़ रुपए की लागत की डीपीआर (संशोधित) प्रस्तुत की गई थी।
बाल्जेक (तुरा)	एटीआर 72 प्रचालनों के लिए हवाईअड्डे का विकास	राज्य सरकार हवाईअड्डे को एएआई को सौंपने की योजना बना रही है।
नागालैंड		
चैतू	ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा	ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे के लिए चैतू में प्रस्तावित स्थल की प्रचालनों संबंधी कुछ समितिताएं हैं और पहाड़ी क्षेत्र की वजह से निर्माण लागत भी अत्यधिक है। तदनुसार राज्य सरकार को किसी अन्य सपाट स्थल की पहचान करने की सलाह दी गई थी ताकि बड़े हवाईअड्डे की योजना बनाई जा सके। राज्य सरकार ने रुजाफेमा में एक स्थल की पहचान की है। इसके लिए विस्तृत अध्ययन और स्थल दौरे के बाद पूर्व-व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की जा सकती है। राज्य सरकार से दौरे के लिए उपयुक्त तारीख मुहैया कराने का अनुरोध किया गया है।
सिक्किम		
पेक्योंग	एटीआर 72 प्रचालनों के लिए ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे का निर्माण	स्थानीय ग्रामीणों द्वारा पुनर्वास के मुद्दे पर दिसंबर, 2013 से काम रोक दिया गया। पुनर्वास और मुआवजे के मुद्दों का समाधान करने के लिए राज्य सरकार द्वारा ठोस कार्रवाई किए जाने तक कार्य की पूर्णता की संशोधित तारीख निर्धारित नहीं की जा सके है।
त्रिपुरा		
अगरतला	अंतर-क्षेत्रीय हब के रूप में विकास	34.16 करोड़ रुपए की लागत से हैंगर के निर्माण के लिए डीपीआर मई, 2014 में एनईसी को निधि मंजूर किए जाने के लिए प्रस्तुत की गई थी।
	नए टर्मिनल भवन का निर्माण	राज्य सरकार ने लगभग 70 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया है। तथापि, राज्य सरकार द्वारा पुनर्वास संबंधी मुद्दों का समाधान किया जा रहा है।
कमलपुर	एटीआर 72 प्रचालनों के लिए विकास और प्रचालनीकरण	एएआई ने राज्य सरकार को 50.50 एकड़ भूमि का अधिग्रहण करने के अनुरोध सहित मास्टर प्लान प्रस्तुत कर दिया है।
कैलासाहर	एटीआर 72 प्रचालनों के लिए विकास और प्रचालनीकरण	एएआई ने राज्य सरकार को लगभग 75 एकड़ भूमि का अधिग्रहण करने के अनुरोध सहित मास्टर प्लान प्रस्तुत कर दिया है।

अनुबंध-III

पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए/से मौजूदा विमान प्रचालन

एयरलाइन	मार्ग	आवृत्ति/सप्ताह	ए/सी प्रकार	ए/सी की क्षमता
1	2	3	4	5
एयर इंडिया	कोलकाता-डिब्रूगढ़-दीमापुर-कोलकाता	3	ए320	168
	कोलकाता-दिमापुर-डिब्रूगढ़-कोलकाता	2	ए319	122
	कोलकाता-आइजल-इम्फाल-कोलकाता	3	ए319	144
	कोलकाता-इम्फाल-आइजल-कोलकाता	4	ए319	144
	कोलकाता-गुवाहाटी-कोलकाता	5	ए319	122
		2	ए320	168
	कोलकाता-अगरतला-कोलकाता	7	ए319	144
	कोलकाता-सिलचर-कोलकाता	2	ए319	144
		1	ए319	122
		1	ए320	168
	कोलकाता-गुवाहाटी-इम्फाल वापसी	7	ए320	168
	कोलकाता-आइजल-कोलकाता (एमएचए चार्टर)	1	ए319	144
	कोलकाता-इम्फाल-कोलकाता (एमएचए चार्टर)	5	ए319	144
	कोलकाता-अगरतला-कोलकाता (एमएचए चार्टर)	6	ए319	144
	कोलकाता-सिलचर-कोलकाता (एमएचए चार्टर)	1	ए319	144
कोलकाता-इम्फाल-कोलकाता (एमओडी चार्टर)	1	ए319	144	
जेट एयरवेज	कोलकाता-गुवाहाटी-कोलकाता	28	बी737-800/ एटीआर	168/68
	कोलकाता-अगरतला-कोलकाता	14	एटीआर	68
	कोलकाता-जोरहाट-कोलकाता	7	एटीआर	68
	कोलकाता-आइजल-कोलकाता	7	एटीआर	68
	कोलकाता-सिलचर-कोलकाता	7	एटीआर	68
	सिलचर-गुवाहाटी-सिलचर	7	एटीआर	68

1	2	3	4	5
	आइजल-गुवाहाटी-आइजल	7	एटीआर	68
	इंफाल-गुवाहाटी-इंफाल	5	बी737-800	168
	जोरहाट-गुवाहाटी-जोरहाट	2	बी737-800	168
	दिल्ली-बागडोगरा-दिल्ली	7	बी737-800	126
	कोलकाता-बागडोगरा-दिल्ली	7	बी737-800	154
जेटलाइट	दिल्ली-गुवाहाटी-डिब्रूगढ़-गुवाहाटी-दिल्ली	7	बी737-800	170
इंडिगो	दिल्ली गुवाहाटी-इम्फाल और वापसी मार्ग	14	ए320	180
	कोलकाता-डिब्रूगढ़ और वापसी मार्ग	14	ए320	180
	कोलकाता-गुवाहाटी और वापसी मार्ग	21	ए320	180
	कोलकाता-अगरतला और वापसी मार्ग	7	ए320	180
	कोलकाता-बागडोगरा-गुवाहाटी-मुंबई और वापसी मार्ग	7	ए320	180
	कोलकाता-इम्फाल-अगरतला-कोलकाता	7	ए320	180
	कोलकाता-अगरतला-इम्फाल-कोलकाता	7	ए320	180
	बेंगलूरु-गुवाहाटी-अगरतला-कोलकाता और वापसी मार्ग	7	ए320	180
	दिल्ली-बागडोगरा और वापसी मार्ग	7	ए320	180
	बागडोगरा-कोलकाता और वापसी मार्ग	7	ए320	180
	दिल्ली-डिब्रूगढ़-गुवाहाटी-दिल्ली	7	ए320	180
स्पाइसजेट	कोलकाता-अगरतला-गुवाहाटी और वापसी मार्ग	7	बी737-800	189
	बेंगलूरु-कोलकाता-गुवाहाटी और वापसी मार्ग	7	बी737-800	189
	दिल्ली-बागडोगरा-गुवाहाटी-दिल्ली	7	बी737-800	189
	कोलकाता-बागडोगरा और वापसी मार्ग	7	बी737-800	189
	दिल्ली-गुवाहाटी-बागडोगरा दिल्ली	7	बी737-800	189
	कोलकाता-गुवाहाटी और वापसी मार्ग	7	बी737-800	189
	दिल्ली-गुवाहाटी और वापसी मार्ग	7	बी737-800	189

1	2	3	4	5
	मुंबई-कोलकाता-अगरतला और वापसी मार्ग (अस्थायी उड़ान 14 दिन)	7	बी737-800	189
	दिल्ली-बागडोगरा और वापसी मार्ग	7	बी737-800	189
गो एयर	दिल्ली-गुवाहाटी-दिल्ली	7	ए320	176
	दिल्ली-बागडोगरा-दिल्ली	7	ए320	176
	कोलकाता-गुवाहाटी-कोलकाता	7	ए320	176
	कोलकाता-बागडोगरा-कोलकाता	7	ए320	176

अनुबंध-IV

पूर्वोत्तर क्षेत्र में पवन हंस द्वारा हेलीकॉप्टर सेवाएं

राज्य	बेस	प्रदान किया गया हेलीकॉप्टर	जोड़े गए सेक्टर/उपयोगिता
1	2	3	4
सिक्किम	गंगटोक	01 बेल 407	गंगटोक-बागडोगरा
त्रिपुरा	अगरतला	01 डॉफिन एन	अगरतला-गंदाचार गंदाचार-कंचनपुर कंचनपुर-अगरतला अगरतला-कैलाशहर कैलाशहर-धर्मनगर धर्मनगर-अगरतला
अरुणाचल प्रदेश	ईटानगर	01 एमआई-172 01 डॉफिन एन	ईटानगर-गुवाहाटी ईटानगर-डिब्रूगढ़ ईटानगर-पासीघाट ईटानगर-जीरो ईटानगर-एलॉग ईटानगर-तेजु ईटानगर-अनीनी ईटानगर-दपारिजो ईटानगर-रोइंग

1	2	3	4
मिज़ोरम	आइजोल	01 डॉफिन एन	आइजोल-लुंगलेई लुंगलेई-सइयाह सइयाह-आइजोल आइजोल-कमलनगर आइजोल-खवाजॉल खवाजॉल-चंपई आइजोल-हंथइल आइजोल-कोलासिब
मेघालय	शिलांग	01 डॉफिन एन-3	गुवाहाटी-शिलांग गुवाहाटी-नुरा

श्री जितेन्द्र चौधरी : माननीय मंत्री जी के वक्तव्य के अनुसार त्रिपुरा राज्य में कमलपुर तथा कैलाश सहर नामक दो हवाईअड्डे बेकार पड़े हैं और इसमें यह भी कहा गया है कि राज्य सरकार को और भूमि अधिगृहीत करने के लिए कहा गया है। मैं बताना चाहता हूँ कि भूमि पहले से ही उपलब्ध है और हवाईअड्डे वर्ष 1960 तक कार्य कर रहे थे। यह कार्य नागर विमानन मंत्रालय को करना है। थोड़े पुनर्निर्माण के बाद इन हवाईअड्डों को उपयोग में लाया जा सकता है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या ऐसा किया जा सकता है।

श्री अशोक गजपति राजू : आधुनिक विमानों के कारण भूमि की आवश्यकता है। वर्ष 1960 से लेकर 2014 तक विमानों में बहुत से परिवर्तन आए हैं और इसलिए यदि भूमि उपलब्ध हों और हवाईपट्टी उपलब्ध हो, तभी इस पर विमान उतर सकते हैं अन्यथा नहीं। इसलिए हम सभी राज्य सरकारों से हमारी सहायता करने का अनुरोध कर रहे हैं और जो कुछ भी सहायता हमें उपलब्ध है, हम उसी के सहारे आगे बढ़ रहे हैं।

डॉ. थोकचोम मेन्या : मैं इम्फाल से सिलचर जाने वाले नियमित उड़ान को रद्द करने की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इसे हाल ही में बंद किया गया है। पहले सुबह-सुबह ही नियमित उड़ानें थीं। मणिपुर के बहुत से निवासी कचर जिले में जाकर बस गए हैं जोकि असम की बराक घाटी में स्थित है और उस स्थान से हमारा जुड़ा होना बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि राष्ट्रीय राजमार्ग 37 जो इम्फाल और सिलचर को जोड़ता है, हमेशा किसी न किसी कारण से बंद रहता है।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि इम्फाल से सिलचर के लिए इस उड़ान को पुनः कब शुरू किया जाएगा।

श्री अशोक गजपति राजू : अध्यक्ष महोदया, यह सरकार सम्पर्क के विषय में और विशेषकर पूर्वोत्तर के लिए बहुत चिन्तित है। ऐसी कुछ समस्याएं सामने आई हैं जिनके कारण बाएंबिलिटी गैप फन्डिंग में पूर्वोत्तर परिषद् के निर्णयों को लागू नहीं किया गया। एक बार ये समस्याएं हल हो जाएं, तो मैं आश्वस्त हूँ कि सम्पर्क पुनः शुरू हो जाएगा और हम यथाशीघ्र पुनः प्रारंभ करना चाहते हैं।

उद्योगों के बंद होने के कारण बेरोजगारी

*87. श्री पी. करुणाकरन : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश में अनेक उद्योगों/कारखानों के बंद होने के कारण अनेक श्रमिक प्रभावित हुए हैं और/अथवा बेरोजगार हो गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने उद्योग/कारखाने बंद हुए तथा कितने श्रमिक प्रभावित हुए;

(ग) क्या सरकार ऐसे श्रमिकों को स्वरोजगार कार्यक्रमलाप आरंभ करने में सक्षम बनाने के लिए उन्हें कौशल/विशेषज्ञता प्रदान करने हेतु अल्पावधि प्रशिक्षण प्रदान करती है अथवा प्रदान करने का प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके परिणामस्वरूप राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने श्रमिक लाभान्वित हुए; और

(ङ) देश में औद्योगिक इकाइयों के बंद होने के परिणामस्वरूप बेरोजगार हुए श्रमिकों को रोजगार प्रदान करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं?

[हिन्दी]

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : (क) से (ङ) विवरण सभा पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) और (ख) जी, हां। श्रम ब्यूरो द्वारा संकलित सूचना के अनुसार, गत तीन वर्षों के दौरान बंद हुई फैक्ट्रियों/एककों और इससे प्रभावित कामगारों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न अनुबंध में दिया गया है। केंद्रीय क्षेत्र में कोई कारखाने बंद नहीं हुए हैं।

(ग) से (ङ) सरकार के पास उद्योगों एवं कारखानों के बंद होने के कारण सामान्य रूप से कामगारों के अल्पकालिक प्रशिक्षण की कोई विशिष्ट योजना नहीं है। तथापि, ऐसे कामगार मंत्रालयों द्वारा चलाई जा

रही विभिन्न कौशल विकास योजनाओं हेतु पात्र हैं। राष्ट्रीय कौशल विकास अभिकरण (एनएसडीए) द्वारा संकलित आंकड़ों के अनुसार, इन मंत्रालयों की योजनाओं के तहत वर्ष 2013-14 में लगभग 75 लाख व्यक्तियों को कौशल विकास प्रशिक्षण प्रदान किया गया।

सार्वजनिक उद्यम विभाग, भारी उद्योग एवं सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों (पीएसइज) के पृथक कर्मचारियों हेतु परामर्श, पुनः प्रशिक्षण एवं पुनः तैनाती (सीआरआर) के लिए एक योजना चलाता है। कर्मचारियों के पुनः प्रशिक्षण का उद्देश्य अल्प अवधि प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से उन्हें पुनराभिमुख करना है ताकि स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना/स्वैच्छिक पृथक योजना अथवा उद्यम के बंदी/पुनर्गठन के कारण अलग हो जाने के उपरांत वे नए वातावरण से सामंजस्य स्थापित कर सकें तथा नए व्यवसाय अपना सकें।

राज्य सरकारों के तहत रोजगार कार्यालयों के माध्यम से बेरोजगार युवाओं को उपलब्ध रोजगार अवसर भी प्रदान कराए जाते हैं। सरकार ने प्रौद्योगिकी के प्रयोग तथा परामर्श एवं प्रशिक्षण के माध्यम से पारदर्शक एवं प्रभावी ढंग से रोजगार अवसरों से युवाओं को जोड़ने के लिए इन कार्यालयों को आजीविका केंद्रों में परिवर्तित करने का निर्णय लिया है।

अनुबंध

2011, 2012 (अनं.) और 2013 (अनं.) के दौरान एककों के राज्य-वार बंद होने और इससे प्रभावित कामगार

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2011		2012 (अनं.)		2013 (अनं.)	
		एकक	प्रभावित कामगार	एकक	प्रभावित कामगार	एकक	प्रभावित कामगार
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	—	—	5	300	1	728
2.	अरुणाचल प्रदेश	—	—	**	**	**	**
3.	असम	—	—	**	**	—	—
4.	बिहार	—	—	—	—	—	—
5.	छत्तीसगढ़	—	—	—	—	**	**
6.	गोवा	3	81	6	108	4	179
7.	गुजरात	1	18	—	—	3	71
8.	हरियाणा	—	—	1	23	—	—
9.	हिमाचल प्रदेश	4	313	**	**	**	**

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	जम्मू और कश्मीर	—	—	—	—	**	**
11.	झारखंड	—	—	**	**	**	**
12.	कर्नाटक	1	75	—	—	2	71
13.	केरल	—	—	—	—	—	—
14.	मध्य प्रदेश	—	—	**	**	**	**
15.	महाराष्ट्र	6	670	8	926	**	**
16.	मणिपुर	—	—	**	**	—	—
17.	मेघालय	—	—	—	—	—	—
18.	मिज़ोरम	#	#	#	#	#	#
19.	नागालैंड	—	—	"	**	**	**
20.	ओडिशा	—	—	—	—	—	—
21.	पंजाब	—	—	—	—	**	**
22.	राजस्थान	—	—	—	—	—	—
23.	सिक्किम*	#	#	#	#	#	#
24.	तमिलनाडु	1	73	—	—	—	—
25.	त्रिपुरा	72	2384	24	224	82	2736
26.	उत्तर प्रदेश	—	—	**	**	**	**
27.	उत्तराखंड	1	660	—	—	—	—
28.	पश्चिम बंगाल	—	—	—	—	**	**
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	—	—	—	—	**	**
30.	चंडीगढ़	—	—	—	—	—	—
31.	दादरा और नगर हवेली	—	—	—	—	**	**
32.	दमन और दीव	—	—	—	—	—	—
33.	दिल्ली	—	—	—	—	—	—
34.	लक्षद्वीप	—	—	—	—	**	**
35.	पुदुचेरी	—	—	1	22	—	—
योग		89	4274	45	1603	92	3785

(पी) = अनंतिम — = शून्य ** = उपलब्ध नहीं # = आईडी अधिनियम अभी लागू नहीं।

स्रोत: यह विवरण राज्य श्रम विभागों तथा क्षेत्रीय श्रम आयुक्तों (केंद्रीय) के प्राधिकारियों में ब्यूरो में प्राप्त विवरणियों/सूचना पर आधारित है।

[अनुवाद]

श्री पी. करुणाकरन : कारखानों को बंद करने और बेरोजगारी पर इसके परिणामी प्रभाव के संबंध में माननीय मंत्री जी द्वारा मेरे प्रश्न का उत्तर दिया गया है।

महोदया, 2011 में यह बताया गया कि केवल 4724 कामगार प्रभावित हुए थे और 2013 में केवल 3785 कामगार प्रभावित हुए। मुझे लगता है कि माननीय मंत्री जी स्वयं अपने उत्तर से संतुष्ट नहीं हैं। यह सही है कि राज्य सूचना भेज रहे हैं परन्तु मंत्री को अपनी बुद्धि से सोचना पड़ेगा कि वह सही है या नहीं। उदाहरणतः मैं जानता हूँ कि केरल ही में 2011, 2012 और 2013 में कोई कामगार प्रभावित नहीं हुआ था। यदि मंत्रीगण खुद दिए गए उत्तरों के संबंध में ऐसा उपेक्षात्मक रवैया रखें तो यह काफी दुर्भाग्यपूर्ण है।

इसलिए, मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार अपनी बुद्धि का प्रयोग करके बंद इकाइयों की वास्तविक संख्या और इस मुद्दे के कारण प्रभावित कामगारों की वास्तविक संख्या का पता लगाएगी।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य की चिंता श्रमिक और बेरोजगारी के प्रति है और उन्हें इस बात की भी चिंता है कि सरकार को दिमाग लगाना चाहिए। मैं उन्हें आश्चर्य करना चाहता हूँ कि श्रमिकों के सभी प्रकार के हितों को ध्यान में रखने के लिए सरकार पूरी तरह प्रतिबद्ध है और पूरा दिमाग लगाने को तैयार है। यहां पर जो जानकारी मैंने आपको उपलब्ध कराई है, वह राज्य सरकार के द्वारा भेजी गई जानकारी है। केंद्र सरकार के लेबर डिपार्टमेंट में श्रम ब्यूरो है। श्रम ब्यूरो विभिन्न राज्य सरकारों से समय-समय पर संपर्क करता रहता है और संपर्क कर के जो आंकड़े आते हैं, उनमें किसी जगह से शून्य आता है, कुछ राज्य सरकारें भेजती नहीं हैं और कुछ राज्य सरकारें भेजती हैं। वह जानकारी मैंने आपको उपलब्ध कराई है। लेकिन व्यक्ति के नाते इस संख्या को देख कर मुझे भी थोड़ा आश्चर्य हुआ। इसलिए मैं निश्चित रूप से यह चाहूंगा कि इस दृष्टि से हम एक बार और प्रयत्न करें कि राज्य सरकारें ठीक संख्या को भेजें, जिससे कि हम उसे सदन के समक्ष रख सकें।

[अनुवाद]

श्री पी. करुणाकरन : धन्यवाद महोदय, परन्तु मैं इस उत्तर से संतुष्ट नहीं हूँ क्योंकि विद्यमान स्थिति के संबंध में वह सही नहीं है।

मेरा दूसरा अनुपूरक प्रश्न यह है, कि सरकार नए कारखानों और नई फर्मों को प्रारंभ करने के लिए करोड़ों रुपए व्यय करती है। मैं, इसके

विरुद्ध नहीं हूँ। यह विकास वृद्धि का पूंजी प्रोत्साहक प्रकार है जिसे हम अपना रहे हैं और वस्तुतः इसकी आवश्यकता है। कई लाख कामगार या लोग पारंपरिक उद्योगों जैसे काँच, काजू, हथकरघा और अन्य प्रकार के उद्योग में काम कर रहे हैं। इनकी स्थितियाँ काफी सहानुभूतिजनक और निर्धनतापूर्ण हैं। इसके साथ ही, जब हम सरकार द्वारा बड़े कारखानों और तकनीकी मुद्दों पर किए गए व्यय या निवेश की तुलना करते हैं तो निम्न के उद्योगों जैसे पारंपरिक उद्योगों में यह काफी कम है। हम काजू उद्योग, बीड़ी उद्योग या हथकरघा उद्योग में बड़ी मात्रा में रोजगार के अवसर दे सकते हैं, परन्तु सरकार ऐसे कदम नहीं उठा रही है। मैं लोगों को अधिक रोजगार देने और उद्योगों के समापन के संबंध में यह प्रश्न पूछ रहा हूँ कि क्या सरकार इस पहलू पर विचार करेगी ताकि पारंपरिक उद्योगों को अधिक निवेश दिया जा सके।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : माननीय अध्यक्ष महोदया, सरकार निश्चित रूप से इस बात के लिए प्रतिबद्ध है कि जो कामकाजी और परंपरागत उद्योग हैं, उनको संरक्षण मिले। जहां तक कारखाने से अलग हो कर बेरोजगार हुए श्रमिकों के प्रशिक्षण और उनको काम दिलाने का मामला है, निश्चित रूप से सरकार उसके लिए भी चिंतित है और परंपरागत उद्योगों को बढ़ावा मिले, इस दृष्टि से हम लोगों का प्रयत्न रहेगा।

[अनुवाद]

श्रीमती कविता कलवकुंतला : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके संज्ञान में यह लाना चाहूंगी कि सबसे बजट सत्र प्रारंभ हुआ है, तब से विभिन्न मंत्रालयों द्वारा तारांकित प्रश्नों के उत्तर में दिए गए आंकड़ों में तेलंगाना राज्य को सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। सारी सूचना आंध्र प्रदेश के अंतर्गत भेजी जा रही है। यदि वे कृपया कुछ प्रयास करें और तेलंगाना के लिए अलग सूचना प्रदान कर सकें, तो यह हमारे लिए काफी उपयोगी होगा।

शहरी विकास मंत्री, आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री एम. वैकैय्या नायडू) : माननीय सदस्य द्वारा उठाए गए प्रश्न को श्यान में रखा जाएगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के लिए पुनरुद्धार पैकेज

*88. श्री रत्न लाल कटारिया : क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिन्दुस्तान मशीन टूल्स (एचएमटी) की स्थान-वार कुल कितनी इकाइयाँ हैं;

(ख) इनमें से कितनी इकाइयों में उत्पादन कार्य चल रहा है और कितनी इकाइयाँ रुग्ण/बंद हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार हिन्दुस्तान कमीशन टूल्स की पिंजौर सहित अन्य विभिन्न एचएमटी इकाइयों को अतिरिक्त कार्यशील पूंजी प्रदान करने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और विभिन्न एचएमटी इकाइयों की उत्पादन क्षमता में सुधार हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री अनन्त गंगाराम गीते) :

(क) एचएमटी मशीन टूल्स लिमिटेड के अधीन छह इकाइयाँ हैं ये इकाइयाँ बेंगलूरु (कर्नाटक), पिंजौर (हरियाणा), कलमासेरी (केरल), हैदराबाद-इकाई-I और इकाई-II (तेलंगाना) और अजमेर (राजस्थान) में स्थित हैं।

(ख) सभी छह इकाइयों में उत्पादन हो रहा है और इनमें से कोई भी रुग्ण/बंद नहीं है।

(ग) जी, हाँ।

(घ) कार्यशील पूंजी के संकट से उबरने और प्रचालन जारी रखने के लिए, आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति ने 28.02.2014 को निम्नलिखित उपायों का अनुमोदन किया:—

- (i) कार्यशील पूंजी के लिए गैर-योजना ऋण के रूप में 75 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता के तौर पर उपलब्ध कराना।
- (ii) कर्मचारियों का मनोबल बढ़ाने के लिए लोक उद्यम विभाग (डीपीई) के दिशा-निर्देशों में एकबारगी छूट देते हुए 1997 में हुए वेतन संशोधन को क्रियान्वित करना।
- (iii) 1997 में हुए वेतनमान संशोधन के परिणामस्वरूप पड़ने वाले अतिरिक्त प्रभाव से निपटने के लिए दो वर्ष की अवधि हेतु 7% वार्षिक ब्याज दर पर 61.04 रुपए करोड़ का ऋण।
- (iv) लोक उद्यम विभाग के दिशा-निर्देशों में छूट देते हुए किसी भी वर्ष सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों में से 10% कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति आयु 58 वर्ष से बढ़ाकर 60 वर्ष करना।
- (v) अव्ययित प्रौद्योगिकी निधि का उपयोग करने के लिए समयावधि बढ़ाना।

(vi) भारत सरकार के दिनांक 31.03.2014 तक के ऋणों पर 38.58 करोड़ रुपए की संचित ब्याज राशि को माफ करना।

खनिज-भंडार/संसाधन

***89. श्री एन. क्रिष्ण :** क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में उपलब्ध विभिन्न खनिज भंडारों की प्राक्कलित मात्रा और उनका मूल्य कितना है और निजी व सरकारी क्षेत्र में राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार और खनिज-वार कुल कितनी खानें हैं;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान विभिन्न खनिज-भंडारों के अन्वेषण/दोहन के लिए भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण और अन्य संबंधित एजेंसियों द्वारा विभिन्न राज्यों में किए गए सर्वेक्षणों का ब्यौरा क्या है और इसके क्या परिणाम रहे;

(ग) गत तीन वर्षों में और चालू वर्ष के दौरान खनिज संसाधनों के अन्वेषण पर राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितना व्यय हुआ है;

(घ) भारतीय भू-वैज्ञानिक सर्वेक्षण और अन्य एजेंसियों द्वारा पता लगाए गए विशेषकर जनजातीय क्षेत्रों में खनिजबहुल क्षेत्रों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस क्षेत्र में अंतर्राष्ट्रीय/विदेशी कंपनियों की भागीदारी सहित खनिज-भंडारों के अन्वेषण के लिए क्या उपाय किए गए हैं/किए जाएंगे?

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : (क) उपलब्ध सूचना के अनुसार देश में आकलित खनिज भंडार/संसाधनों का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है। निजी एवं सार्वजनिक क्षेत्रों की खानों की कुल संख्या, खनिज और राज्य/संघ शासित क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-II में है।

(ख) पिछले तीन वर्षों एवं चालू वर्ष के दौरान विभिन्न राज्यों में जीएसआई द्वारा किए गए खनिज सर्वेक्षणों तथा निष्कर्ष का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

(ग) 2011-12 से 2014-15 तक की अवधि में भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण एवं मिनरल एक्सप्लोरेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने खनिज संसाधन के गवेषण पर क्रमशः लगभग 99.75 करोड़ रुपए एवं लगभग 27.3 करोड़, 30 जून, 2014 तक व्यय किये।

(घ) और (ङ) जीएसआई द्वारा अभिज्ञात नए खनिज समृद्ध क्षेत्रों विशेषकर खनिज समृद्ध जनजातीय क्षेत्रों तथा इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा संलग्न विवरण-IV में है।

जीएसआई, भू-वैज्ञानिक रूप से संभाव्य क्षेत्रों में व्यवस्थित अन्वेषण के माध्यम से देश के खनिज संसाधनों के मूल्यांकन के लिए एक प्रमुख एजेंसी है। जीएसआई नई चुनौतियों का सामना करने के लिए आंतरिक क्षमताओं के उन्नयन के साथ-साथ अपनी क्षमता निर्माण को मजबूत करने और अपनी संगठनात्मक संरचना को पुनर्गठित करने के माध्यम से अपने को नियमित रूप से सुसज्जित कर रहा है। खनिज क्षेत्र में जीएसआई का प्रवेश एवं प्रगत प्रौद्योगिकी का मिश्रण निम्नलिखित उद्देश्यों की प्राप्ति पर आधारित है:--

- (i) संकल्पनात्मक अध्ययन एवं अनुकूल भू-वैज्ञानिक वातावरण की पहचान मुख्यतः अज्ञात एवं गैर-प्रतिवेदित खनिजों के संबंध में।
- (ii) आधुनिक एवं अत्याधुनिक गवेषण पद्धति एवं तकनीक के माध्यम से गुप्त/अप्रकट खनिज निकारों की पहचान।
- (iii) संकल्पनात्मक और बेहतर उपक्रमों के जरिए प्रयासों को पुनर्गठित करना।

विवरण-1

दिनांक 1.4.2010 की स्थिति अनुसार खनिज-वार भंडार/संसाधन

क्र.सं.	खनिज	इकाई	भंडार	शेष संसाधन	कुल संसाधन
1	2	3	4	5	6
1.	एलेक्जेंड्राइट		आकलित नहीं		
2.	एंडालूसाइट	000' टन	—	18,450	18,450
3.	एंटीमोनी				
	अयस्क	टन	—	10,588	10,588
	धातु		—	174	174
4.	एपेटाइट	टन	2,090,216	22,138,530	24,228,746
5.	एसबेस्टस	टन	2,510,841	19,655,762	22,166,603
6.	बाल क्ले	टन	16,777,842	66,615,662	83,393,504
7.	बेराइट	टन	31,584,128	41,149,746	72,733,874
8.	बॉक्साइट	000' टन	592,938	2,886,682	3,479,620
9.	बेंटोनाइट	टन	25,060,508	543,306,838	568,367,346
10.	बोरेक्स	टन	—	74,204	74,204
11.	केलसाइट	टन	2,664,338	18,281,110	20,945,448
12.	चाक	000' टन	4,332	585	4,917
13.	चाइना क्ले	000' टन	177,158	2,528,049	2,705,207
14.	क्रोमाइट	000' टन	53,970	149,376	203,346
15.	कोबाल्ट (अयस्क)	मि. टन	—	44.91	44.91

1	2	3	4	5	6
16.	तांबा				
	अयस्क	000' टन	394,372	1,164,086	1,558,458
	धातु	000' टन	4,768.33	7,518.34	12,286.67
17.	कोरंडम	टन	598	740,194	740,792
18.	हीरा	कैरट	1,045,318	30,876,432	31,921,750
19.	डायसपोर	टन	2,859,674	3,125,144	5,984,818
20.	डायटोमाइट	000' टन	—	2,885	2,885
21.	डोलोमाइट	000' टन	738,185	6,992,372	7,730,557
22.	ड्यूनाइट	000' टन	17,137	168,232	185,369
23.	इमराल्ड		आकलित नहीं		
24.	फेलस्पार	टन	44,503,240	87,832,212	132,335,452
25.	फायरक्ले	000' टन	30,104	683,415	713,519
26.	फ्लूराइट	टन	4,712,316	13,501,588	18,213,904
27.	फ्लुर्स अर्थ	टन	58,200	256,593,879	256,652,079
28.	गारनेट	टन	19,324,793	37,638,032	56,962,824
29.	स्वर्ण				
	अयस्क (प्राथमिक)		24,124,537	469,570,375	493,694,912
	धातु (प्राथमिक)	टन	110.54	549.3	659.84
	अयस्क (प्लेसर)		—	26,121,000	26,121,000
	धातु (प्लेसर)		—	5.86	5.86
30.	ग्रेनाइट (डिम स्टोन)	000' घन मी.	263,692	45,966,608	46,230,300
31.	ग्रेफाइट	टन	8,031,864	166,817,781	174,849,645
32.	जिप्सम	000' टन	39,096	1,247,402	1,286,498
33.	लौह अयस्क (मैगनेटाइट)	000' टन	21,755	10,622,305	10,644,060
34.	लौह अयस्क (हेमेटाइट)	000' टन	8,093,546	9,788,551	17,882,097

1	2	3	4	5	6
35.	कायनाइट	टन	1,574,853	101,670,767	103,245,620
36.	लेटराइट	000' टन	24,714	446,119	470,833
37.	सीसा व जस्ता अयस्क	000' टन	108,980	576,615	685,595
	सीसा धातु	000' टन	2,245.01	9,304.38	11,549.39
	जस्ता धातु	000' टन	12,453.26	24,211.64	36,664.90
	सीसा + जस्ता धातु	000' टन	0	118.45	118.45
38.	चूना पत्थर	000' टन	14,926,392	170,008,720	184,935,112
39.	मेगनेसाइट	000' टन	41,950	293,222	335,172
40.	मैंगनीज अयस्क	000' टन	141,977	288,003	429,980
41.	संगमरमर	000' टन	276,495	1,654,968	1,931,463
42.	मार्ल	टन	139,976,150	11,704,870	151,681,020
43.	माईका	कि.ग्रा.	190,741,448	341,495,531	532,236,979
44.	मोलीडिनम अयस्क	टन	—	19,286,732	19,286,732
	धारित MOS ₂		—	12,640	12,640
45.	निकिल अयस्क	मि.टन	—	189	189
46.	ऑकर	टन	54,942,176	89,319,089	144,261,265
47.	परलाइट	000' टन	428	1,978	2,406
48.	पीजीएम (धातु)	टन	—	15.7	15.7
49.	पॉटाश	मि.टन	—	21,816	21,816
50.	पायराइट	000' टन	—	1,674,401	1,674,401
51.	पायरोफालाइट	टन	23,275,451	32,807,451	56,082,902
52.	क्वार्टज व सिलिका रेत	000' टन	429,223	3,069,808	3,499,031
53.	क्वार्टजाइट	000' टन	86,599	1,164,649	1,251,248

1	2	3	4	5	6
54.	रॉक फास्फेट	टन	34,778,650	261,505,701	296,284,351
55.	रॉक साल्ट	000' टन	16,026	—	16,026
56.	रूबी	कि.ग्रा.	236	5,112	5,348
57.	सेफायर	कि.ग्रा.	—	450	450
58.	सेल	000' टन	15,331	580	15,911
59.	सिलिमेनाइट	टन	4,085,052	62,902,385	66,987,437
60.	चांदी				
	अयस्क	टन	187,558,668	279,426,291	466,984,959
	धातु	टन	8,039.47	19,588.68	27,628.25
61.	स्लेट	000' टन	0	2,369	2,369
62.	सलफर (नेटिव)	000' टन	—	210	210
63.	टैल्क, स्टीटाइट और सोपस्टोन	000' टन	90,026	178,996	269,022
64.	टिन				
	अयस्क	टन	7,131	83,719,066	83,726,197
	धातु	टन	1,132.43	101,142.41	102,274.84
65.	टाइटेनियम खनिज	टन	22,030,223	371,965,694	393,995,917
66.	टंगस्टन				
	अयस्क	टन	—	87,387,464	87,387,464
	धारित WO ₃		—	142,094.35	142,094.35
67.	वेनिडियम				
	अयस्क	टन	410,955	24,307,933	24,718,888
	धारित V ₂ O ₅		1,602.72	63,284.45	64,887.17
68.	वमर्क्यूलाइट	टन	1,704,007	803,003	2,507,010
69.	वालस्टोनाइट	टन	2,487,122	14,082,751	16,569,873
70.	जिरकन	टन	1,347,470	1,786,482	3,133,952

स्रोत: राष्ट्रीय खनिज सूची दिनांक 1.4.2010 और आईबीएम की वेबसाइट आंकड़े पूर्णांकित।

विवरण-II

राज्य/खनिज/क्षेत्र-वार रिपोर्टिंग खानें (2012-13) (अनंतिम)

राज्य	खनिज	क्षेत्र	रिपोर्टिंग खानों की संख्या*
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	एपटाइट	निजी	1
आंध्र प्रदेश	आयोलाइट	निजी	3
आंध्र प्रदेश	बाल क्ले	निजी	13
आंध्र प्रदेश	बेराइट	सार्वजनिक	1
आंध्र प्रदेश	बेराइट	निजी	19
आंध्र प्रदेश	क्ले (अन्य)	निजी	12
आंध्र प्रदेश	डोलोमाइट	सार्वजनिक	1
आंध्र प्रदेश	डोलोमाइट	निजी	42
आंध्र प्रदेश	फेल्सपर	निजी	32
आंध्र प्रदेश	फायर क्ले	निजी	10
आंध्र प्रदेश	गारनेट	निजी	2
आंध्र प्रदेश	लौह अयस्क	निजी	31
आंध्र प्रदेश	काओलिन	निजी	9
आंध्र प्रदेश	लेटेराइट	सार्वजनिक	1
आंध्र प्रदेश	लेटेराइट	निजी	39
आंध्र प्रदेश	चूना पत्थर	सार्वजनिक	3
आंध्र प्रदेश	चूना पत्थर	निजी	98
आंध्र प्रदेश	मैंगनीज अयस्क	निजी	1
आंध्र प्रदेश	मैंगनीज अयस्क	निजी	31
आंध्र प्रदेश	माइका	निजी	32
आंध्र प्रदेश	ऑकर	निजी	14
आंध्र प्रदेश	पाईरोफाईलाइट	निजी	1
आंध्र प्रदेश	क्वार्टज	निजी	99

1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	क्वार्टजाइट	निजी	13
आंध्र प्रदेश	रेत (अन्य)	सार्वजनिक	11
आंध्र प्रदेश	शैल	सार्वजनिक	1
आंध्र प्रदेश	शैल	निजी	6
आंध्र प्रदेश	सिलिका रेत	निजी	54
आंध्र प्रदेश	स्टेटाइट	निजी	29
आंध्र प्रदेश	वर्मीक्यूलाइट	निजी	6
असम	चूना पत्थर	सार्वजनिक	1
असम	चूना पत्थर	निजी	1
बिहार	चूना पत्थर	निजी	2
बिहार	माइका	निजी	1
बिहार	क्वार्टज	निजी	1
बिहार	क्वार्टजाइट	निजी	1
छत्तीसगढ़	बॉक्साइट	सार्वजनिक	6
छत्तीसगढ़	बॉक्साइट	निजी	6
छत्तीसगढ़	डोलोमाइट	सार्वजनिक	1
छत्तीसगढ़	डोलोमाइट	निजी	41
छत्तीसगढ़	फायरक्ले	निजी	1
छत्तीसगढ़	लौह अयस्क	सार्वजनिक	8
छत्तीसगढ़	लौह अयस्क	निजी	3
छत्तीसगढ़	चूना पत्थर	सार्वजनिक	1
छत्तीसगढ़	चूना पत्थर	निजी	55
छत्तीसगढ़	माउल्लिडग रेत	निजी	3
छत्तीसगढ़	क्वार्टज	निजी	6
छत्तीसगढ़	क्वार्टजाइट	निजी	6
छत्तीसगढ़	टिन	सार्वजनिक	1
छत्तीसगढ़	टिन	निजी	5

1	2	3	4
गोवा	बॉक्साइट	निजी	1
गोवा	लौह अयस्क	निजी	65
गोवा	मैंगरीज अयस्क	निजी	2
गुजरात	अगेट	निजी	1
गुजरात	बाल क्ले	निजी	2
गुजरात	बॉक्साइट	सार्वजनिक	9
गुजरात	बॉक्साइट	निजी	77
गुजरात	चॉक	निजी	104
गुजरात	क्ले (अन्य)	निजी	30
गुजरात	डोलोमाइट	निजी	10
गुजरात	फायरक्ले	निजी	6
गुजरात	फ्लूराइट	सार्वजनिक	1
गुजरात	काओलिन	निजी	56
गुजरात	लैटेराइट	निजी	2
गुजरात	चूना पत्थर	निजी	111
गुजरात	मैंगनीज अयस्क	सार्वजनिक	1
गुजरात	ऑकर	निजी	1
गुजरात	क्वार्टज	निजी	1
गुजरात	सिलिका रेत	सार्वजनिक	19
गुजरात	सिलिका रेत	निजी	1
गुजरात	स्टेटाइट	निजी	17
हरियाणा	स्लेट	निजी	1
हिमाचल प्रदेश	चूना पत्थर	सार्वजनिक	1
हिमाचल प्रदेश	चूना पत्थर	निजी	1
जम्मू और कश्मीर	जिप्सम	सार्वजनिक	20
जम्मू और कश्मीर	चूना पत्थर	सार्वजनिक	2
झारखंड	बॉक्साइट	निजी	1

1	2	3	4
झारखंड	तांबा अयस्क	सार्वजनिक	19
झारखंड	डोलोमाइट	सार्वजनिक	2
झारखंड	फेल्सपर	निजी	1
झारखंड	फायरक्ले	निजी	2
झारखंड	स्वर्ण	निजी	2
झारखंड	ग्रेफाइट	सार्वजनिक	1
झारखंड	लौह अयस्क	सार्वजनिक	4
झारखंड	लौह अयस्क	निजी	4
झारखंड	काओलिन	निजी	19
झारखंड	चूना पत्थर	सार्वजनिक	3
झारखंड	चूना पत्थर	निजी	1
झारखंड	मैंगनीज अयस्क	सार्वजनिक	12
झारखंड	मैंगनीज अयस्क	निजी	1
झारखंड	पाइरोक्सेनाइट	निजी	3
झारखंड	क्वार्टज	निजी	1
झारखंड	क्वार्टजाइट	निजी	6
कर्नाटक	बॉक्साइट	सार्वजनिक	1
कर्नाटक	बॉक्साइट	निजी	1
कर्नाटक	क्रोमाइट	सार्वजनिक	1
कर्नाटक	डोलोमाइट	सार्वजनिक	4
कर्नाटक	डोलोमाइट	निजी	2
कर्नाटक	ड्यूनाइट	सार्वजनिक	14
कर्नाटक	फेल्साइट	निजी	1
कर्नाटक	फेल्साइट	सार्वजनिक	3
कर्नाटक	फायरक्ले	निजी	2
कर्नाटक	स्वर्ण	सार्वजनिक	1
कर्नाटक	ग्रेफाइट	निजी	3

1	2	3	4
कर्नाटक	लौह अयस्क	सार्वजनिक	1
कर्नाटक	लौह अयस्क	निजी	7
कर्नाटक	काओलिन	सार्वजनिक	60
कर्नाटक	लैटेराइट	निजी	1
कर्नाटक	चूना पत्थर	सार्वजनिक	1
कर्नाटक	चूना पत्थर	निजी	5
कर्नाटक	मैंगनेसाइट	सार्वजनिक	51
कर्नाटक	मैंगनेसाइट	निजी	2
कर्नाटक	मैंगनीज अयस्क	निजी	1
कर्नाटक	क्वार्टज	सार्वजनिक	11
कर्नाटक	क्वार्टजाइट	निजी	8
कर्नाटक	सिलिका रेत	निजी	1
केरल	क्ले (अन्य)	निजी	13
केरल	काओलिन	सार्वजनिक	1
केरल	काओलिन	निजी	2
केरल	लैटेराइट	सार्वजनिक	4
केरल	लैटेराइट	निजी	16
केरल	लाइमशैल	सार्वजनिक	1
केरल	लाइमशैल	निजी	2
केरल	चूना पत्थर	सार्वजनिक	1
केरल	सिलिका रेत	निजी	4
केरल	सिलिमेनाइट	सार्वजनिक	1
मध्य प्रदेश	बॉक्साइट	सार्वजनिक	16
मध्य प्रदेश	बॉक्साइट	निजी	2
मध्य प्रदेश	तांबा अयस्क	सार्वजनिक	2
मध्य प्रदेश	हीरा	सार्वजनिक	18
मध्य प्रदेश	डोलोमाइट	निजी	1

1	2	3	4
मध्य प्रदेश	फायर क्ले	निजी	1
मध्य प्रदेश	लौह अयस्क	निजी	1
मध्य प्रदेश	काओलिन	निजी	2
मध्य प्रदेश	लैटेराइट	निजी	54
मध्य प्रदेश	चूना पत्थर	सार्वजनिक	9
मध्य प्रदेश	चूना पत्थर	निजी	15
मध्य प्रदेश	मैंगनीज अयस्क	सार्वजनिक	2
मध्य प्रदेश	मैंगनीज अयस्क	निजी	13
मध्य प्रदेश	ऑकर	निजी	3
मध्य प्रदेश	फासफोराइट	सार्वजनिक	92
मध्य प्रदेश	पायरोफाइलाइट	निजी	5
मध्य प्रदेश	क्वार्टज	निजी	37
मध्य प्रदेश	शैल	निजी	9
मध्य प्रदेश	स्टेटाइट जाइट	निजी	1
महाराष्ट्र	बॉक्साइट	निजी	1
महाराष्ट्र	डोलोमाइट	सार्वजनिक	19
महाराष्ट्र	डोलोमाइट	निजी	1
महाराष्ट्र	फायर क्ले	निजी	2
महाराष्ट्र	फ्ल्यूराइट	सार्वजनिक	3
महाराष्ट्र	लौह अयस्क	सार्वजनिक	1
महाराष्ट्र	लौह अयस्क	निजी	14
महाराष्ट्र	कायनाइट	सार्वजनिक	1
महाराष्ट्र	कायनाइट	निजी	3
महाराष्ट्र	लैटेराइट	निजी	1
महाराष्ट्र	चूना पत्थर	निजी	1
महाराष्ट्र	मैंगनीज अयस्क	सार्वजनिक	1
महाराष्ट्र	मैंगनीज अयस्क	निजी	16

1	2	3	4
महाराष्ट्र	क्वाँज	निजी	1
महाराष्ट्र	रेत (अन्य)	सार्वजनिक	2
महाराष्ट्र	सिलिका रेत	सार्वजनिक	1
महाराष्ट्र	सिलिका रेत	निजी	1
महाराष्ट्र	सिलिमेनाइट	सार्वजनिक	17
मध्य प्रदेश	चूना पत्थर	सार्वजनिक	8
मध्य प्रदेश	चूना पत्थर	निजी	13
ओडिशा	बॉक्साइट	सार्वजनिक	5
ओडिशा	बॉक्साइट	निजी	3
ओडिशा	क्रोमाइट	सार्वजनिक	1
ओडिशा	क्रोमाइट	निजी	13
ओडिशा	डोलोमाइट	निजी	2
ओडिशा	ग्रेफाइट	निजी	1
ओडिशा	आयोलाइट	निजी	13
ओडिशा	लौह अयस्क	सार्वजनिक	1
ओडिशा	लौह अयस्क	निजी	3
ओडिशा	चूना पत्थर	सार्वजनिक	7
ओडिशा	चूना पत्थर	निजी	14
ओडिशा	मँगनीज अयस्क	सार्वजनिक	4
ओडिशा	मँगनीज अयस्क	निजी	2
ओडिशा	क्वार्टज	निजी	2
ओडिशा	क्वार्टजाइट	निजी	15
ओडिशा	सिलिमेनाइट	सार्वजनिक	57
राजस्थान	एस्बेस्टस	निजी	1
राजस्थान	बाल क्ले	निजी	5
राजस्थान	बेराइट	निजी	6
राजस्थान	कैलसाइट	निजी	28

1	2	3	4
राजस्थान	क्ले (अन्य)	निजी	2
राजस्थान	तांबा अयस्क	सार्वजनिक	1
राजस्थान	डोलोमाइट	निजी	2
राजस्थान	फैलपर	निजी	1
राजस्थान	फायर क्ले	निजी	1
राजस्थान	गारनेट	निजी	33
राजस्थान	जिप्सम	सार्वजनिक	1
राजस्थान	लौह अयस्क	निजी	4
राजस्थान	काओलिन	निजी	8
राजस्थान	सीसा एवं जस्ता अयस्क	निजी	2
राजस्थान	चूना पत्थर	सार्वजनिक	1
राजस्थान	चूना पत्थर	निजी	195
राजस्थान	मैंगनीज अयस्क	निजी	11
राजस्थान	माइका	निजी	1
राजस्थान	ऑकर	निजी	32
राजस्थान	फासफोराइट	सार्वजनिक	3
राजस्थान	फासफोराइट	निजी	3
राजस्थान	पायरोफाइलाइट	निजी	58
राजस्थान	क्वार्टज	निजी	1
राजस्थान	क्वार्टज जाइट	निजी	8
राजस्थान	सिलिका रेत	निजी	2
राजस्थान	स्टेटाइट जाइट	निजी	23
राजस्थान	वोलेस्टोनाइट	निजी	1
तमिलनाडु	बाल क्ले	सार्वजनिक	5
तमिलनाडु	बॉक्साइट	निजी	14
तमिलनाडु	क्ले (अन्य)	निजी	1
तमिलनाडु	फैलस्पर	सार्वजनिक	1
तमिलनाडु	फायर क्ले	सार्वजनिक	1

1	2	3	4
तमिलनाडु	गारनेट	सार्वजनिक	53
तमिलनाडु	गारनेट	निजी	1
तमिलनाडु	ग्रेफाइट	सार्वजनिक	3
तमिलनाडु	ग्रेफाइट	निजी	12
तमिलनाडु	लाइम कंकर	निजी	63
तमिलनाडु	चूना पत्थर	सार्वजनिक	4
तमिलनाडु	चूना पत्थर	निजी	1
तमिलनाडु	मैंगनेसाइट	सार्वजनिक	3
तमिलनाडु	मैंगनेसाइट	निजी	2
तमिलनाडु	क्वार्टज	सार्वजनिक	1
तमिलनाडु	क्वार्टज	निजी	7
तमिलनाडु	सिलिका रेत	सार्वजनिक	1
तमिलनाडु	सिलिका रेत	निजी	62
तमिलनाडु	स्टेटाइट	निजी	1
तमिलनाडु	वर्मीक्यूलाइट	सार्वजनिक	1
उत्तर प्रदेश	पायरोफाइलाइट	निजी	2
उत्तर प्रदेश	सिलिका रेत	निजी	2
उत्तराखंड	मैंगनेसाइट	सार्वजनिक	5
उत्तराखंड	मैंगनेसाइट	निजी	186
उत्तराखंड	स्टेटाइट	निजी	1
पश्चिम बंगाल	एपेटाइट	सार्वजनिक	8
पश्चिम बंगाल	फायर क्ले	निजी	1
पश्चिम बंगाल	काओलिन	निजी	56
पश्चिम बंगाल	क्वार्टज	सार्वजनिक	3
पश्चिम बंगाल	क्वार्टज	निजी	3
पश्चिम बंगाल	क्वार्टजाइट	निजी	1
पश्चिम बंगाल	सिलिका रेत	निजी	1

*रिपोर्टिंग खान को इस रूप में परिभाषित किया गया है - "एक खान जो वर्ष के दौरान उत्पादन अथवा शून्य उत्पादन के बारे में रिपोर्ट करता है लेकिन विकासात्मक कार्य जैसे ओवरबर्डन हटाना, भूमिगत ड्राइविंग, विनजिंग, सिंकिंग कार्य; पिटिंग, ट्रैकिंग अथवा वेधन द्वारा गवषेण करता है जैसाकि एमसीडीआर विवरणियों से प्रमाणित है।"

स्रोत: भारतीय खान ब्यूरो।

विवरण-III

जीएसआई द्वारा पहचाने गए नए खनिज समृद्ध क्षेत्र विशेष रूप से खनिज संपन्न जनजातीय क्षेत्रों में तथा इस संबंध में हुई प्रगति

राज्य	वस्तु	कार्य सत्र	प्रगति ब्यौरा
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	चूना पत्थर	2010-12	आंध्र प्रदेश के कूरनूल जिले में गागीपुरम ब्लॉक, वेदमनू ब्लॉक में 3125 मि. टन के सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर का टोही संसाधन (334) अनुमान लगाया गया है।
छत्तीसगढ़	लौह अयस्क	2007-08 से 2009-10	छत्तीसगढ़ खनिज विकास निगम लि. जाइट डी के एक प्रायोजित मद के अंतर्गत जाइट मीटर, 62.28% के साथ कुल 10.01 मि. टन के कुल अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है।
हरियाणा	ताम्र अयस्क	2006-07 से 2009-10	हरियाणा के महेन्द्र गढ़ जिले के गांगुताना ब्लॉक के उत्तर में 0.34% कॉपर के साथ कॉपर अयस्क के 2.96 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
	जीप्सम	2010-12	हरियाणा के हिसार और भीवंडी जिलों में सहरवा-दरियापुर में 57.83% (CaSO ₄ 2H ₂ O) युक्त 21.8 मि. टन टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
झारखंड	स्वर्ण अयस्क	2009-10	झारखंड के रांची जिले में सिंदौरी पूर्व ब्लॉक में 1.526 ग्राम/टन औसत के 3.15 मि. टन स्वर्ण अयस्क के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	रांची जिले के सिंदौरी घनश्यामपुर ब्लॉक में 1.091 ग्राम/टन औसत श्रेणी के साथ स्वर्ण अयस्क के 1.237 मि. टन के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया।
कर्नाटक	चूना पत्थर	2010-12	कर्नाटक के बागलकोट जिले के लोकपुर में चूना पत्थर के 5.245 मि. टन टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
	स्वर्ण अयस्क	2009-10	कर्नाटक के तुमकूर जिले के अज्जनहल्ली ब्लॉक सी में 2.55 ग्राम/टन स्वर्ण के साथ 0.25 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) सोने का अनुमान लगाया गया है।
		2010-12	कर्नाटक के तुमकूर जिले के अज्जनहल्ली ब्लॉक डी में 0.94 ग्राम/टन स्वर्ण के साथ 1.05 मिलियन टन टोही संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	कर्नाटक के तुमकूर जिले के अज्जनहल्ली ब्लॉक डी में 1.03 ग्राम/टन औसत श्रेणी के साथ 0.23 मि. टन संसाधन का अनुमान लगाया गया है।

1	2	3	4
	बॉयराइट	2012-13	बगल कोट जिले के गड़ीसूंकपुर ब्लॉक में 55.78% BaSo4 औसत श्रेणी के 0.6 मि. टन टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
मध्य प्रदेश	फॉस्फोराइट	2010-12	15% P2O5 युक्त 614,615.63 टन फॉस्फोराइट (पिपलोडा) तथा 7.858% P2O5 युक्त (खत्मा ब्लॉक में) 275705.13 टन टोरी संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	खरगांव जिले के मुद्री ब्लॉक 8.46% P2O5 के साथ 0.05 मि. टन टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
	बॉक्साइट	2012-13	मध्य प्रदेश के डॉडोरी जिले के तंतर ब्लॉक में 49.7% Al ₂ O ₃ की औसत के साथ बॉक्साइट अयस्क के धातुकर्मीय श्रेणी के 173.960 मि. टन (334) टोही संसाधन का अनुमान लगाया गया है।
महाराष्ट्र	मैंगनीज अयस्क	2010-12	महाराष्ट्र के नागपुर जिले में आने वाले पर्सियोनी विस्तार के साथ शिवाली तथा महागांव ब्लॉक में अनुमानित मैंगनीज अयस्क संसाधन (333) के साथ 25.12% मैंगनीज युक्त 1,312.2 टन मैंगनीज अयस्क संसाधन तथा 7.65% मैंगनीज युक्त 64152 मैंगनीज अयस्क संसाधन तथा 11.01% मैंगनीज युक्त 0.014 मि.
मेघालय	चूना पत्थर	2010-12	मेघालय के जयंतिया हिल्स जिले के उमफिरूलूहू ब्लॉक में 47.00% CaO के (333) के साथ 261.46 मि. टन चूना पत्थर के अनुमानित संसाधन का संसाधन अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	मेघालय के जयंतिया हिल्स जिले के उमफिरूलूहू ब्लॉक में चूनापत्थर के 177.83 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया।
ओडिशा	लौह अयस्क	2009-10	ओडिशा के सुन्दरगढ़ जिले के घोरा बुरहनी-सागाशाही क्षेत्र में 46.2 मि. टन के कट ऑफ के 55% Fe ने लौह अयस्क के प्रदर्शित संसाधन (332) अनुमान लगाया गया है।
		2010-12	ओडिशा के सुन्दरगढ़ जिले के घोरा बुरहनी-सागाशाही क्षेत्र में 46.2 मि. टन के कट ऑफ के 55% Fe ने लौह अयस्क के प्रदर्शित संसाधन (332) अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	सुन्दरगढ़ जिले के सागाशाही ब्लॉक के लौह के 63.72% औसत श्रेणी के साथ 44.35 मि. टन अनुमानित संसाधन (332) का अनुमान लगाया गया।
	मैंगनीज अयस्क	2009-10	ओडिशा के दामूरदा (उत्तरी) ब्लॉक में मैंगनीज अयस्क के 0.07 मि. टन (333) के अनुमानित संसाधन का अनुमान लगाया गया।

1	2	3	4
		2010-12	ओडिशा के केंदूझर जिले के दामूरदा (दक्षिणी) ब्लॉक में 18.98% औसत श्रेणी मैंगनीज अयस्क के साथ मैंगनीज अयस्क के 01.52 मि. टन के अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	क्योअंझर जिले के बोलानी उत्तर पूर्व ब्लॉक में 25.35% औसत श्रेणी मैंगनीज के साथ 0.44 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है।
राजस्थान	चूना पत्थर	2009-10	राजस्थान के जैसलमेर जिले के म्योकीधाढी (पूर्व) में एसएमएस ग्रेड चूना पत्थर (CaO-52.80%, SiO ₂ -2.11%, MgO-0.98%, Al ₂ O ₃ -0.81%, Fe ₂ O ₃ -0.47%) के 441.7080 मि. टन तथा सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर (CaO-47.37%, SiO ₂ -7.80%, MgO-1.5333%, Al ₂ O ₃ -1.86%, Fe ₂ O ₃ -1.15%) के 514.8470 मि. टन टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	राजस्थान में जैसलमेर जिले के साबू का तोबा तथा असूतर ब्लॉक में एसएमएस ग्रेड के 75.73 मि. टन तथा सीमेंट चूना पत्थर के 37.39 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है। जैसलमेर जिले के म्योनीकीधाढी, रामगढ़ में सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर 6.32 मि. टन तथा एसएमएस ग्रेड के 28.41 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
	फॉस्फोराइट	2010-12	राजस्थान के बांसवाड़ा जिले में शिवपुरा में 13.44% P ₂ O ₅ के साथ 20750 टन फॉस्फोराइट का टोही संसाधन (334) का अनुमान किया गया है।
		2012-13	जैसलमेर जिले के भौरासर, बेरियारा, उदयेल और सांधा ब्लॉक में 5.56% के P ₂ O ₅ औसत श्रेणी के सहित 2.6 मि. टन टोही सांधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
	ताम्र और सीसा अयस्क	2009-10	राजस्थान के सीकर जिले में महवा ब्लॉक 0.35% के साथ 1.89 मि. टन ताम्र अयस्क और 0.33% Pb के साथ 0.20 मि. टन सीसा अयस्क अनुमानित खनिज संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		2010-12	राजस्थान के सीकर जिले में महवा ब्लॉक में क्रमशः 0.38% Cu और 0.24% Pb के साथ 2.19 मि. टन (Cu) +0.65 मि. टन (Pb) अयस्क अनुमानित खनिज संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		2012-13	राजस्थान के सीकर जिले के नीमा का थाना और दरिबा उत्तर ब्लॉक में 0.3% Cu की औसत श्रेणी के साथ 0.47 मि. टन ताम्र अयस्क का अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है।

1	2	3	4
			राजस्थान के सीकर जिले के नागवास खंड में 0.3 Cu औसत श्रेणी के साथ 5.6 मि. टन ताम्र अयस्क का टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया है।
	सीसा और जस्ता	2012-13	भीलवाड़ा जिले के रामूरिया गडरिया ब्लॉक में 1.18% सीसा जस्ता की औसत श्रेणी के साथ 1.19 मि. टन सीसा जस्ता के टोही संसाधन (334) का अनुमान किया गया है।
	ताम्र और स्वर्ण अयस्क	2009-10	राजस्थान के सिरोंही जिले के दानवा ब्लॉक में 0.33% Cu के साथ 26625 टन तांबा अयस्क की अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है। इसके अतिरिक्त 0.73 ग्रा./टी Au के साथ 20720 टन स्वर्ण अयस्क का अनुमान लगाया गया है।
		2010-12	राजस्थान के अलवर जिले के मूंडयावास खेडा में खेडा ब्लॉक में 0.28% Cu-0.66 ग्रा./टी Au-6.55 ग्रा./टी Ag के साथ 23.46 मि. टन (तांबा) *1.32 मि. टन (स्वर्ण) *1.51 मि. टन (रजत) का अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया।
		2012-13	राजस्थान के अलवर जिले के मूंडयावास खेडा ब्लॉक में 0.28% औसत श्रेणी का 2.84 मि. टन तांबा 0.66 ग्रा./टन औसत श्रेणी का 0.63 मि. टन स्वर्ण और 6.55 ग्राम/टन औसत श्रेणी का 0.81 मि. टन रजत का अनुमानित संसाधन (333) अनुमान लगाया गया।
	स्वर्ण अयस्क	2009-10	राजस्थान के बांसवाड़ा जिले में भूकिया स्वर्ण संभावना गुडेलपाड़ा ब्लॉक में 3.978 ग्राम/टन स्वर्ण की औसत श्रेणी के साथ 1.932 मि. टन स्वर्ण अयस्क का अनुमान लगाया गया।
			राजस्थान के बांसवाड़ा जिले में गुडेलपाड़ा गांव के उत्तर पश्चिम और दक्षिण पूर्व में 1.148 ग्राम/टन के साथ 0.063 मि. टन स्वर्ण अयस्क का टोही संसाधन (3.34) का अनुमान लगाया गया।
		2010-12	राजस्थान के बांसवाड़ा जिले में गुडेलपाड़ा के उत्तर पश्चिम ब्लॉक में 1.63 ग्राम/टन के साथ 2.90 मि.टन अनुमानित खनिज संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
तमिलनाडु	लौह अयस्क	2008-09	तमिलनाडु के तिरुन्नामलाई केलूर क्षेत्र में 37.54% से 43.11% Fe के साथ 13.93 मि. टन लौह अयस्क का कुल संसाधन अनुमान लगाया गया है।
	मोलिब्डेनिम	2009-10	तमिलनाडु के धर्मापुरी में वेलम पट्टी क्षेत्र में 0.102% Mo औसत ग्रेड के साथ मोलिब्डेनिम अयस्क के 2.74 मि. टन की अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।

1	2	3	4
		2010-12	तमिलनाडु के कृष्णागिरी के वल्लकल मध्य ब्लॉक में 0.0518% (500 पीपीएम न्यूनतम औसत ग्रेड) का 47,986 (टन), 0.0339% (300 पीपीएम न्यूनतम औसत ग्रेड) का 84966 (टन) और 0.0223% के साथ 2,10,032 टन मोलिब्डेनम अयस्क का अनुमानित संसाधन (333) (100 पीपीएम न्यूनतम औसत ग्रेड) का अनुमान लगाया गया है।
पश्चिम बंगाल	एपेटाइट	2009-10	पश्चिम बंगाल के पूरूलिया जिले के भौलाइडीह में 15.25% P205 के साथ एपेटाइट के 65,914 टन टोही खनिज संसाधन (334) अनुमान लगाया गया है।
	टाल्क	2009-10	पश्चिम बंगाल के दारजिलिंग जिले के गोक कर्मी टाल्क संभावना में 59,085 टन टाल्क का टोही संसाधन (334) होने का अनुमान किया गया है।

स्रोत: भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण।

विवरण-IV

जीएसआई द्वारा पहचाने गए नए खनिज समृद्ध क्षेत्र विशेष रूप से खनिज संपन्न जनजातीय क्षेत्रों में तथा इस संबंध में हुई प्रगति

राज्य	जिला	क्षेत्र	कार्य सत्र	प्रगति ब्यौरा
1	2	3	4	5
आंध्र प्रदेश	कुरनूल	बेड्डेमनु ब्लॉक गार्गीपुरम ब्लॉक	2010-12	3125000000 टन के सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर का टोही संसाधन (334) अनुमान लगाया गया है।
छत्तीसगढ़	कांकेर	एरीडोंग्री क्षेत्र	2007-08 से	छत्तीसगढ़ खनिज विकास निगम लि. के एक प्रायोजित मद के अंतर्गत, 62.28% Fe के साथ कुल 10.01 मि. टन के कुल लौह अयस्क के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		सोनादेही	2008-09	0.699 जी/टी सोने की औसत ग्रेड के साथ स्वर्ण अयस्क की 2.28 मि. टन का संसाधन का अनुमान किया गया है।
	रायपुर	वाहमारा तथा सोना खान	2008-09	0.10 जी/टी कट ऑफ पर स्वर्ण के 0.778 जी/टी युक्त 1196.117 किया स्वर्ण अयस्क संसाधन का 0.93 जी/टी औसत श्रेणी स्वर्ण के साथ अनुमान लगाया गया है।
हरियाणा	महेन्द्रगढ़	गंगुटना	2008-09	0.4% ताप में 2.12 मि. टन ताम अयस्क संसाधन का अनुमान लगाया गया है।

1	2	3	4	5
		गंगुटना ब्लॉक के उत्तर में	2006-07 से 2009-10	0.34% कॉपर के साथ कॉपर अयस्क के 2.96 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
	हिसार व भिवंडी	सहाखा-दरियापुर	2010-12	57.83% (CaSO ₄ 2H ₂ O) युक्त 2.18 मि.ट टन टोही संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
झारखंड	रांची	सिंदौरी पूर्वी ब्लॉक	2009-10	1.526 ग्राम/टन औसत के 3.15 मि. टन स्वर्ण अयस्क के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		सिंदौरी घनश्यामपुर ब्लॉक	2012-13	1.09 ग्राम/टन के औसत ग्रेड के साथ 1.237 मि. टन स्वर्ण अयस्क का अनुमानित संसाधन (333)
कर्नाटक	तुमकूर	अज्जनहल्ली ब्लॉक-सी	2009-10	2.55 ग्राम/टन के साथ 0.25 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) सोने का अनुमान लगाया गया है।
		अज्जनहल्ली ब्लॉक-डी	2010-12	0.94 ग्राम/टन स्वर्ण के साथ 1.05 मिलियन टन टोही संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		अज्जनहल्ली ब्लॉक-डी	2012-13	1.03 ग्राम/टन के औसत ग्रेड के साथ 0.23 मि. टन अतिरिक्त स्वर्ण अयस्क के संसाधन का अनुमान लगाया गया।
	बगलकोट	लोकपुर	2010-12	5.245 मि. टन चूना पत्थर के टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
		गड़ीशंकापुर ब्लॉक	2012-13	55.78% BaSO ₄ के औसत ग्रेड के साथ 0.6 मि. टन बेराइट का टोही संसाधन (334)
मध्य प्रदेश	झाबुआ	पिपलोडा ब्लॉक में धानपुरा-खातमा में खातमा ब्लॉक का पूर्वी विस्तार	2010-12	15% P ₂ O ₅ युक्त 614,615.63 टन फॉस्फोराइट (पिपलोडा) तथा 7.858% P ₂ O ₅ युक्त (खत्मा ब्लॉक में) 275705.13 टन टोही संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
	खड़गांव जिला	मोंदरी ब्लॉक	2012-13	8.46% P ₂ O ₅ के साथ 0.05 मि. टन फोस्फोराइट का टोही संसाधन (334).
	छिन्दवाडा	जंगलडहरी ब्लॉक	2008-09	1.10% जिंक के साथ 0.98 मि. टन जिंक के संकेत संसाधन (332) का अनुमान लगाया गया है।
	दिंदोड़ी	तंतर ब्लॉक	2010-12	49.7% Al ₂ O ₃ की औसत के साथ बॉक्साइट अयस्क के धातुकर्मी श्रेणी के 173.960 मि. टन (334) टोही संसाधन का अनुमान लगाया गया है।
महाराष्ट्र	नागपुर	सांवली तथा महागांव ब्लॉक	2010-12	अनुमानित मैंगनीज अयस्क संसाधन (333) के साथ 25.12% मैंगनीज युक्त 1,312.2 टन मैंगनीज

1	2	3	4	5
				अयस्क संसाधन तथा 7.65% मैंगनीज युक्त 64152 मैंगनीज अयस्क संसाधन तथा 11.01% मैंगनीज युक्त 0.014 मि. टन टोही संसाधन का अनुमान लगाया गया है।
मेघालय	जयंतिया हिल्स	उम्फोरूल ब्लॉक	2010-12	47.00% CaO (333) के साथ 261.46 मि. टन चूना पत्थर के अनुमानित संसाधन का अनुमान लगाया गया है।
			2012-13	177.83 मि. टन चूना पत्थर के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया।
ओडिशा	सुंदरगढ़	घोराबुरहनि-सागासाही क्षेत्र	2007-08 से 2009-10	46.2 मि. टन के कट ऑफ के 55% Fe ने लौह अयस्क के प्रदर्शित संसाधन (332) अनुमान लगाया गया है।
			2010-12	Fe 63.72%, SiO ₂ 1.83%, Al ₂ O ₃ 3.53%, के साथ (55% Fe कट ऑफ पर) 29.24 मि. टन अतिरिक्त लौह अयस्क संसाधन का अनुमान लगाया गया था। कुल 75.44 मि. टन संसाधन का अनुमान लगाया गया था।
		सागासाई ज़िला	2012-13	Fe 63.72% के औसत ग्रेड के साथ 44.33 मि. टन लौह अयस्क का प्रदर्शित संसाधन (332)
	केंदूझर जिला	दामोरदा (उत्तरी) ब्लॉक	2009-10	मैंगनीज अयस्क के 0.07 मि.टन (333) के अनुमानित संसाधन के संवर्धन किया गया।
		दामोरदा (दक्षिणी) ब्लॉक	2009-10	18.98% औसत श्रेणी मैंगनीज अयस्क के साथ मैंगनीज अयस्क के 01.52 मि. टन के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
		बोलानी पूर्वोत्तर ब्लॉक	2012-13	25.35% मैंगनीज के औसत ग्रेड के साथ मैंगनीज अयस्क के 0.44 मि. टन का अनुमानित संसाधन (333)
राजस्थान	अलवर	खेडा ब्लॉक मुंडियावास खेडा	2010-12	क्रमशः 0.28% कॉपर, 0.66 ग्राम/टन Au, 6.55 ग्राम/टन रजत युक्त 23.46 मि. टन कॉपर, 1.32 मि. टन स्वर्ण तथा 1.51 मि. टन रजत के अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया।
			2012-13	0.28% औसत कॉपर के साथ 2.84 मि.टन कॉपर अयस्क; 0.66 ग्राम/टी के औसत ग्रेड के साथ 0.63 मि. टन Au तथा 6.55 ग्राम/टन के औसत ग्रेड के साथ 0.81 मि. टन के अनुमानित संसाधन (333)

1	2	3	4	5
	बांसवाड़ा	शिवपुरा	2010-12	13.44% P ₂ O ₅ के साथ 20,750 टन फॉस्फोराइट के टोही संसाधन (334) अनुमान लगाया गया है।
		देलवाड़ा पश्चिमी ब्लॉक	2007-08 से 2009-10	2.06 ग्राम/टन के साथ 50.13 मि. टन संकेत संसाधन (332) का अनुमान लगाया गया है।
		गुंडेलपाड़ा ब्लॉक	2009-10	3.978 ग्राम/टन औसत श्रेणी स्वर्ण के साथ 1.932 मि. टन संसाधन का अनुमान किया गया है।
		गुंडेलपाड़ा गांव का उत्तर पश्चिमी तथा दक्षिण पूर्वी भाग	2009-10	1.148 ग्राम/टन के साथ स्वर्ण के 0.063 मि. टन स्वर्ण के टोही संसाधन (334) का अनुमान लगाया गया है।
		गुंडेलपाड़ा उत्तर पश्चिमी ब्लॉक	2010-12	1.63 ग्राम/टन की औसत श्रेणी स्वर्ण के साथ 2.90 मि. टन अनुमानित खनिज संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है।
	जैसलमेर	मोरासार, बरियारा उदयेल तथा सांघा ब्लॉक	2012-13	5.56% के औसत ग्रेड के साथ 2.6 मि. टन फॉस्फोराइट का टोही संसाधन (334)
	जैसलमेर	मिनियुन की ढाणी	2007-08 एवं 2008-09	235.28 मि. टन एसएमएस ग्रेड के चूना पत्थर तथा 336.07 मि. टन सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर के संसाधन का अनुमान किया गया है।
		मिनियुन की ढाणी (पूर्वी)	2009-10	एसएमएस ग्रेड के चूना पत्थर (CaO 52.80%, SiO ₂ -2.11%, एमजीओ 0.98%, Al ₂ O ₃ 0.81% Fe ₂ O ₃ -0.47%) के 441.7080 मि. टन के टोही संसाधन तथा सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर (CaO-47.37%, SiO ₂ -7.80%, एमजीओ 1.533%, Al ₂ O ₃ -1.86% Fe ₂ O ₃ -1.15%) टोही संसाधन (334) अनुमान लगाया गया है।
		साबु का टोबा तथा आसुतर ब्लॉक	2012-13	37.39 मि. टन सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर तथा 75.73 मि. टन एसएमएस के साथ अनुमानित संसाधन (333)
		मिनियुन की ढाणी रामगढ़		28.41 मि. टन एसएमएस ग्रेड तथा 6.32 मि. टन के सीमेंट ग्रेड चूना पत्थर का अनुमानित संसाधन (333)
	सीकर	महावा ब्लॉक	2009-10	0.35% कॉपर अयस्क के साथ तथा 0.33% सीसे के साथ 0.20 मि. टन सीसा अयस्क के साथ 1.89 मि. टन अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान किया गया है।

1	2	3	4	5
			2010-12	0.38% Cu और 0.24% Pb के साथ क्रमशः 2.19 मि. टन तांबा अयस्क और 0.65 मि. टन सीसा अयस्क की अनुमानित खनिज संसाधन (333) अनुमान लगाया गया है।
	सिरोही	दानवा ब्लॉक	2009-10	0.33% Cu के साथ 26625 टन तांबा अयस्क की अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है। इसके अतिरिक्त 0.73 ग्रा./टी Cu के साथ 20720 टन स्वर्ण अयस्क का अनुदान लगाया गया है।
	सीकर जिला	नीम का थाना तथा दड़िबा नॉर्थ ब्लॉक नांगवास ब्लॉक	2012-13	0.3% कॉपर के औसत ग्रेड के साथ 0.47 मि. टन कॉपर अयस्क का अनुमानित संसाधन (333) 0.3% कॉपर के औसत ग्रेड के साथ 5.6 मि. टन कॉपर अयस्क का टोही संसाधन (334)
	भीलवाड़ा जिला	रामुरिया-गदारिया ब्लॉक	2012-13	1.18% Pb%2n के औसत ग्रेड के साथ 1.19 मि. टन Pb%2n का टोही संसाधन (334)
तमिलनाडु	तिरूवन्नामलाई	केलूर क्षेत्र	2010-12	37.54% से 43.11% Fe के साथ 13.93 मि. टन लौह अयस्क का कुल संसाधन अनुमान लगाया गया है।
	धर्मपुरी	वेलम पट्टी क्षेत्र	2009-10	0.102% Mo औसत ग्रेड के साथ मोलिब्डेनम अयस्क के 2.74 मि. टन की अनुमानित संसाधन (333) का अनुमान लगाया गया है।
	कृष्णागिरी	वल्लकल मध्य ब्लॉक	2010-12	0.0518% (500 पीपीएम न्यूनतम औसत ग्रेड) का 47,986 (टन), 0.0339% (300 पीपीएम न्यूनतम औसत ग्रेड) का 84966 (टन) और 0.0223% के साथ 2,10,032 टन मोलिब्डेनम अयस्क का अनुमानित संसाधन (333) (100 पीपीएम न्यूनतम औसत ग्रेड) का अनुमान लगाया गया है।
उत्तर प्रदेश	सोनभद्रा	सोनापहाडी क्षेत्र	2008-09	3.03 ग्राम/टन सोने की औसत ग्रेड के साथ 0.053 मि. टन स्वर्ण अयस्क का संसाधन अनुमान लगाया गया है।
पश्चिम बंगाल	पुरुलिया	मेलाडीह ब्लॉक	2009-10	15.25% P ₂ O ₅ के साथ एपेटाइट के 65,914 टन टोही खनिज संसाधन (334) अनुमान लगाया गया है।
	दार्जिलिंग	गोक-कर्मी	2009-10	59,085 टन टाल्क का टोही संसाधन (334) होने का अनुमान किया गया है।

दूरसंचार क्षेत्र का विकास

*90. श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव :
श्री श्रीरंग आप्पा बारणे :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खराब कनेक्टिविटी के कारण सरकार द्वारा संचालित दूरसंचार एजेंसियों द्वारा दी जा रही सेवाएं संतोषजनक नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस मुद्दे के समाधान के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार देश में दूरसंचार क्षेत्र को सेवाओं और विनिर्माण के संदर्भ में अगले दौर में पहुंचाने के लिए, उसके विकास हेतु एक रणनीतिक योजना तैयार करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कुशल प्रबंधन हेतु किन-किन प्रमुख क्षेत्रों पर ध्यान दिए जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) सरकार, भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) के मोबाइल नेटवर्क की कमजोर कनेक्टिविटी सहित, कुछ त्रुटिपूर्ण सेवाओं के बारे में सचेत हैं। सरकार कनेक्टिविटी और सेवा उपलब्धता में कठिनाइयों का निदान करके सरकारी सार्वजनिक क्षेत्र के इन उपक्रमों की मोबाइल सेवाओं की गुणवत्ता (क्यूओएस) को सुधारने के लिए प्रतिबद्ध है।

सेवा की गुणवत्ता संबंधी मानदंडों (क्यूओएस) का निर्धारण भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) द्वारा किया जाता है। जबकि, बीएसएनएल और एमटीएनएल सामान्यतः बैंचमार्क मानदंडों को पूरा करते हैं, बीएसएनएल और एमटीएनएल की सेवाएं कुछ क्षेत्रों में कुछ मानदंडों के बैंचमार्क से कुछ कम स्तर की हैं। सेवा की गुणवत्ता (क्यूओएस) संबंधी मानदंडों में कमियां नेटवर्क कार्यनिष्पादन, ग्राहक सेवा उपलब्धता, अधिक परियात, अपर्याप्त नेटवर्क कवरेज आदि के कारण हैं।

बीएसएनएल और एमटीएनएल सेवा की गुणवत्ता में सुधार, धरोहर संबंधी मुद्दों का समाधान और नेटवर्क कवरेज का विस्तार करने हेतु एक पुनरुज्जीवन योजना तैयार करने में सक्रिय रूप से कार्यरत हैं।

बीएसएनएल और एमटीएनएल ने सूचित किया है कि वे ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों सहित, अपने लाइसेंसीकृत सेवा क्षेत्रों में 2जी और 3जी सेवाओं

हेतु अतिरिक्त बेस ट्रांसीवर स्टेशनों (बीटीएस) की स्थापना करके अपनी कवरेज क्षमता को बढ़ाने के लिए प्रगामी रूप से अपने मोबाइल नेटवर्क का विस्तार कर रहे हैं। वे अपने कार्यनिष्पादन में सुधार करने के लिए अपने नेटवर्क का लगातार विस्तार कर रहे हैं। वे अपने कार्यनिष्पादन में सुधार करने के लिए अपने नेटवर्क का लगातार विस्तार भी कर रहे हैं।

(ग) और (घ) सरकार विनिर्माण और सेवा के प्रावधानों सहित दूरसंचार क्षेत्र के विस्तार हेतु एक कार्ययोजना तैयार कर रही है। इसके ब्यौरे को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

साइबर हमले/आतंकवाद

*91. श्री भर्तृहरि महाताब :
श्री हंसराज गंगाराम अहीर :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों में और चालू वर्ष के दौरान देश में साइबर हमलों/आतंकवाद की घटनाओं की संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो देश में साइबर हमलों/आतंकवाद का मुकाबला करने के लिए बनाए गए मानदंडों/मार्गनिर्देशों अथवा बनाई गई नीति का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त अवधि के दौरान कतिपय अन्य देशों से साइबर हमलों/आतंकवाद की अनेक घटनाएं भी सरकार के ध्यान में आई हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी देश-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार ऐसे साइबर हमलों/आतंकवाद का मुकाबला करने के लिए निर्धारित मानदंडों/मार्गनिर्देशों की समीक्षा करने का है और यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस मुद्दे के समाधान के लिए सरकार द्वारा क्या निवारक कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) वर्ष 2011, 2012, 2013 और 2014 के दौरान (मई तक) कुल क्रमशः 21699, 27605, 28481 और 9174 भारतीय वेबसाइटों को विश्व में फैले हुए विभिन्न हैकर गुणों द्वारा हैक किया गया। इसके अतिरिक्त, इन वर्षों के दौरान भारतीय कम्प्यूटर आपात प्रतिक्रिया दल (सर्ट-इन) को कुल क्रमशः 13301, 22060, 71780 तथा 60189 सुरक्षा संबंधी घटनाएं रिपोर्ट की गईं। इन घटनाओं में फिशिंग, स्कैनिंग, स्पैम, विद्वेषपूर्ण कोड, वेबसाइट, घुसपैठ आदि शामिल हैं।

(ख) सरकार ने साइबर हमले रोकने, पता लगाने तथा कम करने के लिए कदम उठाने के लिए सभी मंत्रालयों/विभागों को कम्प्यूटर सुरक्षा नीति और दिशा-निर्देश परिचालित किए हैं। साइबर हमलों तथा साइबर आतंकवाद का सामना करने के लिए सरकार ने केन्द्र सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों, राज्य सरकारों और उनके संगठनों तथा महत्वपूर्ण क्षेत्रों के कार्यान्वयन के लिए आपदा प्रबंध योजना भी परिचालित की है। इसके अलावा, साइबर सुरक्षा के मुद्दे का संपूर्ण रूप से समाधान करने के लिए सरकार ने दिनांक 2.7.2013 को सार्वजनिक इस्तेमाल के लिए तथा सभी संबंधित पणधारकों द्वारा कार्यान्वयन के लिए "राष्ट्रीय साइबर सुरक्षा नीति-2013" जारी की थी।

(ग) समय-समय पर भारतीय साइबर स्पेस पर साइबर हमले करने के प्रयास किए गए हैं। इन साइबर हमलों का उदगम स्थल कई देशों के साइबर स्पेस में पाया गया है, जिसमें संयुक्त राज्य अमेरिका, यूरोप, ब्राजील, टर्की, चीन, पाकिस्तान, बांग्लादेश, अल्जीरिया और यूईई शामिल हैं। यह पाया गया है कि हमलावर विश्व के विभिन्न भागों में स्थित कम्प्यूटर प्रणालियों से छेड़छाड़ करते हैं तथा वास्तविक प्रणाली की पहचान छिपाने के लिए, जहां से हमले किए जा रहे हैं, छह-कपट वाली तकनीकों तथा छुपे हुए सर्वरों का इस्तेमाल करते हैं। साइबर स्पेस आभासी, सीमा रहित और गुमनाम है जिसके कारण साइबर हमले के उदगम स्थल का पता लगाना वस्तुतः कठिन है।

(घ) सरकार द्वारा परिचालित सुरक्षा निर्देशों को नियमित रूप से अद्यतन किया जाता है ताकि नवीनतम साइबर हमलों को कम करने के लिए प्रति उपाय किए जा सकें। सर्ट-इन नवीनतम साइबर खतरों और कमियों पर सुरक्षा चेतावनियां और सलाह भी प्रकाशित करता है, जो सर्ट-इन की वेबसाइट (www.cert-in.org.in) पर उपलब्ध हैं। साइबर खतरे के बदलते परिदृश्य को ध्यान में रखते हुए साइबर हमलों और साइबर आतंकवाद का सामना करने के लिए आपदा प्रबंध योजना (सीएमपी) आवधिक रूप से अद्यतन बनाया जा सकता है। अद्यतन संस्करण के कार्यान्वयन के लिए केन्द्र सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों, राज्य सरकारों तथा उनके संगठनों और महत्वपूर्ण क्षेत्रों में परिचालित किया जाता है। सीएमपी के कार्यान्वयन के क्षेत्र में केन्द्र सरकार और राज्य सरकार के अधिकारियों को प्रशिक्षण देने के लिए कार्यशालाएं नियमित रूप से आयोजित की जाती हैं।

(ङ) उपर्युक्त (ख) और (घ) में उल्लिखित उपायों के अलावा सरकार ने देश में प्रणालियों की साइबर सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए निम्नलिखित महत्वपूर्ण कदम भी उठाए हैं:-

(i) साइबर हमलों का सामना करने की तैयारी का मूल्यांकन करने में संगठनों की सहायता करने के लिए सरकार द्वारा

साइबर सुरक्षा के बनावटी अभ्यास (मॉक ड्रिल) किए जा रहे हैं। संगठनों को शामिल करके प्रति वर्ष ऐसे दो अभ्यास आयोजित किए जा रहे हैं।

(ii) सरकार ने देश में महत्वपूर्ण सूचना मूलसंरचना की सुरक्षा के लिए राष्ट्रीय महत्वपूर्ण सूचना मूलसंरचना संरक्षण केन्द्र (एनसीआईआईपीसी) की स्थापना की है।

(iii) विद्वेषपूर्ण सॉफ्टवेयर एकत्रित करने तथा विश्लेषण करने, अधिसूचित करने तथा विद्वेषपूर्ण सॉफ्टवेयर से संक्रमित प्रणालियों को हटाने के लिए केन्द्र स्थापित करने की कार्रवाई शुरू कर दी गई है।

(iv) सामान्य मानदंड मान्यता व्यवस्था (सीसीआरए) के अंतर्गत साइबर सुरक्षा के क्षेत्र में प्रमाणपत्र जारी करने वाले राष्ट्र के रूप में भारत को मान्यता दी गई है। इस व्यवस्था के अंतर्गत भारत के द्वारा जारी किए गए प्रमाणपत्रों को अंतर्राष्ट्रीय रूप से मान्यता दी जाएगी। इस मान्यता को साइबर सुरक्षा के लिए सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) उत्पादों के परीक्षण के लिए परीक्षण केन्द्रों की शृंखला की स्थापना करने में देश को सहायता मिलेगी।

(v) केन्द्र सरकार के सभी मंत्रालयों/विभागों तथा राज्य/केन्द्र शासित सरकारों को समस्त सूचना प्रौद्योगिकी मूलसंरचना का सुरक्षा परीक्षण करने की सलाह दी गई है। सभी नई सरकारी वेबसाइटों और अनुप्रयोगों का परीक्षण उन्हें होस्ट करने से पहले साइबर सुरक्षा की दृष्टि से किया जाएगा होस्टिंग के बाद भी वेबसाइटों और अनुप्रयोगों का परीक्षण नियमित आधार पर किया जाएगा। सर्ट-इन महत्वपूर्ण और अन्य आईसीटी क्षेत्रों की सूचना प्रौद्योगिकी मूलसंरचना का परीक्षण करने के लिए आवश्यक विशेषज्ञता उपलब्ध कराता है।

(vi) सभी सरकारी वेबसाइटें राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केन्द्र (एनआईसी), अर्नेट इंडिया अथवा देश में किसी भी अन्य सुरक्षित मूलसंरचना सेवा प्रदाता की मूलसंरचना पर होस्ट की जाएंगी।

(vii) महत्वपूर्ण क्षेत्रों की आवश्यकताओं की पूर्ति करने के लिए रक्षा और वित्त के क्षेत्र में क्षेत्र-वार सर्ट कार्य कर रहे हैं। ये साइबर प्रणालियों से सामने आ रहे डोमेन विशिष्ट खतरों का संचालन करने और कार्रवाई करने के लिए सुसज्जित हैं।

- (viii) वित्तीय सेवाओं के लिए सूचना साझा और विश्लेषण केन्द्र (आईएसएसी) की स्थापना बैंकिंग प्रौद्योगिकी में विकास और अनुसंधान संस्थान (आईडीआरबीटी) में की गई है। ऐसा केन्द्र वित्तीय क्षेत्र में साइबर घटनाओं पर सूचना का आदान प्रदान करता है और उन्हें इसमें कमी लाने के लिए समुचित सलाह देता है। विद्युत और पेट्रोलियम क्षेत्र में ऐसे आईएसएसी की स्थापना के लिए कार्रवाई शुरू की गई है।
- (ix) महत्वपूर्ण सूचना मूलसंरचना का प्रचालन करने वाले संगठनों को अंतर्राष्ट्रीय मानक आईएसओ 27001 पर आधारित सूचना सुरक्षा प्रबंध पद्धतियां कार्यान्वित करने की नियमित रूप से सलाह दी जाती है। मंत्रालयों और विभागों को प्रणालियों का सुदृढीकरण सुनिश्चित करने के लिए उनकी सूचना प्रौद्योगिकी प्रणालियों का नियमित रूप से परीक्षण कराने की सलाह दी गई है।
- (x) साइबर अपराधों की जांच के लिए साइबर न्याय विज्ञान के क्षेत्र में पुलिस अधिकारियों को प्रशिक्षित करने के लिए राज्यों में केन्द्रों की स्थापना की गई है।
- (xi) सरकारी अधिकारियों और जनता के बीच साइबर सुरक्षा के बारे में जागरूकता पैदा करने के कार्यक्रम सरकार द्वारा सरकारी और सार्वजनिक क्षेत्र के संगठनों के साथ निरंतर चलाए जा रहे हैं।
- (xii) सरकार साइबर सुरक्षा के क्षेत्र में सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल तैयार करने के लिए उद्योग के साथ बातचीत कर रही है।
- (xiii) भारतीय कम्प्यूटर आपात प्रतिक्रिया दल (सर्ट-इन) नवीनतम साइबर खतरों और प्रति उपायों के बारे में चेतावनियां और सलाह नियमित रूप से जारी करता है। स्ट-इन ने वेबसाइटों की सुरक्षा के लिए दिशा-निर्देश प्रकाशित किए हैं, जो इसकी वेबसाइट (www.cert-in.org.in) पर उपलब्ध है। वेबसाइटों की सुरक्षित होस्टिंग और साइबर हमलों में कमी करने के प्रति प्रणाली प्रशासकों को जागरूक बनाने के लिए सर्ट-इन नियमित रूप से प्रशिक्षण कार्यक्रम भी आयोजित करता है।
- (xiv) सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम, 2000 में साइबर अपराध, साइबर हमलों तथा सूचना प्रौद्योगिकी मूलसंरचना के सुरक्षा संबंधी उल्लंघनों से जुड़े मुद्दों पर ध्यान में देने के लिए कानूनी ढांचा उपलब्ध कराया गया है।

- (xv) सरकार साइबर सुरक्षा के क्षेत्र में अनुसंधान और विकास करके देशीय प्रौद्योगिकी के विकास को प्रोत्साहन दे रही है।

[हिन्दी]

पोस्टकार्डों की बिक्री

- *92. श्री सुनील कुमार सिंह :
श्री छोटेलाल :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछले दशक से पोस्टकार्डों की बिक्री में धीरे-धीरे कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों में और चालू वर्ष के दौरान सरकार द्वारा कितने पोस्टकार्ड मुद्रित कराए गए और इसके परिणामस्वरूप कितनी हानि हुई;

(ग) क्या सरकार का विचार पोस्टकार्डों की बिक्री बंद करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार पोस्टकार्डों के स्थान पर ई-मेल की तर्ज पर सस्ती सेवा शुरू करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) जी, हां। पिछले दशक से पोस्टकार्डों की बिक्री की धीरे-धीरे कमी आई है। इस कमी का कारण व्यक्तिगत संचार के लिए मोबाइल फोन, ई-मेल इत्यादि के प्रयोग में हुई वृद्धि के फलस्वरूप संचार प्रौद्योगिकी का तीव्र विकास है।

गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सरकार द्वारा मुद्रित पोस्टकार्डों की मात्रा निम्नानुसार है:—

क्र. सं.	वर्ष	मुद्रित पोस्टकार्डों की मात्रा (करोड़ में)
1.	2011-12	10.59
2.	2012-13	9.56
3.	2013-14	10.44
4.	2014-15	8.13

प्रमुख सेवाओं में व्यय के प्रति लाग आबंटन के अनुसार, पोस्टकार्ड के फलस्वरूप हुई हानि निम्नानुसार है:—

क्र. सं.	वर्ष	प्रति यूनिट हानि (रुपए में)	हानि (करोड़ रुपए में)
1.	2010-11	6.99	119.31
2.	2011-12	6.85	107.83
3.	2012-13	6.68	90.47

(ग) से (ङ) जी, नहीं।

[अनुवाद]

बॉक्साइट का अवैध खनन

*93. श्री राजू शेड्टी : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बॉक्साइट का खनन करने वाली कंपनियों की संख्या कितनी है तथा बॉक्साइट के अवैध खनन में शामिल कंपनियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने अवैध खनन का आसपास के पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव का आकलन किया है;

(ग) यदि हां, तो अवैध रूप से खनन करने वाली कंपनियों के खिलाफ क्या कार्रवाई की गई है/की जा रही है;

(घ) क्या सरकार ने महाराष्ट्र के विभिन्न जिलों में बॉक्साइट के खनन के लिए पर्यावरणीय मंजूरी प्रदान की है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं; और

(ङ) देश में अवैध खनन को रोकने हेतु सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : (क) से (ग) खान और खनिज (विकास एवं विनियमन) (एमएमडीआर) अधिनियम, 1957 की धारा 23ग के अनुसार, राज्य सरकार को खनिजों के अवैध खनन, परिवहन एवं भंडारण को रोकने के लिए नियम बनाने का अधिकार प्राप्त है। राज्य सरकार, अवैध खनन के मामले से निपटती है; इस संबंध में विशिष्ट ब्यौरा केन्द्रीय स्तर पर नहीं रखे जाते हैं। तथापि, विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा भारतीय खान ब्यूरो (आईबीएम) (मंत्रालय के तहत अधीनस्थ कार्यालय) को अवैध खनन पर भेजी गई अवैध खनन की घटनाओं का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न

विवरण-1 में दिया गया है। चूंकि ये सूचनाएं खनिज और कंपनी विशिष्ट नहीं हैं, बॉक्साइट खनन कंपनियों की सूचनाएं अलग से उपलब्ध नहीं हैं। राज्य सरकारों द्वारा आस-पास के पर्यावरण पर अवैध खनन के प्रतिकूल प्रभाव संबंधी किए गए किसी भी आकलन की सूचना केन्द्रीय स्तर पर नहीं रखी जाती है।

(घ) महाराष्ट्र में बॉक्साइट खनन परियोजना के संबंध में पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा वर्ष 2006 से अब तक जारी की गई पर्यावरणीय मंजूरीयों की संख्या का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ङ) केन्द्र सरकार ने राज्य सरकारों के साथ समन्वयन में देश में अवैध खनन की रोकथाम एवं नियंत्रण के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:—

- (i) खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 की धारा 23ग के तहत राज्य सरकारों द्वारा अवैध खनन के नियंत्रण के लिए नियम बनाने के संबंध में नियमित निगरानी (अब तक 20 राज्यों ने अवैध खनन को रोकने के लिए एमएमडीआर अधिनियम, 1957 की धारा 23ग के तहत नियम बनाए हैं);
- (ii) वर्ष 2005 से अवैध खनन के नियंत्रण के लिए राज्य और जिला स्तर पर कार्यदलों को स्थापित करने के संबंध में नियमित निगरानी (अब तक 23 राज्यों ने कार्यदलों को गठित करने की सूचना दी है);
- (iii) राज्य सरकारों द्वारा रेल, सीमा-शुल्क और पत्तन प्राधिकरणों के प्रतिनिधियों को शामिल करके अवैध खनन को नियंत्रित करने के प्रयासों का समन्वय करने के लिए राज्य समन्वय-सह-अधिकार-प्राप्त समिति (एससीईसी) गठित करने के संबंध में नियमित निगरानी। (13 राज्य सरकारों ने समन्वय-सह-अधिकार प्राप्त समिति गठित कर ली हैं);
- (iv) सुदूर संवेदन के उपयोग, यातायात पर नियंत्रण, बाजार आसूचना एकत्र करने, अंत्य-उपयोगकर्ताओं के पंजीकरण और विशेष प्रकोष्ठ गठित करने आदि सहित अवैध खनन का पता लगाने और नियंत्रित करने के विशिष्ट उपायों के साथ कार्रवाई योजना अपनाने के संबंध में राज्य सरकारों के साथ नियमित अनुवर्तन;
- (v) सचिव (खान की अध्यक्षता में दिनांक 4.3.2009 को गठित केन्द्रीय समन्वयन-सह-अधिकार प्राप्त समिति का पुनर्गठन

- 20.10.2011 को किया गया। यह समिति अवैध खनन की रोकथाम के लिए कार्यकलापों के समन्वयन से संबंधित मामलों सहित सभी खनन संबंधी मुद्दों पर विचार करने के लिए तिमाही बैठकें करती है;
- (vi) रेल मंत्रालय ने बाड़ लगाने और रेलवे साइडिंगों पर चेक पोस्ट बनाने के उपायों के अलावा केवल रेकवाइज जारी परिमटों और राज्य सरकार द्वारा सत्यापित किए जाने पर लौह अयस्क के परिवहन की अनुमति देने के लिए 16.04.2010 को एक प्रणाली शुरू की है;
- (vii) राजस्व विभाग (सीमा-शुल्क) ने अपने सभी फील्ड यूनिटों को लौह अयस्क निर्यात संबंधी सूचना राज्य सरकार के साथ बांटने के निदेश जारी किए हैं;
- (viii) पोट परिवहन मंत्रालय ने लौह अयस्क के आवागमन के सत्यापन प्रक्रिया को दुरुस्त बनाने और यह जांच करने के लिए कि क्या रॉयल्टी का भुगतान कर दिया गया है, के लिए देश में सभी बड़े पत्तनों को अनुदेश जारी किए हैं;
- (ix) सरकार ने खनिज संरक्षण और विकास नियम, 1988 के नियम 45 में संशोधन 09.02.2011 को अधिसूचित किया है, जिसमें सभी खनिकों, व्यापारियों, स्टाकिस्टों, निर्याताकों आदि अंत्य-उपयोगकर्ताओं के लिए भारतीय खान ब्यूरो में पंजीकरण करवाना तथा खनिजों के सर्वांगीण उचित लेखांकन के लिए खनिजों के लेन-देन के बारे में मासिक आधार पर सूचित करना अनिवार्य कर दिया गया है;
- (x) भारतीय खान ब्यूरो ने सेटलाइट चित्रों के जरिए स्थानिक क्षेत्रों में खानों के निरीक्षण के लिए एक विशेष कार्यदलों का गठन किया है;
- (xi) केन्द्र सरकार ने देश में लौह अयस्क और मैंगनीज के बड़े पैमाने पर अवैध खनन के जांच के लिए न्यायमूर्ति एम.बी. शाह जांच आयोग (सीओआई) गठित किया है;
- (xii) की गई कार्रवाई की रिपोर्ट (एटीआर) सहित जांच आयोग द्वारा प्रस्तुत पहली अंतरिम रिपोर्ट 20.12.2011 को लोक सभा में और 30.04.2012 को राज्य सभा में रखी गई। इसके अलावा, इस रिपोर्ट पर 'की गई कार्रवाई का अद्यतन ज्ञापन' 07.02.2014 को लोक सभा में और 10.02.2014 को राज्य सभा में रखा गया;
- (xiii) की गई कार्रवाई की रिपोर्ट सहित जांच आयोग द्वारा प्रस्तुत गोवा राज्य पर रिपोर्ट (भाग-I एवं II) 07.09.2012 को संसद के दोनों सदनों में रखी गई। इसके अलावा, इन रिपोर्टों पर 'की गई कार्रवाई का अद्यतन ज्ञापन' 07.02.2014 को लोक सभा में और 10.02.2014 को राज्य सभा में रखा गया; और
- (xiv) की गई कार्रवाई की रिपोर्ट सहित जांच आयोग द्वारा प्रस्तुत ओडिशा राज्य पर पहली रिपोर्ट 11.02.2014 को लोक सभा में और 10.02.2014 को राज्य सभा में (अंग्रेजी पाठ) और 12.02.2014 को (हिन्दी पाठ) रखा गया।

विवरण-1

प्रमुख और गौण खनिज (संयुक्त) दोनों के लिए वर्ष-वार और राज्य-वार अवैध खनन

क्र. सं.	राज्य	अवैध खनन मामले				2010-11 से 2013-14 (दिसंबर, 13 को समाप्त तिमाही) की गई कार्रवाई				
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 (दिसंबर, 13 को समाप्त तिमाही)	करवाई गई एफआईआर (संख्या)	न्यायालय में फाइल किए गए वाहन (संख्या)	जब्त किए गए वाहन (संख्या)	राज्य सरकार द्वारा लगाई गई दंड राशि (लाख रुपए)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	3	0	एनआर	0	0	0	0.05	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2.	आंध्र प्रदेश	13939	19913	16592	5137	2	1	2	10409.969
3.	असम	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	छत्तीसगढ़	2017	2946	3238	3089	87	11214	1	2737.6547
5.	गोवा	13	1	0	1	0	0	1	1.91
6.	गुजरात	2184	3485	6023	3217	251	23	6433	45984.15
7.	हरियाणा	3446	2022	3517	2218	565	0	0	1637.59
8.	हिमाचल प्रदेश	1213	1289	0	एनआर	186	700	0	71.46
9.	झारखंड	199	364	663	688	877	31	576	256.37
10.	कर्नाटक	6476	6691	6677	6291	466	469	13765	6731.25
11.	केरल	2028	3175	4550	3166	0	0	0	1529.89
12.	मध्य प्रदेश	4245	7147	7169	4471	2737	22765	0	10431.45
13.	महाराष्ट्र	34265	40642	42918	23217	0	0	124961	15768.58
14.	मिज़ोरम	0	2	16	15	0	0	0	1.056
15.	ओडिशा	420	309	314	76	8	8	691	3411.85
16.	पंजाब	754	314	19	एनआर	86	0	61	144.88
17.	राजस्थान	1833	1201	2861	1991	1857	67	267	2761.848
18.	तमिलनाडु	277	123	295	1041	3302	13	32572	5196.18
19.	उत्तर प्रदेश	4641	4708	3266	4504	0	0	0	4262.51
20.	पश्चिम बंगाल	239	269	479	एनआर	929	93	815	0
	कुल योग	78189	94604	98597	59122	11353	35384	180145	111338.6477

विवरण-II

पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा 2006-2014 की अवधि के लिए महाराष्ट्र राज्य में
बॉक्साइट की खनन परियोजनाओं के लिए दी गई पर्यावरणीय मंजूरीया

महाराष्ट्र

2006

1. महाराष्ट्र में रत्नागिरी के डपोली तालूक में मैसर्स आशापुरा माइन्स कैमिकल लिमिटेड की अंबर शीट
बॉक्साइट खान परियोजना

29.12.2006

2. महाराष्ट्र के रत्नागिरी जिले के डपोली तालूक में मैसर्स आशापुरा माइन्स कैमिकल लिमिटेड की रोवाल बॉक्साइट खान परियोजना 29.12.2006

3. कोल्हापुर जिले की मैसर्स प्रकाश आनंदराव गायकवाड की उदयगिरी बॉक्साइट 20.12.2006

2007

4. कोल्हापुर जिले के गिरी गांव में मैसर्स भरतेश कंस्ट्रक्शन कं.लि. की बॉक्साइट खान 12.01.2007

5. मैसर्स शिवराम मिनरल्स की रिंगवाड़े बॉक्साइट खान 01.02.2007

6. कोल्हापुर जिले के मैसर्स हिंडाल्को इंडस्ट्रीज की दुर्गमवाडी बॉक्साइट खान 02.02.2007

7. कोल्हापुर जिले के मैसर्स हिंडाल्को इंडस्ट्रीज की दुर्गमवाडी बॉक्साइट खान 05.02.2007

8. कोल्हापुर जिले की चन्द्रगढ़ तहसील में भोगोली तथा पिलानी गांव में मैसर्स हिंडाल्को इंडस्ट्रीज लि. की कसरसदा बॉक्साइट खान 01.03.2007

9. रायगढ़ जिले में मैसर्स भरतेश कंस्ट्रक्शन कंपनी की हारविट-मूलविलास बॉक्साइट खान 18.04.2007

10. कोल्हापुर जिले में मैसर्स हिंडाल्को की धनगारवाडी बॉक्साइट खान 13.04.2007

11. रायगढ़ जिले की मैसर्स एलटेज स्टोन क्रसिंग इंडस्ट्रीज की डांडा-बागमांडला बॉक्साइट खान 18.04.2007

12. रायगढ़ जिले के मूलविलाव गांव में मैसर्स भरतेश कॉर्पोरेशन कमीशन की मूलविलास-कूढगांव-हारविट बॉक्साइट खान 18.04.2007

13. रायगढ़ जिले में मैसर्स भरतेश कंस्ट्रक्शन कंपनी की दंदगुनी-खुजरी बॉक्साइट खान परियोजना 18.04.2017

14. रायगढ़ जिले में मैसर्स भरतेश कंस्ट्रक्शन कंपनी की हारविट-मूलविलास बॉक्साइट खान 18.04.2017

15. रायगढ़ के मेघरी गांव में मैसर्स मनोहर पारिंगनी की मेघरी बॉक्साइट खान 24.07.2007

16. रायगढ़ के दरियानानी गांव में मैसर्स श्री मनोहर की माघरे बॉक्साइट खान 25.07.2007

17. महाराष्ट्र के कोल्हापुर जिले के मैसर्स एलटेज स्टोन क्रसिंग इंडस्ट्रीज लि. की सिखाडी बॉक्साइट खान 20.07.2007

18. कोल्हापुर जिले के मैसर्स दौलत माइंस एवं खनिज की वॉसनोल बॉक्साइट खान परियोजना 08.08.2007

19. कोल्हापुर जिले के मैसर्स स्वाति मिनरल्स की उदयगिरी बॉक्साइट खान संख्या जे-11015/84/2006-आईएम.आईआई(एम) 20.12.2007

2008

20. महाराष्ट्र के कोल्हापुर जिले के जलगांव तथा बवेली गांवों में तथा राधानगरी तथा गगनबावाड़ा तालूक में मैसर्स पुनतंबकर मिनरल्स की बॉक्साइट अयस्क खान (एमएल क्षेत्र 206.37 हैक्टेयर) 21.04.2008

21. दापोली तालूक के रोवाल गांव में मैसर्स आशापुरा माइन्सकेम लि. की रोवाल बॉक्साइट खान (एमएल क्षेत्र 218.825 हैक्टेयर) का विस्तार 31.10.2008

22. रत्नागिरी जिले के दपोली तालूक के अंबरशेट गांव में मैसर्स आशापुरा माइन्सकेम लि. की अंबरशेट बॉक्साइट खान (एमएम क्षेत्र 99.86 हैक्टेयर) का विस्तार 31.10.2008

2010

23. महाराष्ट्र (एमएल क्षेत्र 91.58 हेक्टेयर) के रत्नागिरी जिले में गुडघर गांव में मैसर्स इन्फ्रास्ट्राक्चर लॉजिस्टिक्स प्रा.लि. की गुडघर बॉक्साइट अयस्क खान 26.03.2010

2011

24. महाराष्ट्र के रायगढ़ जिले के महल-मिर्या गांव या पूंछ गडी तालूका पेन में स्थित मैसर्स व्याघ्रेश्वर मिनरल इंडस्ट्रीयल प्रोड्यूसर्स की महल मिर्या बॉक्साइट खान (एमएल क्षेत्र 79.981 हेक्टेयर, क्षमता-1,50,000 टीपीए) 24.11.2011

2013

25. महाराष्ट्र के रायगढ़ जिले के कारीवाने में मैसर्स निलेश माईस कॉर्पोरेशन की प्रस्तावित बॉक्साइट खान 11.04.2013

26. महाराष्ट्र के रायगढ़ (महाराष्ट्र) के आडी एम खाडी, करीवाने तथा धारीवाली में मैसर्स प्राची माईस की बॉक्साइट खान 11.04.2013

2014

27. महाराष्ट्र के कोल्हापुर के मोगलगढ़ मं मैसर्स हिंडाल्को इंडस्ट्रीज लि. की मोगलगढ़ बॉक्साइट खान परियोजना 06.01.2014

[हिन्दी]

मनमाना विमान किराया

*94. योगी आदित्यनाथ : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने निजी प्रचालकों द्वारा विमान किराया निर्धारण में मनमानी करने सहित उनके द्वारा किए जा रहे विभिन्न कदाचारों की ओर ध्यान दिया है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या नागर विमानन महानिदेशालय ने इस संबंध में ऐसी चूककर्ता निजी विमान कंपनियों के खिलाफ कार्रवाई की है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) निजी विमान कंपनियों सहित कंपनियों द्वारा विमान किराये को विनियमित करने में परादर्शिता लाने हेतु नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अशोक गजपति राजू) : (क) और (ख) एयरलाइनों द्वारा विमान किरायों का निर्धारण बाजार शक्तियों की गतिविधि के आधार पर निर्धारित किया जाता है और इनका निर्धारण सरकार द्वारा नहीं किया जाता है।

एयरलाइनें प्रचालन की लागत, सेवाओं के गुण, युक्तिसंगत लाभ तथा सामान्य रूप से प्रचलित दर सूची सहित संगत कारकों को ध्यान में रखते हुए वायुयान नियमावली, 1937 के नियम 135 के उप-नियम (1) के प्रावधानों के अंतर्गत दर सूची का निर्धारण करने के लिए स्वतंत्र हैं।

अनुसूचित एयरलाइनें प्रत्येक उड़ाने के लिए भिन्न किराया समूह (बकेट) उपलब्ध कराती हैं। एयरलाइनों के किराए वैश्विक औद्योगिक रीति को ध्यान में रखते हुए बहुस्तरीय होते हैं और एयरलाइनें संबंधित एयरलाइन नीति के अनुसार भिन्न किराया समूह उपलब्ध कराती हैं।

एयरलाइनें तब तक वायुयान नियमावली, 1937 के नियम-135 के विनियामक प्रावधानों का अनुपालन करती हैं जब तक वे किराया समूह के भीतर विमान किराया ले रही हों और यह किराया उनकी वेबसाइट पर प्रदर्शित निर्धारित किराए से अधिक नहीं हो।

(ग) अनुसूचित एयरलाइनों द्वारा अधिक किराया वसूले जाने तथा विमान किरायों में अचानक वृद्धि से बचने और पारदर्शिता बनाए रखने के लिए, नागर विमानन महानिदेशालय ने वर्ष 2010 का विमान परिवहन परिपत्र-2 जारी किया है, जिसमें एयरलाइनों के लिए यह अपेक्षित है कि वे अपनी-अपनी वेबसाइट पर विभिन्न किराया श्रेणियों में अपने संपूर्ण नेटवर्क में मार्ग-वार दरसूची पत्र (टैरिफ शीट) प्रदर्शित करें और यह उस

रूप में होना चाहिए जिस रूप में इसे बाजार में उपलब्ध कराया गया है। उपर्युक्त निर्देश इस मंशा से जारी किए गए हैं कि यात्रियों को एयरलाइनों के मूल्य निर्धारण पैटर्न से अवगत कराया जा सके। नागर विमानन महानिदेशालय ने वर्ष 2010 में दरसूची मॉनीटरिंग इकाई की भी स्थापना की है, जो आकस्मिक आधार पर चुने गए कतिपय मार्गों पर विमान किरायों की मॉनीटरिंग करती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि एयरलाइनों अपने द्वारा घोषित विमान किराया परिसीमा से अधिक किराया न वसूलें। विश्लेषण दर्शाता है कि एयरलाइनों के विमान किराए उनकी अपनी संबंधित वेबसाइटों पर प्रदर्शित किराया समूह के भीतर ही होते हैं।

सार्वभौमिक सेवा दायित्व कोष

*95. श्री राम टहल चौधरी :

श्री प्रतापराव जाधव :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सार्वभौमिक सेवा दायित्व कोष के मौलिक उद्देश्य क्या हैं और इस कोष से विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत किये गये कार्यों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सार्वभौमिक सेवा दायित्व कोष की विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत निजी दूरसंचार कंपनियों द्वारा शुरू की गई सेवाओं को निर्धारित समय-सीमा में पूरा किया गया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यदि नहीं, तो उन कंपनियों के नाम क्या हैं जिन्होंने सार्वभौमिक सेवा दायित्व के अंतर्गत निर्धारित समय-सीमा में कार्य दायित्व को पूरा नहीं किया है; और

(घ) सरकार द्वारा चूककर्ता कंपनियों के विरुद्ध की-गई-कार्रवाई का कंपनी-वार ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) सार्वभौमिक सेवा दायित्व निधि (यूएसओएफ) की स्थापना सभी प्रकार की टेलीग्राफ सेवाएं प्रदान करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करने के उद्देश्य से की गई थी। टेलीग्राफ सेवाओं में मोबाइल सेवाएं, ब्रांडबैंड कनेक्टिविटी और ग्रामीण और दूरगामी क्षेत्रों में बुनियादी सुविधाओं के सृजित करना शामिल है।

(ii) राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (एनओएफएन): (एनओएफएन) परियोजना में ग्राम पंचायतों और ब्लॉक के बीच कनेक्टिविटी अंतर को समाप्त करने के लिए जहां भी आवश्यक हो इंफ्रीमेंटल फाइबर बिछाकर ऑप्टिकल फाइबर

के माध्यम से देश की सभी ग्राम पंचायतों (लगभग 2.5 लाख) को जोड़कर ब्रांडबैंड कनेक्टिविटी प्रदान करने की योजना है।

(ii) ओएफसी अवसंरचना का सृजन: यह स्कीम पर्याप्त 'बैक-हॉल' क्षमता प्रदान करने के लिए शुरू की गई है जिसके अंतर्गत ओएफसी अवसंरचना को मजबूत करके उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में ग्रामीण क्षेत्रों में अभिगम नेटवर्क से वायज और डाटा ट्रैफिक को एकीकृत करना है।

(iii) शेयर्ड मोबाइल अवसंरचना स्कीम : इस स्कीम के अधीन 2000 या अधिक की आबादी वाले गांवों या गांवों के समूह में जहां मोबाइल कवरेज नहीं है, 7317 मोबाइल टावर (अर्थात् लगभग लक्षित 7353 टावरों का 99.51 प्रतिशत) स्थापित किए गए हैं। इस प्रकार सृजित की गई बुनियादी सुविधाओं से मोबाइल सेवाएं प्रदान करने में तीन सेवा प्रदाताओं की सहभागिता हो सकेगी।

(iv) ब्रांडबैंड कनेक्शन प्रदान करने के लिए ग्रामीण वायरलाइन ब्रांडबैंड स्कीम: इस स्कीम के अंतर्गत बीएसएनएल द्वारा 6 वर्षों के अंदर अर्थात् 2015 तक यूएसओएफ की वित्तीय सहायता से ग्रामीण और दूरगामी क्षेत्रों में वैयक्तिक प्रयोगकर्ताओं और सरकारी संस्थानों को 8,88,832 वायरलाइन ब्रांडबैंड कनेक्शन और 28,672 कियोस्क प्रदान किए जा रहे हैं।

(v) ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन: 2001 की जनगणना के अनुसार आबादी वाले कवर न हुए गांवों में बीएसएनएल द्वारा यूएसओएफ की आर्थिक सहायता से ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन प्रदान किए जा रहे हैं। 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार आबादी वाले 5,93,601 गांवों में से 5,82,368 गांवों को ग्रामीण सार्वजनिक टेलीफोन से कवर किया जा चुका है।

(vi) वैयक्तिक ग्रामीण सीधी एक्सचेंज लाइन की व्यवस्था (आरडीईएल): 2005 से 2007 के दौरान प्राप्त 1685 ऐसे कम दूरी प्रभार क्षेत्रों (एसडीसीए) में आरडीईएल प्रदान की गई थी जहां अर्जित होने वाले राजस्व की तुलना में टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने की लागत अधिक थी। इस स्कीम के अंतर्गत लगभग 79.3 लाख आरडीईएल प्रदान किए जा चुके हैं।

(vii) ग्रामीण सामुदायिक फोन की व्यवस्था (आरसीपी): पब्लिक काल आफिस (पीसीओ) की सुविधा सहित 2000 से अधिक की आबादी वाले गांवों में 40,694 ग्रामीण सामुदायिक टेलीफोन प्रदान किए गए हैं।

(ख) से (घ) दूरसंचार कंपनियों ने स्कीमों को क्रियान्वित करने में विलम्ब किया है। सरकार ने यूएसओएफ के साथ कर्मचारी कंपनियों द्वारा किए गए करार के निबंधन और शर्तों के अनुसार विलम्ब के लिए परिसमापन क्षति आरोपित की है। परिसमापन क्षति के प्रति यूएसओएफ स्कीमों को क्रियान्वित करने वाली निजी दूरसंचार कंपनियों से 1.72 करोड़ रुपए की राशि की वसूली हुई है। कंपनी-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

यूएसओएफ की विभिन्न स्कीमों के अधीन निजी दूरसंचार कंपनियों से वसूल की गई परिसमापन क्षति का समेकन

क्र. सं.	संचार लेखा/सर्किल नियंत्रक का नाम	कंपनी का नाम	वसूल की गई
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश तेलंगाना सहित	आरसीएल जीटीएल	7,09,775 78,554
2.	असम	आरसीआईएल	1,99,200
3.	बिहार	आरसीएल	19,22,500
4.	छत्तीसगढ़	केईसी	94,540
5.	गुजरात	आरसीएल	4,588
6.	हरियाणा	आरआईएल	9,07,800
7.	हिमाचल प्रदेश	आरसीआईएल	46,944
8.	जम्मू और कश्मीर	आरसीएल डीडब्ल्यूएल	9,73,773 8,18,173
9.	झारखंड	आरसीआईएल	4,29,300
10.	केरल	आरसीआईएल	1,08,570
11.	महाराष्ट्र	आरसीएल वीईसीएल	4,24,975 39,466

1	2	3	4
12.	मध्य प्रदेश	केईसी डीडब्ल्यूएल आरटीएल	94,450 12,64,596 21,89,097
13.	पूर्वोत्तर-II	डीडब्ल्यूएल आरटीएल	19,90,023 27,85,465
14.	ओडिशा	आरसीआईएल	63,600
15.	पंजाब	आरसीएल	1,20,150
16.	तमिलनाडु	आरसीएल	4,24,975
17.	उत्तर प्रदेश (पूर्व)	आरसीएल	3,98,275
18.	उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	आरसीएल	26,329
19.	पश्चिम बंगाल	आरसीएल	11,52,850
कुल			1,72,68,968

आरसीआईएल	—	रिलायंस कम्यूनिकेशन इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
आरसीएल	—	रिलायंस कम्यूनिकेशन लिमिटेड
वीईसीएल	—	बोडाफोन एस्सार सेल्यूर लिमिटेड
केईसी	—	केईसी इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
जीटीएल	—	जीटीएल इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड
डीडब्ल्यूएल	—	डिजिटल वायरलेस लिमिटेड
आरटीएल	—	रिलायंस टेलीकॉम लिमिटेड
आरआईएल	—	रिलायंस इंफोकॉम लिमिटेड

[अनुवाद]

गैस का मूल्य निर्धारण तंत्र

*96. श्री सी.एन. जयदेवन :

श्री असादुद्दीन ओवैसी :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केजी-डी6 बेसिन और अन्य घरेलू क्षेत्रों से उत्पादित प्राकृतिक गैस के मूल्य निर्धारण करने का विद्यमान आधार अथवा सूत्र क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार घरेलू उत्पादित प्राकृतिक गैस के मूल्य निर्धारण करने के विद्यमान तंत्र की समीक्षा करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार प्राकृतिक गैस का मूल्य निर्धारित करने/संशोधन करने संबंधी कोई निर्णय लेने से पूर्व विभिन्न हितधारकों से परामर्श करने का है और इस संबंध में कार्यविधियों का सुझाव देने के लिए एक पैनल गठित करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा घरेलू उत्पादित प्राकृतिक गैस का मूल्य निर्धारित करने के संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) के तहत उत्पादित गैस के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित 2007 में वर्तमान सूत्र यह है:-

$$\text{एसपी (यूएसडी/एमएमबीटीयू)} = 2.5 + (\text{सीपी}-25)^{0.15}$$

जहां एसपी-बिक्री मूल्य/एमएमबीटीयू [निवल ऊष्मा मूल्य (एनएचवी) आधार]; सीपी = पिछले वर्ष के लिए अमेरिकी डॉलर/बैरल में ब्रेंट कच्चे तेल का औसत मूल्य।

सूत्र में ब्रेंट कच्चे तेल मूल्य के लिए अधिकतम सीमा को 60 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल पर स्थिर कर दिया जाएगा।

केजी-डी6 ब्लॉक से उत्पादित गैस का मूल्य निर्धारण इस सूत्र के अनुसार किया जाता है।

नामांकन व्यवस्था के तहत राष्ट्रीय तेल कंपनियों (एनओसी) द्वारा प्रचालित क्षेत्रों से उत्पादित गैस का मूल्य 4.2 अमेरिकी डॉलर/एमएमबीटीयू (रॉयल्टी सहित) पर निर्धारित किया जाता है। एनओसी के मौजूदा नामांकित ब्लॉकों में नये क्षेत्रों से उत्पादित गैर-एपीएम गैस का मूल्य 4.2 अमेरिकी डॉलर/एमएमबीटीयू से 5.0 अमेरिकी डॉलर/एमएमबीटीयू होता है।

कंपनियों द्वारा एनईएलपी पूर्व व्यवस्था के तहत प्रचालित क्षेत्रों से उत्पादित गैस का मूल्य संबंधित उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं में किए गए प्रावधानों के अनुसार निर्धारित किया जाता है।

(ख) से (घ) 2007 में अनुमोदित सूत्र आपूर्ति शुरू किए जाने की तारीख से पांच वर्ष की अवधि के लिए वैध था और यह 31 मार्च 2014 तक वैध था तदनुसार सूत्र में संशोधन किया जाना अपेक्षित था।

नई सरकार ने निर्णय लिया है कि गैस मूल्य निर्धारण के पूरे मुद्दे की व्यापक रूप से समीक्षा किए जाने की आवश्यकता होगी। घरेलू प्राकृतिक गैस मूल्य निर्धारण संबंधी दिशा-निर्देश, 2014 को 30.09.2014

तक आस्थगित रखा गया है, और तब तक घरेलू तौर पर उत्पादित गैस का मूल्य-निर्धारण 31.03.2014 को प्रचलित दर पर किया जाता रहेगा।

[अनुवाद]

ड्रीमलाइनर एयरक्राफ्ट

*97. श्री मोहिते पाटिल विजयसिंह शंकरराव :
श्रीमती के. मरगथम :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने एयर इंडिया ड्रीमलाइनर विमान में बार-बार आ रही तकनीकी गरीबी और हाल ही में दिल्ली से कोलकाता जाते समय इसकी विडशील्ड में आई दरार की ओर ध्यान दिया है;

(ख) यदि हां, तो विगत में हुई ऐसी घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या एयर इंडिया ने विमान विनिर्माता कंपनी के समक्ष यह मुद्दा उठाया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर विमान विनिर्माता की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) सुरक्षित विमान यात्रा सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं/किए जा रहे हैं ?

नागर विमानन मंत्री (श्री अशोक गजपति राजू) : (क) और (ख) जी, हां। जून, 2014 तक किए गए कुल 9902 टेक ऑफ में से तकनीकी खराबी (स्नैग) के परिणामस्वरूप 318 सेवा विलंब दर्ज किए गए हैं जिनमें से संलग्न विवरण के अनुसार 4 मामले विंडशील्ड में दरार आने से संबंधित हैं।

(ग) इस विमान की तकनीकी विश्वसनीयता के मामले पर एयर इंडिया बोर्डिंग के साथ निरंतर सम्पर्क में हैं। बोर्डिंग के तकनीकी दल द्वारा भारत का दौरा किया गया है तथा विश्वसनीयता वृद्धि उपाय के तौर पर दिसम्बर, 2013 से मार्च, 2014 के दौरान प्रत्येक ड्रीमलाइनर विमान की 7 से 10 दिन के लिए अनुरक्षण ग्राउंडिंग हुई है। हाल ही में घटित विंडशील्ड क्रैक होने की घटना के संबंध में बोर्डिंग द्वारा की जा रही जांच से यह संकेत मिले हैं कि नॉन स्ट्रक्चरल आउटर ग्लास प्लाई में क्रैक आ जाने की घटनाओं में आई वृद्धि आर्दता के परिणामस्वरूप है, जिससे विमान की संरक्षा पर किसी प्रकार का प्रभाव नहीं पड़ता है क्योंकि विंडशील्ड का मिर्नाण "सुरक्षित" (अनेक परतों वाला) होता है। इसके अतिरिक्त, क्रैकिंग में कमी लाने के लिए उन्नत विशेषताओं वाली एक नई विन्डों को डिजायन करने का कार्य प्रगति पर है। बोर्डिंग द्वारा पुरानी विन्डशील्ड को उन्नत विशेषताओं के साथ डिजायन की गई नई विन्डशील्ड से बदल दिए जाने का आश्वासन भी दिया गया है।

(घ) प्रारंभिक प्रयोग के दौरान ड्रीमलाइनर जैसे सभी नए मॉडलों में शुरूआती कठिनाईयां आती हैं तथा विश्वसनीयता वृद्धि उपाय के रूप में इनमें नियमित सुधार लाया जाता है। यह एक सामान्य प्रक्रिया है जो विमान प्रचालन के काल के दौरान अनुरक्षण के एक स्वभाविक भाग के रूप में अंत तक की जाती है। ड्रीमलाइनर का प्रणाली विश्वसनीयता का मुद्दा विमान के सॉफ्टवेयर के कारण तथा कुछ उपकरणों में आई खराबी के कारण उत्पन्न हुआ है। ऐसे मुद्दे बोईंग से परामर्श

के साथ विश्वसनीयता वृद्धि सुधारों से निपटा लिए जाते हैं। इसके अलावा, सुरक्षा विनियामक के रूप में नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा भी सुरक्षित वायु यात्रा के सुनिश्चय के लिए समय-समय पर विमान अधिनियम, 1934, विमान नियम, 1937 के अनुसरण में तथा अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) के मानकों एवं अनुशंसित व्यवहारों (एसएआरपी) के सामंजस्य करते हुए विनियम, निदेश/अनुदेश जारी किए जाते हैं।

विवरण

बी 787 विन्डशील घटनाएं

क्र. सं.	संदर्भ संख्या/तिथि/विमान पंजीकरण/विमान प्रकार	सेक्टर/स्टेशन/उड़ान संख्या/सीएटी	घटना से संबंधित विवरण/सुधार	टिप्पणी
1	2	3	4	5
1.	03.11.13 वीटी-एएनके बी 787	दिल्ली-मेलबोर्न मेलबोर्न एआई-302 विन्डशील्ड	कॉकपिट की दाईं तरफ वाली ध्वस्त विन्डशील्ड के साथ विमान का मेलबोर्न में आगमन हुआ। संदेश स्टेट्स "WINDOW HEAT R FWD" के रूप में प्रस्तुत था। अनुरक्षण संदेश 30-32413 और 30-32440 में दाईं तरफ की विन्डशील्ड हीटर आउटपुट विफल होने तथा हीटर चैनल बी विफल होने के संबंध में जानकारी थी। एएमएम के अनुसार रसीद प्राप्ति पर दाईं तरफ की विन्डशील्ड तथा दाईं तरफ का विंडो हीट सिस्टम बदल दिया गया। विंडो हीट सिस्टम का परिचालन परीक्षण किया गया तथा यह सही पाया गया। इसके पश्चात् विमान को उड़ान के लिए रिलीज कर दिया गया। सुधार: विन्डशील्ड की जांच शॉप की गई तथा यह पाया गया कि इसकी बाहरी ब्लास प्लाई पूरी तरह से ध्वस्त हो चुकी है और इसकी बस बॉर लोकेशन पर काले धब्बों के निशान पाए गए। ऐसी आशंका है कि इसकी वैदर सील से आर्दता घुसने के परिणामस्वरूप स्पार्किंग हुई होगी, जिसके परिणामस्वरूप विन्डशील्ड ध्वस्त हो गई। विन्डशील्ड मैसर्स बोईंग के सुधार केन्द्र को आगे जांच करने/इसके कारण की तह तक जाने हेतु भिजवा दी गई है।	मैसर्स बोईंग द्वारा अपने फ्लीट टीम डायजेस्ट 787-एफटीडी-56-13002 के माध्यम से सूचित किया गया है कि आर्दता/डि-लेमिनेशन/आर्चिंग से बचाव के लिए उन्नत विशेषताओं से डिजायन की गई नई विन्डशील्ड पी/एन: 190800-19/-20 अप्रैल, 2014 तक उपलब्ध करवाए जाने की आशा है। विद्यमान विन्डशील्ड पी/एन: 190800-11/-12 को आर्दता में कमी के लिए उन्नत विशेषताओं के रूप में डिजायन की गई नई विन्डशील्ड पी/एन 190800-19/-20 से बदलने के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग द्वारा कार्रवाई की जानी है।
			विन्डशील्ड ध्वस्त होने का यह पहला मामला है जो एयर इंडिया के बी787 विमान बेड़े के प्रवेश के पश्चात् विमान में पहली बार देखने में आया है।	

1	2	3	4	5
2.	14.12.13 वीटी-एएनजे बी 787	मुम्बई-दिल्ली दिल्ली एआई-121 विंडशील्ड/डैमेज पैनेल	दिल्ली में विमान आगमन पर दाईं तरफ का मुख्य लैंडिंग गीयर ट्रान्निअन डोर पैनेल (लगभग 6"x6" आकार का) टूटे हुए कार्नर टुकड़ों के साथ नीचे के अगले सिर की तरफ से ध्वस्त पाया गया। स्ट्रट डोर पैनेल के अगले सिरे में डी-लेमिनेशन देखी गई। डोर पैनेल को मरम्मत के लिए निकाल लिया गया। आगमन के लगभग 60 मिनट के पश्चात् ग्राउंड पर ही बाईं तरफ की विंडशील्ड भी बिना कोई स्टेट्स संदेश दिए ध्वस्त हो गई। विडों हीटिंग के संबंध में कोई विद्यमान हीटिंग दोष देखने में नहीं आया। एएमएम के अनुसार बाईं तरफ की विडों के हीट सिस्टम की जांच की गई तथा यह संतोषजनक पाया गया। ध्वस्त ट्रान्निअन डोर हटा लिया गया तथा विमान को मुम्बई के लिए फ़ैरी उड़ान के रूप में भेजने के लिए सीडीएल 32.12.05 आरएच सहित एमएलजी ट्रान्निअन डोर के साथ रिलीज कर दिया गया। मैसर्स बोईंग द्वारा अपने फ़्लोट टाईम डायजेस्ट 787-एफटीडी-56-13002 के माध्यम से यह सूचित किया गया है कि आर्दता/डि-लेमिनेशन/आर्चिंग से बचाव के लिए उन्नत विशेषताओं से डिजायन की गई नई विंडशील्ड पी/एन: 190800-19/20 अप्रैल, 2014 तक उपलब्ध करवाए जाने की आशा है। विद्यमान विंडशील्ड पी/एन: 190800-11/-12 को आर्दता में कमी के लिए उन्नत विशेषताओं के रूप में डिजायन की गई नई विंडशील्ड पी/एन-190800-19/20 से बदलने के संबंध में इंजीनियरिंग विभाग द्वारा कार्रवाई की जानी है।	
3.	09.05.14 वीटी-एएनजे बी 787	फ्रेंकफर्ट-दिल्ली फ्रेंकफर्ट एआई-120 विंडशील्ड-एटीआर	फ्रेंकफर्ट से उड़ान भरने के पश्चात् तेज लम्बे धमाके की आवाज के साथ बाईं तरफ की विंडशील्ड ध्वस्त हो गई और इसमें आर्चिंग होने लगी। विमान यू टर्न लेकर ईंधन फेंकते हुए फ्रेंकफर्ट की ओर वापस मुड़ गया। सुधार: खराब विंडशील्ड बदल दी गई तथा विमान को उड़ान के लिए रिलीज कर दिया गया।	
4.	17.06.14 वीटी-एएनजे बी 787	दिल्ली-कोलकाता कोलकाता एआई-020 विंडशील्ड	उड़ान के दौरान आगे की दाईं तरफ वाली विंडशील्ड ध्वस्त हो गई। गैर-सामान्य जांच सूची तैयार की गई। उड़ान गंतव्य की ओर बढ़ती गई तथा कोलकाता में इसकी बिना किसी घटना के लैंडिंग हुई। सुधार: ध्वस्त विंडशील्ड बदल दी गई तथा विमान को उड़ान के लिए रिलीज कर दिया गया।	

[हिन्दी]

तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड द्वारा
रॉयल्टी का भुगतान

*98. श्रीमती जयश्रीबेन पटेल :

श्री नरेनभाई काछादिया :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड (ओएनजीसी) राज्यों को छूट उपरांत मूल्य पर अपनी तरफ से रॉयल्टी का भुगतान करता है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या राज्यों को दी जा रही रॉयल्टी की दर कच्चे तेल के प्रारंभिक मूल्य पर आधारित होती है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या गुजरात सहित कतिपय राज्यों ने छूट पूर्व मूल्यों के अनुसार रॉयल्टी के भुगतान हेतु सरकार को अभ्यावेदन दिया है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर सरकार द्वारा क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई और इसके क्या परिणाम रहे?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) दिनांक 30 अक्टूबर, 2013 के पत्र के अनुसार भारत सरकार के निदेशों को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2003-04 से ऑयल एंड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) कच्चे तेल की बिक्री पर तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को रियायत दे रही है। उपरोक्त पत्र के अनुसार, ओएनजीसी को प्रारंभ में यह निदेश दिया गया था कि रियायत के द्वारा कच्चे तेल पर दी जाने वाली रॉयल्टी से राज्य सरकारों का राजस्व प्रभावित नहीं होना चाहिए। विशेष निदेश को ध्यान में रखते हुए, अप्रैल, 2003 से ओएनजीसी ने सांविधिक प्रावधानों के अनुसार राज्य सरकारों के छूट-पूर्व बिक्री मूल्य पर अभितटीय कच्चे तेल के उत्पादन पर रॉयल्टी का भुगतान किया हालांकि भारत सरकार को सांविधिक प्रावधानों के अनुसार अपतटीय कच्चे तेल के उत्पादन पर छूट पश्चात् बिक्री मूल्य पर रॉयल्टी का भुगतान किया गया था।

तत्पश्चात् दिनांक 23 मई, 2008 के पत्र संख्या पी-20012/28/97-पीपी

(भाग-II-ए) के अनुसार दिनांक 30 अक्टूबर, 2003 पत्र के द्वारा जारी पूर्व निर्देशों को वापिस ले लिया गया था। परिणामस्वरूप, ओएनजीसी ने 01 अप्रैल, 2008 से छूट पश्चात् मूल्य पर भी राज्य सरकार को रॉयल्टी का भुगतान करना शुरू कर दिया।

(ग) तेल क्षेत्रों (विनियमन और विकास) अधिनियम, 1948 (ओआरडीए), समय-समय पर ओआरडीए के तहत सरकार द्वारा जारी दिनांक 17 मार्च, 2003, 16 दिसम्बर, 2004, 20 अगस्त, 2007 तथा 28 अगस्त, 2009 की अधिसूचनाओं/संकल्पों के साथ पठित पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (पीएनजी) नियम, 1959, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस (संशोधन) नियम, 2003 के सांविधिक प्रावधानों के अनुसार कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस के उत्पादन पर रॉयल्टी केन्द्र सरकार (अपतटीय क्षेत्रों से उत्पादन के लिए) तथा राज्य सरकारों (अभितटीय क्षेत्रों से उत्पादन के लिए) को देय होती है।

उपरोक्त सांविधिक प्रावधानों के अनुसार, निर्धारित कूप शीर्ष मूल्य पर ओआरडीए की अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर केन्द्र और राज्य सरकार को कच्चे तेल पर रॉयल्टी का भुगतान किया जाता है।

रॉयल्टी दरों की वर्तमान अनुसूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(घ) और (ङ) गुजरात और असम राज्य सरकारों ने भारत सरकार को अभ्यावेदन दिया है। गुजरात सरकार ने ओएनजीसी को अप्रैल, 2008 से छूट पश्चात् मूल्य के स्थान पर छूट-पूर्व मूल्यों पर रॉयल्टी के भुगतान का निदेश देने का अनुरोध करते हुए माननीय गुजरात उच्च न्यायालय, अहमदाबाद में एक विशेष सिविल आवेदन संख्या 2011 का 13943 दायर किया था। उपरोक्त विशेष सिविल आवेदन के विरुद्ध, माननीय गुजरात उच्च न्यायालय ने दिनांक 30 नवम्बर, 2011 के अपने आदेश के अनुसार यह आदेश दिया है कि रॉयल्टी का भुगतान छूट-पूर्व मूल्य पर किया जाए तथा ओएनजीसी को यह निदेश दिया है कि अप्रैल, 2008 से आज तक की अवधि के लिए रॉयल्टी के कम किए गए भुगतान को दो माह के अंदर अदा किया जाए। इस आदेश से खिन्न होकर ओएनजीसी ने माननीय उच्चतम न्यायालय में एक विशेष अनुमति याचिका (एसएलपी) दायर की है। आगे के आदेश के लंबित रहने के कारण माननीय न्यायालय ने दिनांक 13.2.2014 को प्रतिवादित निर्णय को लागू करने पर रोक लगा दी है बशर्ते ओएनजीसी 1 फरवरी, 2014 से कच्चे तेल के छूट पूर्व मूल्य पर गुजरात सरकार को रॉयल्टी का भुगतान करे। तदनुसार, ओएनजीसी ने फरवरी, 2014 से छूट पूर्व मूल्य पर रॉयल्टी का भुगतान करना शुरू कर दिया है।

विवरण

कच्चे तेल उत्पादन और प्राकृतिक गैस उत्पादन पर रॉयल्टी दरों की अनुसूची

(क) कच्चा तेल/केसिंग हेड कंडन्सेट प्रोडक्शन:

	नामांकन/एनईएलपी पूर्व पीएससीज	एनईएलपी पीएससीज	खोजे गए क्षेत्र पीएससी
जमीनी	सह-रायल्टी आधार पर कूप शीर्ष मूल्य का 20%	एक्स-रॉयल्टी आधार पर कूप शीर्ष का 12.5%	पीएससीज के तहत जैसी गारंटी दी गई है खोजे गए क्षेत्रों में क्रमशः प्रथम दौर के लिए रॉयल्टी की दरें 481 रुपए प्रति मी. टन और दूसरे दौर के लिए 528 रुपए प्रति मीटर टन थी। तथापि, राज्य सरकारें ओआरडीए तथा पीएण्डएनजी नियमों के आधार पर रॉयल्टी ले रही हैं तथा अतिरिक्त रायल्टी (पीएससी के अनुसार दरों तथा कच्चे तेल उत्पादन पर कूल शीर्ष के 20% के बीच के अंतर) का भुगतान ओआईडीबी द्वारा किया जा रहा है।
उथला समुद्र	सह-रॉयल्टी आधार पर कूप शीर्ष का 10%	एक्स-रॉयल्टी आधार पर कूप शीर्ष मूल्य का 10%	
गहरा समुद्र	प्रथम 7 वर्षों के लिए कूप शीर्ष मूल्य का 5% इसके बाद सह-रॉयल्टी आधार पर 10%	प्रथम 7 वर्षों के लिए कूप शीर्ष मूल्य का 5% और इसके बाद एक्स-रॉयल्टी आधार पर 10%	

(ख) प्राकृतिक गैस उत्पादन जमीनी क्षेत्रों और उथले समुद्री क्षेत्रों के लिए कूप शीर्ष मूल्य का 10% भी व्यवस्थाओं अर्थात् नामांकन, एनईएलपी-पूर्व, खोजे गए क्षेत्रों तथा एनईएलपी व्यवस्थाओं तथा उथले समुद्री क्षेत्रों के लिए समान रूप से लागू है। एनईएलपी के तहत गहरे समुद्री क्षेत्रों के लिए समान रूप से लागू है। एनईएलपी के तहत गहरे समुद्री क्षेत्रों में पहले सात वर्षों के लिए कूप शीर्ष मूल्य का 5% इसके बाद एक्स-रॉयल्टी आधार पर 10% लागू है।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क परियोजना

*99. श्री अधीर रंजन चौधरी :

श्री नागेन्द्र कुमार प्रधान :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश की सभी ग्राम पंचायतों को ब्राडबैंड से जोड़ने के लिए राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क परियोजना कार्यान्वयनाधीन है;

(ख) यदि हां, तो परियोजना की लागत सहित तत्संबंधी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार द्वारा इस परियोजना के अंतर्गत हुई प्रगति की कोई समीक्षा की गई है और यदि हां, तो इसके क्या परिणाम रहे; और

(घ) इस संबंध में पश्चिम बंगाल सहित सभी राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के साथ हस्ताक्षर ज्ञापन के साथ-साथ सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) सरकार देश में सभी ग्राम पंचायतों में ब्राडबैंड कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए चरणबद्ध तरीके से राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (एनओएफएन) परियोजना को क्रियान्वित कर रही है।

(ख) देश में ग्राम पंचायतों (जीपी) का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-1 में दिया गया है।

देश में लगभग 2,50,000 ग्राम पंचायतों को कनेक्ट करने के लिए इस परियोजना की अनुमानित लागत लगभग 20,000 करोड़ रुपए है। यह परियोजना सार्वजनिक क्षेत्र के 3 उपक्रमों (सीपीएसयू) नामतः भारत

संचार निगम लि. (बीएसएनएल), रेलटेल और भारतीय पावर ग्रिड निगम लि. (पीजीसीआईएल) द्वारा क्रियान्वित की जा रही है और इन्हें परियोजना के क्रियान्वयन के लिए विशिष्ट राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सौंपे गए हैं। केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा इस परियोजना का क्रियान्वयन संगठित रूप से किया जा रहा है। अतः परियोजना की लागत और प्रत्येक सीपीएसयू को सौंपे गए विशिष्ट राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के संबंध में सूचना सीपीएसयू-वार (बीएसएनएल, रेलटेल और पीजीसीआईएल), संलग्न विवरण-II में दी गई है।

(ग) और (घ) जी, हां। इस परियोजना के अंतर्गत हुई प्रगति की समीक्षा के आधार पर, राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (एनओएफएन) परियोजना निम्नानुसार चरणबद्ध तरीके से क्रियान्वित की जानी है:—

- मार्च, 2015 तक 50,000 ग्राम पंचायतें (चरण-I)
- मार्च, 2016 तक 1,00,000 ग्राम पंचायतें (चरण-II)
- मार्च, 2017 तक शेष ग्राम पंचायतें (चरण-III)

परियोजना के त्वरित क्रियान्वयन के लिए तीनों सीपीएसयू के माध्यम से और सीधे भारत ब्राडबैंड नेटवर्क लि. (बीबीएनएल) द्वारा कार्य-निष्पादन के लिए बहु-स्तरीय कार्य-नीति अपनाई जा रही है।

आप्टिकल फाइबर बिछाने हेतु स्वतंत्र मार्गाधिकार (राइट ऑफ वे) के लिए भारत सरकार, संबंधित राज्य सरकारों और बीबीएनएल के बीच त्रिपक्षीय समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए गए हैं जिसमें तमिलनाडु राज्य और लक्षद्वीप संघ राज्य क्षेत्र को छोड़कर पश्चिम बंगाल और संघ राज्य क्षेत्रों सहित सभी राज्य शामिल हैं।

विवरण-I

देश में ग्राम पंचायतें

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	ग्राम पंचायतों की संख्या
1	2	3
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह (संघ राज्य क्षेत्र)	67
2.	आंध्र प्रदेश	21852
3.	अरुणाचल प्रदेश	1756
4.	असम	2205
5.	बिहार	8474
6.	चंडीगढ़ (संघ राज्य क्षेत्र)	17

1	2	3
7.	छत्तीसगढ़	10041
8.	दादरा और नगर हवेली (संघ राज्य क्षेत्र)	10
9.	दमन और दीव (संघ राज्य क्षेत्र)	14
10.	गुजरात	14141
11.	हरियाणा	6279
12.	हिमाचल प्रदेश	3241
13.	जम्मू और कश्मीर	4146
14.	झारखंड	4464
15.	कर्नाटक	5631
16.	केरल	977
17.	लक्षद्वीप (संघ राज्य क्षेत्र)	10
18.	मध्य प्रदेश	23028
19.	महाराष्ट्र	27971
20.	मणिपुर	3011
21.	मेघालय	1463
22.	मिज़ोरम	776
23.	नागालैंड	1123
24.	ओडिशा	6234
25.	पुदुचेरी (संघ राज्य क्षेत्र)	98
26.	पंजाब	12800
27.	राजस्थान	9200
28.	सिक्किम	163
29.	तमिलनाडु	12617
30.	त्रिपुरा	1038
31.	उत्तर प्रदेश	51994
32.	उत्तराखंड	7555
33.	पश्चिम बंगाल	3352
	कुल	245748

विवरण-II

एनओएफएन परियोजना के तहत केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के (3) उपक्रमों (बीएसएनएल, रेलटेल और पीजीसीआईएल) को आबंटित राज्यों/संघ राज्य क्षेत्र

भारत संचार निगम लिमिटेड	रेलटेल	पीजीसीआईएल
1. असम	1. अरुणाचल प्रदेश	1. आंध्र प्रदेश
2. बिहार	2. गुजरात	2. हिमाचल प्रदेश
3. छत्तीसगढ़	3. मणिपुर	3. झारखंड
4. हरियाणा	4. मेघालय	4. ओडिशा
5. जम्मू और कश्मीर	5. मिज़ोरम	
6. कर्नाटक	6. नागालैंड	
7. केरल	7. तमिलनाडु	
8. मध्य प्रदेश	8. त्रिपुरा	
9. महाराष्ट्र	9. दादरा और नगर हवेली	
10. पंजाब	10. दमन और दीव (संघ राज्य क्षेत्र)	
11. राजस्थान	11. पुदुचेरी (संघ राज्य क्षेत्र)	
12. सिक्किम		
13. उत्तर प्रदेश		
14. उत्तराखंड		
15. पश्चिम बंगाल		
16. अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह		
17. चंडीगढ़ (संघ राज्य क्षेत्र)		
18. लक्षद्वीप (संघ राज्य क्षेत्र)		

विस्तारित नेटवर्क की लागत निम्नानुसार है:—

क्र. सं.	सीपीएसयू	ग्राम पंचायतों की संख्या	विस्तारित नेटवर्क की लागत (करोड़ रुपए में)
1.	बीएसएनएल	1,73,910	13,154.6359
2.	रेलटेल	36,017	2,726.6124
3.	पीजीसीआईएल	35,791	2,707.2484
4.	बीबीएनएल (परियोजना प्रबंधन, नेटवर्क प्रबंधन पद्धति और अन्य खर्चें)		1,413.3797
	कुल	2,45,748	20,001.8764

पाइप लाइन द्वारा प्राकृतिक गैस की आपूर्ति

*100. श्री ओम बिरला :

श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देशभर में पाइप लाइन द्वारा प्राकृतिक गैस (पीएनजी) आपूर्ति के मौजूदा नेटवर्क का ब्यौरा क्या है और इस नेटवर्क के अंतर्गत प्रत्येक शहर में शामिल किए गए घरों/औद्योगिक इकाइयों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या क्या है;

(ख) क्या सरकार को विभिन्न राज्यों विशेष रूप से राजस्थान से अपने राज्यों में पीएनजी की आपूर्ति किए जाने हेतु मांगें प्राप्त हुई हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उस पर सरकार द्वारा क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है;

(ग) क्या सरकार ने राजस्थान सहित विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में घरों/औद्योगिक इकाइयों को पीएनजी की आपूर्ति किए जाने हेतु कोई समयबद्ध योजना तैयार की है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजन हेतु कितने आवेदन प्राप्त हुए हैं और उनमें से कितने कनेक्शन दिए गए हैं, पीएनजी की आपूर्ति हेतु कितने आवेदन अभी भी लंबित हैं और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार इनके लंबित रहने के क्या कारण हैं; और

(ङ) पूरे देश में निर्धारित समय-सीमा में पीएनजी का वितरण नेटवर्क विकसित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) दिनांक 1.6.2014 की स्थिति के अनुसार, देश में 24,61,393 घरेलू पाइप प्राकृतिक गैस (पीएनजी) कनेक्शन और 5,579 औद्योगिक पीएनजी कनेक्शन हैं। राज्य-वार/जीए-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) से (ङ) पाइप प्राकृतिक गैस (पीएनजी) की आपूर्ति के लिए सरकार को केरल और कर्नाटक की राज्य सरकारों से अनुरोध प्राप्त हुए हैं। पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (पीएनजीआरबी) राजस्थान के कोटा भौगोलिक क्षेत्र में सीजीडी नेटवर्क का विकास करने के लिए बोली प्रक्रिया के माध्यम से प्राधिकार पहले ही प्रदान कर चुका है। सीजीडी नेटवर्क का विकास करने के लिए प्राधिकार प्रदान करने हेतु बोर्ड को प्रस्तुत की गई रूचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) और स्वतः

स्फूर्त आधार पर अन्य 13 शहरों/कस्बों अर्थात् बांसवारी, डुंगरपुर, उदयपुर, चितौड़गढ़, भीलवाड़ा, जयपुर, जोधपुर, झुनझुनु, बीकानेर, श्रीगंगा नगर, अजमेर, बाड़मेर और जैसलमेर की पहचान की गई है जिन्हें प्राकृतिक गैस पाइपलाइन संबद्धता और गैस की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए चरणबद्ध तरीके से सीजीडी बोली दौरों में शामिल किया जाएगा।

पीएनजी कनेक्शन नगर अथवा स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण (सीजीडी) नेटवर्कों के माध्यम से उपलब्ध कराए जाते हैं। देश में पीएनजी नेटवर्क के विकास को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से, सरकार ने पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 के तहत पीएनजीआरबी को स्थापित किया है जो उक्त अधिनियम के प्रावधानों और पीएनजीआरबी (नगर अथवा स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क को बिछाने, निर्माण करने, प्रचालित करने अथवा विस्तार करने के लिए कंपनियों को प्राधिकार प्रदान करना), विनियम, 2008 के अनुसार नगर और स्थानीय क्षेत्र प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्कों के लिए प्राधिकार प्रदान करता है।

पीएनजीआरबी ने विभिन्न राज्यों के विभिन्न भौगोलिक क्षेत्रों (जीएज) में सीजीडी नेटवर्क के विकास की एक चरणबद्ध रोल आउट योजना की परिकल्पना की है। गैस पाइप लाइन संबद्धता/गैस की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए, पीएनजीआरबी सीजीडी नेटवर्कों का विकास करने के लिए प्राधिकार प्रदान करने हेतु इन जीएज को चरणबद्ध तरीके से बोली दौरों में शामिल करता है। प्राधिकृत कंपनियां अपने प्राधिकृत क्षेत्रों के भीतर घरों/औद्योगिक इकाइयों को पीएनजी कनेक्शन उपलब्ध कराती हैं।

किसी नगर में पीएनजी और पीएनजी का खुदरा मूल्य उस विशिष्ट नगर में प्रचालनरत संबंधित नगर गैस वितरण कंपनी द्वारा निर्धारित किया जाता है। सीजीडी कंपनियां औद्योगिक और वाणिज्यिक प्रयोग के लिए भी गैस की आपूर्ति करती हैं। सभी सीजीडी कंपनियों को एक समान आधार मूल्य पर सस्ती घरेलू गैस की आपूर्ति के माध्यम से पीएनजी (परिवहन) और पीएनजी (घरेलू) की समग्र आवश्यकता को पूरा करने के लिए सरकार ने दिनांक 03.02.2014 को दिशानिर्देशों में व्यापक संशोधन किया है। इसलिए, पीएनजी (परिवहन) और पीएनजी (घरेलू) मूल्य में आधार मूल्य और विभिन्न राज्य तथा स्थानीय करों और उगाहियों तथा पाइप लाइन परिवहन प्रशुल्क शामिल हैं। औद्योगिक और वाणिज्यिक क्षेत्रों को आपूर्ति के लिए पीएनजी मूल्य में घरेलू गैस का समानुपात, लंबी अवधि आरएलएनजी और हाजिर आरएलएनजी, परिवहन प्रशुल्क और विभिन्न राज्य और स्थानीय कर तथा उगाहियां शामिल हैं।

विवरण

दिनांक 01.06.2014 की स्थिति के अनुसार देश में राज्य-वार पीएनजी घरेलू और औद्योगिक कनेक्शन

क्र. सं.	राज्य	कवर किए गए भौगोलिक क्षेत्र	पीएनजी घरेलू कनेक्शन	औद्योगिक कनेक्शन
1	2	3	4	5
1.	हरियाणा	सोनीपत	4132	25
2.		फरीदाबाद	10154	103
3.		गुड़गांव	4378	9
4.	आंध्र प्रदेश	काकीनाड़ा	1549	0
5.		हैदराबाद	443	2
6.		विजयवाड़ा	109	0
7.	असम	तिनसुकिया, डिब्रूगढ़, सिवसागर, जोरहाट, गोलाघाट	26043	371
8.	गुजरात	गांधी नगर, महसाना, साबरकण्ठ	77131	237
9.		गांधी नगर	84000	19
10.		हलोल	7991	54
11.		हजीरा	26926	15
12.		वलसाड	62990	523
13.		खंभात	24402	5
14.		पलेज	0	9
15.		राजकोट	126104	916
16.		नवसारी	67995	43
17.		सुरेन्द्र नगर	16925	245
18.		नाडियाड	45804	14
19.		अहमदाबाद	188042	670
20.		वड़ोदरा	76245	81
21.		सूरत, भरूच एवं अंकलेश्वर	394796	833
22.		आनन्द	18123	116

1	2	3	4	5
23.	मध्य प्रदेश	देवास	689	29
24.		ग्वालियर	0	0
25.		उज्जैन सहित इंदौर	2025	32
26.	महाराष्ट्र	हिंजेवाड़ी, चकन और तालेगांव जीए के आस-पास के क्षेत्रों के साथ-साथ पिम्परी, चिचवाड़ सहित पुणे शहर	12324	83
27.		मुम्बई और ग्रेटर मुम्बई	512193	18
28.		मीरा भयंदर, नवी मुम्बई, थाणे शहर, अंबरनाथ भिवांडी, कल्याण, डोम्बीविली, बदलापुर, उलहास नगर, पनवेल, खारघर और तलोजा सहित थाणे शहर और आस-पास के क्षेत्र	194033	35
29.	दिल्ली	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली	356623	230
30.	राजस्थान	कोटा	191	17
31.	त्रिपुरा	अगरतला	13683	45
32.		मेरठ	1936	21
33.		मथुरा	852	44
34.		आगरा	2921	0
35.		कानपुर जीए	2800	35
36.		बरेली जीए	867	2
37.		नोएडा एवं ग्रेटर नोएडा	33286	200
38.		गाजियाबाद	61237	129
39.		लखनऊ	716	3
40.		मुरादाबाद	519	3
41.		फिरोजाबाद	200	361
42.		खुर्जा	16	2
		योग	24,61,393	5,579

[अनुवाद]

औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना

418. मोहम्मद फैज़ल : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार, अब तक स्थापित औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों (आईटीआई) की संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार ने केन्द्रीय निधियन से नए औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना करने के लिए कोई योजना शुरू की है; और

(ग) यदि हां, तो ऐसी योजनाओं और इन योजनाओं के अंतर्गत राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार स्थापित औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों और उन्हें मुहैया कराई गई निधियों का ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) अब तक देश में 11,001 औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान (आईटीआई) स्थापित किए जा चुके हैं। राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं।

(ख) रोजगार एवं प्रशिक्षण महानिदेशालय, श्रम और रोजगार मंत्रालय ने केन्द्रीय निधियन से नए आईटीआई स्थापित करने हेतु "वामपंथी अतिवाद से प्रभावित 34 जिलों में कौशल विकास" और "पूर्वोत्तर राज्यों एवं सिक्किम में कौशल विकास अवसंरचना बढ़ाना" नामक दो योजनाएं तैयार की हैं।

(ग) इन दो योजनाओं के अंतर्गत, कुछ 48 आईटीआई स्थापना की जा रही है। स्थापित किए जाने वाले आईटीआई राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या और अब तक प्रदान की गई निधि सहित इन दोनों योजनाओं के ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

विवरण-I

अब तक स्थापित आईटीआई की संख्या का राज्य-वार विवरण नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	सरकारी आईटीआई की संख्या	सीट क्षमता (सरकारी)	निजी आईटीआई की संख्या	सीट क्षमता (निजी)	आईटीआई की कुल संख्या	कुल सीट क्षमता
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	चंडीगढ़	2	968	0	0	2	968
2.	दिल्ली	16	11132	62	5052	78	16184
3.	हरियाणा	90	23752	108	11880	198	35632
4.	हिमाचल प्रदेश	75	11924	131	12140	206	24064
5.	जम्मू और कश्मीर	37	4087	1	110	38	4197
6.	पंजाब	98	21364	251	32864	349	54228
7.	राजस्थान	115	15728	990	124175	1105	139903
8.	उत्तर प्रदेश	315	32460	1462	172610	1777	205070
9.	उत्तराखंड	59	7147	52	5110	111	12257
10.	आंध्र प्रदेश	148	28590	594	119796	742	148386
11.	कर्नाटक	179	30914	1291	102798	1470	133712

1	2	3	4	5	6	7	8
12.	केरल	40	16476	488	53914	528	70390
13.	लक्षद्वीप	1	96	0	0	1	96
14.	पुदुचेरी	8	1432	9	508	17	1940
15.	तमिलनाडु	61	23288	656	67982	717	
16.	अरुणाचल प्रदेश	5	512	1	96	6	608
17.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1	273	0	0	1	273
18.	असम	30	5776	4	288	34	6064
19.	बिहार	34	11433	657	92329	691	103762
20.	झारखंड	20	4672	166	36664	186	41336
21.	मणिपुर	7	540	0	0	7	540
22.	मेघालय	5	622	2	320	7	942
23.	मिज़ोरम	1	294	0	0	1	294
24.	नागालैंड	8	944	0	0	8	944
25.	ओडिशा	29	13952	590	100036	619	113988
26.	सिक्किम	4	580	0	0	4	580
27.	त्रिपुरा	12	1792	1	96	13	1888
28.	पश्चिम बंगाल	52	13836	60	6984	112	20820
29.	छत्तीसगढ़	92	11248	62	7072	154	18320
30.	दादरा और नगर हवेली	1	228	0	0	1	228
31.	दमन और दीव	2	388	0	0	2	388
32.	गोवा	10	3264	5	412	15	3676
33.	गुजरात	157	57804	394	24360	551	82164
34.	मध्य प्रदेश	173	26158	268	31970	441	58128
35.	महाराष्ट्र	390	108744	419	50468	809	159212
	योग	2277	492418	8724	1060034	11001	1552452

विवरण-II**योजना का ब्यौरा****'पूर्वोत्तर राज्यों और सिक्किम में कौशल विकास अवसंरचना बढ़ाना'**

पूर्वोत्तर राज्यों में कौशल विकास की वर्तमान अवसंरचना बढ़ाने के लिए यह योजना कुल 57.39 करोड़ रुपए पर 2011 में तैयार की गई थी। योजना का लक्ष्य प्रति आईटीआई तीन नए व्यवसाय आरंभ करके 20 आईटीआइज का उन्नयन और नए छात्रावास, चारदीवारी का निर्माण करके और पुराने तथा अप्रचलित उपकरणों तथा उपस्कर को पूरित करके 28 आईटीआइज में अवसंरचना की कमियों की पूरित करना है।

योजना 7 पूर्वोत्तर राज्यों में "14 आईटीआज की स्थापना" के लिए नए संघटक के साथ 149.80 करोड़ रुपए की संशोधित लागत पर 31 मार्च, 2017 तक जारी रहेगी।

योजना में निम्नलिखित चार संघटकों में राज्यों को केंद्रीय सहायता के लिए प्रावधान है:—

1. प्रति आईटीआई तीन नए व्यवसाय आरंभ करके 10 आईटीआइज का उन्नयन;
2. नए छात्रावास, चारदीवारी का निर्माण करके और पुराने तथा अप्रचलित उपकरणों तथा उपस्करों को पूरित करके 28 आईटीआइज में अवसंरचना की कमियों को पूरित करना।
3. केंद्रीय और राज्य स्तर पर निगरानी प्रकोष्ठों का वित्तपोषण करना; और
4. 7 राज्यों में 14 नए आईटीआइज की स्थापना — नया संघटक 16.8.2013 को अनुमोदित किया गया।

स्थापित किए जाने वाले नए आईटीआइज और अब तक जारी की गई निधि का राज्य-वार ब्यौरा

क्र. सं.	राज्य	स्थापित किए जाने वाले नए आईटीआइज की संख्या	अब तक जारी की गई निधि (रुपए लाख में)			
			उन्नयन	नए आईटीआई	एसपीएमयू*	योग
1.	अरुणाचल प्रदेश	3	587.57	723.15	36.18	1346.90
2.	नागालैंड	1	855.90	241.05	36.98	1133.93
3.	सिक्किम	0	308.20	0.00	29.80	338.00
4.	मणिपुर	1	928.46	241.05	8.68	1178.19
5.	मिज़ोरम	2	483.48	482.10	22.94	988.52
6.	मेघालय	1	256.36	241.05	6.18	503.59
7.	असम	4	435.35	964.20	21.58	1421.13
8.	त्रिपुरा	2	164.25	482.10	21.58	667.93
	योग	14	4019.57	3374.70	183.92	7578.19

*एसपीएमयू — राज्य परियोजना निगरानी एकक।

कवर किए गए राज्य-वार आईटीआइज और संघटक 1 और 2 के तहत स्थापित किए जाने वाले गए व्यवसाय:

राज्य	आईटीआई	उन्नयन		पू.क.अव.* नए व्यवसाय	
		हां/नहीं	हां/नहीं		
1	2	3	4	5	
मेघालय	सोहरा	हां	नलसाज, ड्रेस बनाना, स्टेनो	हां	
	रेसुबेलपाड़ा	हां	नलसाज, ड्रेस बनाना, स्टेनो	हां	
	नोंगस्टोइन	हां	वेल्डर, राजमिस्त्री स्टेनो	हां	
	नोंगपोह	हां	मैकेनिक आरएंडएसी, राजमिस्त्री, स्टेनो	हां	
मणिपुर	फेकनंग	हां	स्वास्थ्य स्वच्छता निरीक्षक, डीटीपी, बाल और त्वचा देखभाल	हां	
	सेनापति	हां	ड्रेस बनाना, कोपा, बाल और त्वचा देखभाल	हां	
	टेकयेल (म.)	हां	कटाई और सिलाई, कोपा, बाल और त्वचा देखभाल	हां	
	टेमंगलांग	नहीं	लागू नहीं	हां	
	निंगथोखोंग	नहीं	लागू नहीं	हां	
	केकचिंग	नहीं	लागू नहीं	हां	
	चंदेल	नहीं	लागू नहीं	हां	
	सेकोट	नहीं	लागू नहीं	हां	
	असम	जोरहाट	हां	मैके. डीज़ल, फोटोग्र.	नहीं
		श्रीकोना	हां	मैके. कांप एचडब्ल्यू; मैके. ऑटो इले. एंड ईटीसीएस	नहीं
माजुली		हां	इलेक्ट्रिशियन; बाल और त्वचा देखभाल	नहीं	
गुवाहाटी		हां	कम्प्यूटर सहाय्यित कशीदाकारी और एनडब्ल्यूडिज. फोटो; मल्टी एनि. और स्पे. इफे.	नहीं	
नागाँव		हां	डिज. फोटो; बाल और त्वचा देखभाल	नहीं	

1	2	3	4	5
	सिल्वर (म.)	हां	का. सहायक-सह-कम्प्यूटर ऑपरेटर, डेटा एंट्री ऑपरेटर	नहीं
	लखीमपुर	नहीं	लागू नहीं	हां
त्रिपुरा	इंद्रा नगर	हां	चालक-सह-मैक. इंट डेको और डि., मेड इत्यादि	नहीं
	बेलोनिया	नहीं	लागू नहीं	हां
अरुणाचल प्रदेश	यूपिया	हां	नक्शानवीस, सर्वेक्षक, इलेक्ट्रिशियन	नहीं
	बेलिनॉंग	हां	मैक, कम्प्यूटर एचडब्ल्यू, राजमिस्त्री, नलसाज	नहीं
	दिरांग	हां	एमएमवी, टूर गाइड, वायरमैन	हां
	रोईंग	नहीं	लागू नहीं	हां
	टेबारिजो	नहीं	लागू नहीं	हां
नागालैंड	जहेनबोटो	नहीं	लागू नहीं	हां
	ट्यूनबोटो	नहीं	लागू नहीं	हां
	मोन	नहीं	लागू नहीं	हां
	मोकोकचंग	नहीं	लागू नहीं	हां
	दीमापुर	हां	कोपा, बाल और त्वचा देखभाल, इलेक्ट्रॉनिक मैके.	नहीं
	कोहिमा	हां	कोपा, बाल और त्वचा देखभाल, राजमिस्त्री	हां
सिक्किम	रेंगपो	नहीं	लागू नहीं	हां
	नामची	नहीं	लागू नहीं	हां
	ग्याशिलिंग	नहीं	लागू नहीं	हां
मिज़ोरम	आइज़ोल	हां	मैके. सी/एचडब्ल्यू, ऑटो इले, शीट मेट	हां
	लुंगले	नहीं	लागू नहीं	हां
	सेहा	नहीं	लागू नहीं	हां

योजना का ब्यौरा

'वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित 34 जिलों में कौशल विकास'

योजना वामपंथी उग्रवाद (एलडब्ल्यूई) से प्रभावित जिलों के लोगों के समीपस्थ 34 जिलों में कौशल विकास ढांचे का सृजन करने के लिए 2011 में बनाई गई थी। योजना का उद्देश्य एक ओर जहां 34 जिलों में से प्रत्येक में एक आईटीआई और दो कौशल विकास केंद्रों (एसडीसी) की स्थापना करना और इन क्षेत्रों में तथा आस-पास अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों की कुशल जनशक्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए दीर्घावधिक एवं अल्पावधिक-दोनों प्रकार के मांग प्रेरित व्यावसायिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाना है, तो वहीं दूसरे ओर युवाओं को आजीविका के श्रेष्ठ अवसर प्रदान करना है। योजना की लागत 241.65 करोड़ रुपए है और इसका प्रचालन 31 मार्च, 2016 तक होगा।

योजना में प्रति जिला 30 की दर से दीर्घावधि प्रशिक्षण में 1000 युवाओं के लिए, प्रति जिला 120 की दर से अल्पावधि प्रशिक्षण में 4000 युवाओं के लिए तथा प्रति जिला 10 की दर से अनुदेशक प्रशिक्षण में 340 युवाओं को प्रशिक्षित करने के लिए कौशल प्रशिक्षण कार्यक्रमों की सुविधा प्रदान की जाती है। इसके अलावा प्रति जिला एक आईटीआई की दर से 34 औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों तथा प्रति जिला दो एसडीसीज की दर से 68 कौशल विकास केंद्र (एसडीसीज) के लिए बुनियादी ढांचे का सृजन किया जाएगा।

सम्मिलित क्षेत्र: निम्न तालिका के अनुसार 9 राज्यों में 34 जिले:—

क्र.सं.	राज्य	जिला
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश (1)	खम्माम
2.	बिहार (6)	अरवल
		गया
		जमूई
		जहानाबाद
		औरंगाबाद
		रोहतास
3.	झारखंड (10)	चतरा
		पश्चिम सिंहभूम
		पलामू

1	2	3
		गढ़वा
		पूर्व सिंहभूम
		बोकारो
		लोहरडागा
		गुमला
		लातेहर
4.	मध्य प्रदेश (1)	बालाघाट
5.	महाराष्ट्र (2)	गढ़चिरोली
		गोंडिया
6.	ओडिशा (5)	गजपति
		मलकानगिरी
		रायगढ़
		देवगढ़
		संभलपुर
7.	उत्तर प्रदेश (1)	सोनभद्र
8.	पश्चिम बंगाल (1)	पश्चिम मिदनापुर
9.	छत्तीसगढ़ (7)	दंतेवाड़ा
		बस्तर
		कांकेर
		सरगुजा
		राजनंदगांव
		बीजापुर
		नारायणपुर

उद्देश्य:

- प्रत्येक जिले में एक आईटीआई और दो कौशल विकास केंद्रों (एसडीसी) की स्थापना करना।
- दीर्घावधिक, अल्पावधिक मांग प्रेरित व्यावसायिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम एवं अनुदेशक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम चलाना।

संघटक:

(i) निम्न हेतु कौशल प्रशिक्षण कार्यक्रम:-

- 30 युवा प्रति जिले की दर से दीर्घकालिक प्रशिक्षण में 1000 युवा

- 120 युवा प्रति जिले की दर से अल्पकालिक प्रशिक्षण में 4000 युवा
- 10 युवा प्रति जिले की दर से अनुदेशक प्रशिक्षण में 340 युवाओं का प्रशिक्षित करना।

अनुमोदित प्रशिक्षण कार्यक्रम का ब्यौरा:-

	अल्पकालिक	दीर्घकालिक	अनुदेशक
प्रति जिला प्रशिक्षणार्थियों की संख्या	120	30	10
अवधि (माह)	3	24	12
प्रशिक्षण शुल्क (सरकारी संस्थान)	रुपए 5000/- समेकित	रुपए 100/माह/ प्रशिक्षणार्थी	रुपए 100/माह/ प्रशिक्षणार्थी
प्रशिक्षण शुल्क (निजी संस्थान)	रुपए 5000/- समेकित	रुपए 1000/माह/ प्रशिक्षणार्थी	—
निजी संस्थान में प्रशिक्षण हेतु वृत्तिका	रुपए 5000/माह/प्रशिक्षणार्थी		—
सरकारी संस्थान में प्रशिक्षण हेतु वृत्तिका	रुपए 3500/माह/प्रशिक्षणार्थी		
यात्रा भत्ता	रुपए 1600/माह/प्रशिक्षणार्थी		
आकस्मिक व्यय	प्रशिक्षण शुल्क का 10%		

(ii) निम्न हेतु अवसंरचना सृजित की जाएगी:-

- एक आईटीआई प्रति जिला की दर से 34 औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान (आईटीआई)
- दो एसडीसीज प्रति जिला की दर से 68 कौशल विकास केन्द्र (एसडीसीज)

अब तक जारी निधि और स्थापित किए जाने वाले आईटीआई एवं एसडीसीज का राज्य-वार ब्यौरा

क्र. सं.	राज्य	स्थापित किए जाने वाले नए आईटीआई की संख्या	स्थापित किए जाने वाले नए एसडीसीज की संख्या	निम्न के लिए अब तक जारी निधि (रुपए लाख में)		
				कौशल प्रशिक्षण	आईटीआई और एसडीसीज	योग
1	2	3	4	5	6	7
1.	अरुणाचल प्रदेश	1	2	19.29	355.84	375.13
2.	बिहार	6	12	100.22	1932.19	2032.41
3.	छत्तीसगढ़	7	14	175.78	2162.85	2338.63

1	2	3	4	5	6	7
4.	झारखंड	10	20	219.58	2064.72	2284.30
5.	मध्य प्रदेश	1	2	39.05	303.07	342.12
6.	महाराष्ट्र	2	4	78.14	602.43	680.57
7.	ओडिशा	5	10	148.90	1710.38	1859.28
8.	उत्तर प्रदेश	1	2	39.06	474.45	513.51
9.	पश्चिम बंगाल	1	2	56.36	302.61	358.97
	योग	34	68	876.38	9908.54	10784.92

उन प्रशिक्षणार्थियों की संख्या का जिला-वार ब्यौरा जिनके लिए योजना के तहत अब तक निधि जारी की गई है:—

क्र. सं.	राज्य	जिला	निम्न में संस्वीकृत प्रशिक्षणार्थियों की संख्या			
			अल्पकालिक प्रशिक्षण	दीर्घकालिक प्रशिक्षण	अनुदेशक प्रशिक्षण	कुल प्रशिक्षणार्थी
1	2	3	4	5	6	7
1.	आंध्र प्रदेश	खम्माम	0	37	0	37
2.	बिहार	अरवल	0	30	0	30
		गया	0	30	0	30
		जमूई	0	30	0	30
		जहानाबाद	0	30	0	30
		औरंगाबाद	0	30	0	30
		रोहतास	0	30	0	30
3.	झारखंड	चतरा	38	30	8	76
		पश्चिम सिंहभूम	0	30	0	30
		पलामू	120	30	10	160
		गढ़वा	41	30	12	83
		पूर्व सिंहभूम	96	30	10	136
		बोकारो	0	28	0	28

1	2	3	4	5	6	7
		लोहरडागा	48	20	10	78
		गुमला	0	30	0	30
		लातेहार	96	30	10	136
		हजारीबाग	72	30	10	112
4.	मध्य प्रदेश	बालाघाट	120	30	10	160
5.	महाराष्ट्र	गढ़चिरोली	123	30	10	163
		गोंडिया	144	30	10	184
6.	ओडिशा	गजपति	95	30	8	133
		मलकानगिरी	119	30	10	159
		रायगढ़	33	30	0	63
		देवगढ़	0	30	0	30
		संबलपुर	83	30	0	113
7.	उत्तर प्रदेश	सोनभद्र	120	30	10	160
8.	पश्चिम बंगाल	पश्चिम मिदनापुर	120	30	10	160
9.	छत्तीसगढ़	दंतेवाड़ा	120	22	10	152
		बस्तर	120	26	0	146
		कांकेर	120	8	0	128
		सरगुजा	120	6	0	126
		राजनंदगांव	0	21	0	21
		बीजापुर	120	26	10	156
		नारायणपुर	120	8	0	128
योग			2188	922	158	3268

राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजना के अंतर्गत निधियां

419. श्री ए.टी. नाना पाटील : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा गत तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान और

चालू वर्ष में देश में राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजना (एनसीएलपी) और अनुदान-सहायता योजना के अंतर्गत आवंटित/जारी/खर्च की गई निधियां कितनी हैं;

(ख) इस संबंध में ऐसे गैर-सरकारी संगठनों को मुहैया कराई गई

निधियों के ब्यौरे सहित गैर-सरकारी संगठनों, जिनके जरिए कथित योजनाओं को कार्यान्वित किया गया है के राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार नाम और ब्यौरा क्या हैं; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान एनसीएलपी के अंतर्गत लाभान्वित बाल श्रमिकों का वर्ष और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राष्ट्रीय बाल श्रमिक परियोजना (एनसीएलपी) स्कीम के अंतर्गत जिला सोसायटियों को जारी की गई निधियां संलग्न विवरण-I में दी गई हैं। गैर-सरकारी संगठनों के नाम और पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान आर्थिक अनुदान स्कीम के अंतर्गत उन्हें जारी की गई निधियां संलग्न विवरण-II में दी गई हैं।

(ख) एनसीएलपी स्कीम के अंतर्गत, जिला मजिस्ट्रेट/क्लेक्टरों की अध्यक्षता वाली जिला परियोजना सोसायटियों को निधियां जारी की जाती हैं जो इसके परिणामस्वरूप गैर-सरकारी संगठनों/सरकारी एजेंसियों/स्थानीय एजेंसियों आदि द्वारा चालित विशेष प्रशिक्षण केन्द्रों को निधियों का आबंटन करते हैं। जिला परियोजना सोसायटियां जिला क्लेक्टरों/मजिस्ट्रेटों के समूचे पर्यवेक्षण में कार्य करती हैं तथा गैर-सरकारी संगठनों को निधियां जिला परियोजना सोसायटियों द्वारा जारी की जाती हैं और एनसीएलपी विशेष प्रशिक्षण केन्द्रों को चलाने के लिए नियुक्त गैर-सरकारी संगठनों का कोई रिकॉर्ड मंत्रालय स्तर पर नहीं रखा जाता है।

(ग) एनसीएलपी स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों के दौरान मुख्य-धारा में लाए गए बाल श्रमिकों का ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

विवरण-I

एनसीएलपी स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों के दौरान मुख्य धारा में लाए गए बच्चों की संख्या

(लाख रुपए में)

क्र. सं.	राज्य का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 (8.7.2014 तक)
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	1013.61	821.57	610.22	0
2.	असम	891.57	728.77	631.48	42.00
3.	बिहार	1338.49	1131.42	546.57	0
4.	छत्तीसगढ़	620.44	824.04	768.83	121.75
5.	गुजरात	67.12	92.98	70.00	0
6.	हरियाणा	99.10	261.37	292.93	0
7.	जम्मू और कश्मीर	50.60	33.00	48.73	25.00
8.	झारखंड	391.63	388.35	257.41	102.49
9.	कर्नाटक	220.74	371.63	361.89	60.00
10.	मध्य प्रदेश	1332.28	911.07	696.16	210.00
11.	महाराष्ट्र	973.17	780.38	785.26	287.02
12.	नागालैंड	36.55	96.38	151.17	0

1	2	3	4	5	6
13.	ओडिशा	1374.26	1536.74	1112.92	220.00
14.	पंजाब	208.82	242.05	151.02	57.89
15.	राजस्थान	436.53	323.69	510.95	0
16.	तमिलनाडु	854.26	733.10	641.41	241.00
17.	उत्तर प्रदेश	1585.40	1225.51	1466.97	66.00
18.	उत्तराखंड	26.40	0	0	0
19.	पश्चिम बंगाल	2204.98	1707.71	1931.55	143.00

विवरण-II

जीआईए स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान जारी की गई निधियां

क्र. सं.	जीआईए स्कीम के अंतर्गत 2011-12 में गैर-सरकारी संगठनों को जारी किया गया अनुदान	राशि (रुपए)
1	2	3
1.	सरदार हमीदी तालीमी, अमरोहा, उत्तर प्रदेश	88,989
2.	सरजूबाई गोस्वामी मैमोरियल, ग्वालियर	6,10,200
3.	यूआरडीए, मणिपुर	4,95,789
4.	आजाद नवयुवक मंडल, राजस्थान	4,57,650
5.	एचयूडीए, हंगुल, मणिपुर	2,79,775
6.	मानव सेवा समिति, राजस्थान	4,50,000
7.	सीईडीओ, मणिपुर	5,33,925
8.	रविन्द्र स्मृति समाज कल्याण आवाम शोध संस्थान, मण्डी, विजयपुर, जिला शिवपुर, मध्य प्रदेश	3,43,337
9.	महिला समाज शिक्षा समिति	5,33,925
10.	सीईडीओ, मणिपुर	4,95,787
11.	आरईएसडीए, मणिपुर	3,12,674
12.	लोक विकास/सोसायटी मणिपुर	4,06,800
13.	सरजूबाई गोस्वामी मैमोरियल, ग्वालियर	3,00,000
14.	हितेश ग्रामोद्योग सेवा संस्थान, उत्तर प्रदेश	79,284

1	2	3
15.	वैशाली जन जागरण समिति वैशाली बिहार	2,49,913
16.	अखिल मणिपुर महिला स्वयं सेवा, मणिपुर	9,53,438
17.	जन हितकारी संस्थान, कुशीनगर, उत्तर प्रदेश	6,10,200
18.	टेरा खोंग, मणिपुर	1,71,712
कुल योग		73,73,398

क्र.सं.	2012-13 में जीआईए स्कीम के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को जारी अनुदान	राशि (रुपए)
1.	आजाद नवयुवक मंडल संस्थान, दौसा, राजस्थान	5,72,062
2.	नवादा ग्रामोद्योग विकास समिति, अमरोहा, उत्तर प्रदेश	3,43,238
3.	विकास गतिविधि केन्द्र, मणिपुर	2,28,825
4.	ग्रामीण शिक्षा जागरुकता प्रशिक्षण संस्थान, दौसा	3,43,238
5.	इस्लामी सामाजिक शिक्षा एवं सांस्कृतिक विकास संगठन	4,57,650
कुल		19,45,013

क्र.सं.	2012-13 में जीआईए स्कीम के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को जारी अनुदान	राशि (रुपए)
1.	"सचिव, गजेन्द्र शिक्षा प्रचार समिति, राधेश्याम शिवरेखामाकन, गोरमी, जिला-भिण्ड, मध्य प्रदेश"	3,43,238/-
2.	ग्रामीण विकास महिला संगठन (डब्ल्यूओआरडी), हंगुल, पोस्ट ऑफिस मयंग, इम्फाल, जिला थोबाल, मणिपुर	3,43,238/-
3.	टिडिम पीपल्स फाउन्डेशन, क्वाक्तासबललीकई, पोस्ट ऑफिस मोइरंग, जिला-बिष्णुपुर, मणिपुर	3,43,238/-
4.	महिला आय विकास एसोसिएशन (डब्ल्यूआईडीए) जिला बिष्णुपुर, मणिपुर-795133	3,43,238/-
5.	महिला एवं ग्रामीण विकास कार्य (एडब्ल्यूएआरडी) एडेन होम हेब्रोन वेंगलांगोल, लामफेल, पश्चिम इम्फाल-795004.	3,43,238/-
6.	सामुदायिक विकास संगठन (सीडीओ) पश्चिम इम्फाल-795004	4,57,650/-
7.	कनकपुर ग्राम विकास सेवा संस्थान, इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश	6,86,475-
8.	सचिव, सामाजिक विकास एवं पुनर्वास परिषद् (एसआरडीसी), फोउडेन, पोस्ट ऑफिस थोउबल, मणिपुर-795138	3,43,238/-
कुल		32,03,553/-

2014-15 के दौरान जीआईए स्कीम के अंतर्गत कोई निधियां जारी नहीं की गई हैं।

विवरण-III

एनसीएलपी स्कीम के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों के दौरान
मुख्य धारा में लाए गए बच्चों की संख्या

क्र. सं.	राज्य	मुख्य धारा में लाए गए बच्चों की संख्या		
		2011-12	2012-13	2013-14
1.	आंध्र प्रदेश	13202	7840	5715
2.	असम	227	10848	0
3.	बिहार	19673	1162	3736
4.	छत्तीसगढ़	4914	2004	8034
5.	गुजरात	609	569	453
6.	हरियाणा	1895	1722	631
7.	जम्मू और कश्मीर	184	132	469
8.	झारखंड	2216	4003	1028
9.	कर्नाटक	3761	758	2391
10.	मध्य प्रदेश	17589	7116	8323
11.	महाराष्ट्र	4532	4954	5614
12.	ओडिशा	13196	10309	6114
13.	पंजाब	168	0	957
14.	राजस्थान	1020	4155	3585
15.	तमिलनाडु	5127	3671	3436
16.	उत्तर प्रदेश	29947	10616	7310
17.	पश्चिम बंगाल	7456	3117	6254
	कुल	125716	72,976	64050

[हिन्दी]

बीएसएनएल मोबाइल टॉवर

420. श्री कीर्ति आजाद : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) का संचार टॉवर जो अपने ग्राहकों को मोबाइल नेटवर्क सुविधा मुहैया कराता है, देश

के कुछ राज्यों, संघ राज्य क्षेत्रों विशेषतः बिहार में बिजली कटौती के कारण लंबे समय के लिए खराब रहता है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी कारण क्या है;

(ग) क्या सरकार का प्रस्ताव बीएसएनएल ग्राहकों द्वारा सामना की जा रही पॉवर कट की समस्याओं को दूर करने के उद्देश्य से इन टॉवरों के लिए पॉवर-बैक अप सुविधा मुहैया कराने के लिए आवश्यक व्यवस्थाएं करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं ?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) जी, हां। भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) का संचार नेटवर्क और सेवाएं बेहतर सहित देश के कुछ राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों में खराब विद्युत आपूर्ति के कारण प्रभावित हुई हैं। जबकि, मुख्यतः सड़क निर्माण कार्यकलापों के कारण ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) रूटों को बार-बार काटे जाने, विद्युत आपूर्ति की अनुपलब्धता के कारण संचार सेवाओं में अवरोध उत्पन्न होते हैं, तथापि, खराब बैटरी बैकअप भी इन अवरोधों का एक प्रमुख कारण है। विद्युत आपूर्ति में खामियों के कारण भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) द्वारा निर्धारित सेवा की गुणवत्ता (क्यूओएस) संबंधी नेटवर्क मानदंडों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

(ग) और (घ) बीएसएनएल ने, जहां आवश्यक हो, तेजी से विद्युत कनेक्शन उपलब्ध कराने के लिए, बिहार सहित, देश की बिजली वितरण कंपनियों से अनुरोध किया है। बीएसएनएल बैकअप विद्युत आपूर्ति को सुधारने के लिए नई बैटरियां प्राप्त करने और उन्हें संस्थापित करने के लिए अलग से भी कदम उठा रहा है।

विमानपत्तियों का निजीकरण

421. श्री कौशलेन्द्र कुमार :

श्री मेकापति राज मोहन रेड्डी :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बारहवीं योजना के दौरान देश के विभिन्न राज्यों में कतिपय विमानपत्तियों का निजीकरण करने का विचार है और यदि हां, तो राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ऐसे विमानपत्तियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने विमानन क्षेत्र में कतिपय सेवाओं के लिए प्रत्यक्ष विदेशी निवेश को अनुमति दी है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार द्वारा बिहार सहित विभिन्न राज्यों के नागर विमानन क्षेत्र/नागर विमानन विभाग के विकास के लिए कौन-से कदम उठाए गए या उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) जी, नहीं। तथापि, योजना आयोग द्वारा गठित 12वीं योजना अवधि के लिए वित्तीय योजना पर कार्यदल ने भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के चर्चादा हवाईअड्डों के विश्वस्तरीय मानदंडों के अनुरूप प्रचालन और अनुरक्षण, राजस्व संभाव्यता को अधिकतम किए जाने के लिए वाणिज्यिक दोहन, होटलों, सम्मेलन केन्द्रों और संबंधित कारोबारों के रूप में रीयल एस्टेट के विकास और कार्गो और लॉजिस्टिक सुविधाओं के विकास व प्रचालन और (भावी यातायात मांग के आधार पर) अग्रिम रूप से विनिर्दिष्ट अतिरिक्त सुविधाओं के निर्माण के प्रयोजन से सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के कार्यान्वयन की सिफारिश की थी।

(ख) सरकार ने वैश्विक मानदंडों को पूरा करने के लिए प्रचालनों और सेवाओं के स्तरोन्नयन के लिए देश के निजी हवाईअड्डों/एयरलाइन प्रचालकों की निधि संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विमानन सेक्टर में भिन्न-भिन्न सेवाओं के लिए प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) की भिन्न-भिन्न सीमाओं की अनुमति दी है। नागर विमानन सेक्टर में एफडीआई का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) नागर विमानन क्षेत्र एक प्रगतिशील क्षेत्र है, जिसमें वैश्विक और घरेलू आवश्यकताओं के अनुसार निरंतर समायोजनों की आवश्यकता होती है। सरकार ने विमानन उद्योग को पुनर्जीवित करने और सेक्टर की दीर्घावधिक व्यवहार्यता को सुनिश्चित करने के लिए उनके उपाय किए हैं जैसे ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा नीति, 2008 का प्रख्यापन, हवाईअड्डा सेक्टर में समान अवसर सृजित करने के लिए विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (ऐरा) की स्थापना, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा मौजूदा हवाईअड्डों/हवाईपट्टियों का स्तरोन्नयन, राज्य सरकारों को विमानन टर्बाइन ईंधन (एटीएफ) पर मूल्य संवर्धित कर (वैट) घटाने के लिए राजी करना, भारतीय विमानवाहकों द्वारा वास्तविक प्रयोक्ताओं के रूप में एटीएफ का प्रत्यक्ष आयात किए जाने की अनुमति देना, सेक्टर में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) की अनुमति देना, एयरलाइन उद्योग की कार्यशील पूंजीगत आवश्यकता के लिए 1 बिलियन अमेरिकी डॉलर की कुल सीमा के अध्यक्षीन एक वर्ष की अवधि के लिए बीहरी वाणिज्यिक ऋण (ईसीबी) लिए जाने की अनुमति देना और सिविल विमानों के तृतीय पक्ष अनुरक्षण, मरम्मत और ओवरहॉलिंग के लिए विमानों के पुर्जों और परीक्षण उपस्करों के लिए कर में छूट आदि।

विवरण

नागर विमानन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) संबंधी नीति

1. हवाईअड्डे:

- (क) ग्रीनफील्ड परियोजनाएं — स्वचालित मार्ग के अधीन 100 प्रतिशत तक एफडीआई की अनुमति है।
(ख) मौजूदा परियोजनाएं — सरकार के पूर्वानुमोदन से स्वचालित मार्ग के माध्यम से 74 प्रतिशत तक और इसके बाद 100 प्रतिशत तक एफडीआई।

2. हवाई परिवहन सेवाएं:

- (क) हवाई परिवहन सेवाओं में घरेलू अनुसूचित यात्री एयरलाइनें, गैर-अनुसूचित एयरलाइनें, चार्टर्ड एयरलाइनें, कार्गो एयरलाइनें, हेलीकॉप्टर और सीप्लेन सेवाएं शामिल हैं। हवाई परिवहन सेवाओं में एफडीआई की सीमा इस प्रकार है:—

विदेशी एयरलाइनों से भिन्न विदेशी संस्थाओं द्वारा एफडीआई:

- (i) अनुसूचित हवाई परिवहन सेवा/घरेलू अनुसूचित यात्री एयरलाइन — 49 प्रतिशत तक एफडीआई और अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा स्वचालित मार्ग से 100 प्रतिशत तक एफडीआई की अनुमति है।
(ii) गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन सेवाएं/गैर-अनुसूचित एयरलाइनें, चार्टर्ड एयरलाइनें — 74 प्रतिशत तक एफडीआई, जिसमें स्वचालित मार्ग से 49 प्रतिशत की अनुमति है और इसके बाद 74 प्रतिशत तक सरकारी अनुमोदन से है। अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा स्वचालित मार्ग से 100 प्रतिशत तक निवेश की अनुमति है।
(ख) विदेशी एयरलाइनों द्वारा एफडीआई: विदेशी एयरलाइनों को भी, अब से, इनकी प्रदत्त पूंजी के 49 प्रतिशत की सीमा तक, अनुसूचित और गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन यात्री सेवाएं प्रचालित करने वाली भारतीय कंपनियों की पूंजी में निवेश की अनुमति है। ऐसा निवेश निम्नलिखित शर्तों के अध्यक्षीन होगा:—
(i) यह सरकारी अनुमोदन मार्ग के अधीन किया जाएगा;
(ii) 49 प्रतिशत सीमा में एफडीआई और एफआईआई निवेश शामिल होंगे;

(iii) इस प्रकार किए गए निवेशों के लिए सेबी के संगत और प्रयोज्य विनियमों का अनुपालन किए जाने की आवश्यकता होगी, जैसे पूंजी और खुलासे संबंधी प्रकट अपेक्षा अधिनियम (आईसीडीआर)/शेयरों और टेकऑवर्स का उल्लेखनीय अधिग्रहण (एसएएसटी) विनियम के साथ-साथ अन्य सभी प्रयोज्य नियम और विनियम;

(iv) सभी विदेशी राष्ट्रों के भारतीय अनुसूचित और गैर-अनुसूचित हवाई परिवहन सेवाओं के साथ जुड़ने की संभावना है, जिसके परिणामस्वरूप ऐसे निवेश को किए जाने से पहले सुरक्षा की दृष्टि से क्लियर कराना होगा; और

(v) ऐसे निवेश के परिणामस्वरूप भारत में आयातित किए जा सकने वाली सभी तकनीकी उपकरणों के लिए नागर विमानन मंत्रालय में संबंधित प्राधिकारी की ओर से क्लियरेंस अपेक्षित होगी।

(ग) केवल ऐसे अनुसूचित यात्री प्रचालक और गैर-अनुसूचित यात्री प्रचालक, जो कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन पंजीकृत कंपनियां हैं, विदेशी एयरलाइनों द्वारा एफडीआई प्राप्त कर सकते हैं।

(घ) कार्गो एयरलाइनें — 74 प्रतिशत तक एफडीआई, जिसमें से 49 प्रतिशत की अनुमति स्वचालित मार्ग से है और इसके बाद 74 प्रतिशत तक सरकारी अनुमोदन से है। अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा स्वचालित मार्ग से 100 प्रतिशत तक निवेश की अनुमति है।

(ङ) हेलीकॉप्टर सेवाएं/सीप्लेन सेवाएं जिनके लिए डीजीसीए का अनुमोदन अपेक्षित है — स्वचालित मार्ग से 100 प्रतिशत तक एफडीआई की अनुमति है।

नोट: विदेशी एयरलाइनों को, उपरोक्तलिखित सीमाओं और प्रवेश मार्गों के अनुसार, कार्गो एयरलाइनें, हेलीकॉप्टर और सीप्लेन सेवाएं प्रचालित करने वाली कंपनियों की इक्विटी में भागीदारी करने की अनुमति भी है।

3. नागर विमानन क्षेत्रों के अधीन अन्य सेवाओं में एफडीआई सीमाएं

(क) ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं — 74 प्रतिशत तक एफडीआई, जिसमें से 49 प्रतिशत की अनुमति स्वचालित मार्ग से है और इसके बाद 74 प्रतिशत तक सरकारी अनुमोदन से है।

अनिवासी भारतीयों (एनआरआई) द्वारा स्वचालित मार्ग से 100 प्रतिशत तक निवेश की अनुमति है। यह सेक्टर से संबंधित विनियमों और सुरक्षा क्लियरेंस के अध्यक्षीन होगा।

(ख) अनुरक्षण और मरम्मत संगठन — उड़ान प्रशिक्षण संस्थान; और तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान में स्वचालित मार्ग के माध्यम से 100 प्रतिशत तक एफडीआई की अनुमति है।

नोट: नागर विमानन सेक्टर में भारतीय मूल के व्यक्तियों (पीआईओ)/भारत के विदेशी नागरिकों (ओसीआई) द्वारा निवेश की गणना विदेशी निवेश में की जाती है और ऐसे सभी मामलों में, एफडीआई नीति में निहित एफडीआई की सीमा का पालन किया जाएगा।

[अनुवाद]

कर्मचारी राज्य बीमा निगम के अंतर्गत चिकित्सा महाविद्यालय

422. श्री पी.के. बिजू : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) के अंतर्गत स्थापित/स्थापित किए जा रहे प्रमुख आदर्श अस्पताल और चिकित्सा महाविद्यालयों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) सरकार द्वारा इन चिकित्सा महाविद्यालयों में छात्रों के प्रवेश के लिए अपनाई गई वर्तमान नीति/मापदंड क्या हैं;

(ग) क्या सरकार/ईएसआईसी, ईएसआईसी चिकित्सा महाविद्यालयों में प्रवेश के संबंध में एक नई नीति पर विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) स्थापित/स्थापित किए जाने वाले कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) के मुख्य मॉडल अस्पतालों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I तथा II पर दिया गया है।

अनुमोदित/स्थापित किए जा रहे कर्मचारी राज्य बीमा निगम के चिकित्सा महाविद्यालयों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-III के अनुसार है।

(ख) ईएसआईसी चिकित्सा महाविद्यालयों में छात्रों के दाखिले हेतु दाखिला नीति निम्नानुसार है:-

अखिल भारतीय कोटा: ईएसआईसी के प्रत्येक चिकित्सा महाविद्यालय में कुल उपलब्ध सीटों का 15%।

राज्य सरकार कोटा: गैर-सहायता प्राप्त गैर-अल्पसंख्यक संस्थानों पर लागू संबंधित राज्य की नीति के अनुसार; अथवा, इसके न होने पर, संबंधित राज्य सरकार तथा कर्मचारी राज्य बीमा निगम के मध्य जैसी भी पारस्परिक सहमति बने। यह हर राज्य में भिन्न-भिन्न होती है।

ईएसआईसी प्रबंधन कोटा: अखिल भारतीय कोटा तथा राज्य सरकार कोटा आबंटन के पश्चात् शेष सीटें। इन्हें अखिल भारतीय आधार पर आबंटन हेतु 'बीमित व्यक्तियों के बच्चों के लिए' पूल किया जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपर्युक्त प्रश्न के भाग (ग) के उत्तर के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

विवरण-I

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कर्मचारी राज्य बीमा निगम
अस्पताल/मॉडल अस्पताल

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	अस्पताल का नाम
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	नाचाराम, हैदराबाद
2.	आंध्र प्रदेश	सनथनगर, हैदराबाद
3.	असम	बेलटोला
4.	बिहार	फुलवाड़ी शरीफ, पटना
5.	दिल्ली	बसईदारापुर
6.	दिल्ली	झिलमिल
7.	दिल्ली	रोहिणी
8.	दिल्ली	ओखला
9.	गुजरात	नरोदा
10.	गुजरात	बापू नगर, अहमदाबाद
11.	गुजरात	वापी
12.	हरियाणा	गुड़गांव
13.	हरियाणा	मानेसर
14.	हरियाणा	फरीदाबाद
15.	हिमाचल प्रदेश	बढ़ी

1	2	3
16.	जम्मू और कश्मीर	बड़ी ब्रह्मना, जम्मू
17.	झारखंड	नामकुम, रांची
18.	झारखंड	आदित्यपुर
19.	कर्नाटक	राजाजीनगर, बेंगलूरु
20.	कर्नाटक	पीन्या
21.	केरल	आश्रमम, कोल्लम
22.	केरल	उद्योगमंडल
23.	केरल	एजुकोण
24.	केरल	पेरिपल्ली
25.	मध्य प्रदेश	इन्दौर
26.	महाराष्ट्र	अंधेरी, मुम्बई
27.	ओडिशा	राउरकेला
28.	पंजाब	लुधियाना
29.	राजस्थान	जयपुर
30.	राजस्थान	भिवाड़ी
31.	तमिलनाडु	केके नगर, चेन्नई
32.	तमिलनाडु	तिरुनेलवेल्ली
33.	तमिलनाडु	कोयम्बटूर
34.	संघ राज्य क्षेत्र-चंडीगढ़	चंडीगढ़
35.	उत्तर प्रदेश	नोएडा
36.	पश्चिम बंगाल	जोका, कोलकाता

विवरण-II

'सिद्धांततः' अनुमोदित कर्मचारी राज्य बीमा निगम अस्पतालों
की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार सूची

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	अस्पताल का नाम
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	विजयनगरम
2.	छत्तीसगढ़	भिलाई
3.	छत्तीसगढ़	कोरबा

1	2	3
4.	छत्तीसगढ़	रायपुर
5.	गोवा	उत्तरी गोवा
6.	गुजरात	अंकलेश्वर
7.	कर्नाटक	दोदाबालापुर
8.	कर्नाटक	बोमासुन्दरा
9.	केरल	पेरम्बावूर
10.	महाराष्ट्र	बूटी बोरी
11.	ओडिशा	हुबरी, जाजपुर
12.	ओडिशा	अंगुल
13.	पंजाब	लालडू, एसएस नगर
14.	राजस्थान	उदयपुर
15.	तमिलनाडु	तिरूपुर
16.	तमिलनाडु	तूतीकोरिन
17.	तमिलनाडु	कन्याकुमारी
18.	तमिलनाडु	श्रीपेरम्बदूर
19.	उत्तर प्रदेश	फिरोजाबाद
20.	उत्तराखंड	देहरादून
21.	उत्तराखंड	सिडकुल क्षेत्र - हरिद्वार
22.	उत्तराखंड	सिडकुल क्षेत्र - ऊधमसिंह नगर
23.	उत्तराखंड	काशीपुर
24.	पश्चिम बंगाल	सिलीगुड़ी
25.	पश्चिम बंगाल	हल्दिया

विवरण-III

कर्मचारी राज्य बीमा निगम के अंतर्गत राज्य/संघ राज्य
क्षेत्र-वार चिकित्सा महाविद्यालय

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	क्र.सं.	चिकित्सा महाविद्यालय
1	2	3	4
1.	कर्नाटक	1.	राजाजीनगर, बेंगलूरु*

1	2	3	4
2.	कर्नाटक	2.	गुलबर्गा*
3.	तमिलनाडु	3.	के.के. नगर, चेन्नई*
4.	पश्चिम बंगाल	4.	जोका, कोलकाता*
5.	हरियाणा	5.	फरीदाबाद*
6.	हिमाचल प्रदेश	6.	मंडी*
7.	केरल	7.	परिपल्ली कोल्लम*
8.	आंध्र प्रदेश	8.	सनथ नगर, हैदराबाद*
9.	तमिलनाडु	9.	कोयम्बदूर*
10.	बिहार	10.	बिहटा, पटना*
11.	दिल्ली	11.	बसईदारापुर, नई दिल्ली*
12.	राजस्थान	12.	अलवर*
13.	ओडिशा	13.	भुवनेश्वर**
14.	गुजरात	14.	नरोदा, अहमदाबाद#
15.	महाराष्ट्र	15.	मुलुंद, थाणे#
16.	मध्य प्रदेश	16.	नंदनगर, इंदौर#
17.	उत्तराखंड	17.	हरिद्वार#
18.	पश्चिम बंगाल	18.	बाल्टिकुरी, कोलकाता#
19.	राजस्थान	19.	झुन्झुनु***
20.	उत्तर प्रदेश	20.	कानपुर***
21.	केरल	21.	मावेलीक्कारा***
कुल		21	

* निर्माणाधीन।

** केवल चार दिवारी निर्मित है तथा महाविद्यालय का निर्माण कार्य किसी एजेंसी को नहीं दिया गया है।

*** निगम द्वारा ये तीन स्थान इस शर्त के साथ अनुमोदित किए गए थे कि इस संबंध में आगे की कार्रवाई, "ईएसआईसी चिकित्सा महाविद्यालयों में दाखिला चाहने वाले विद्यार्थियों द्वारा निष्पादित किए जाने वाले बांड सहित चिकित्सा शिक्षा के बारे में श्वेत पत्र" पर निगम के निर्णय के अध्याधीन की जाएगी। इस मुद्दे की जांच करने के लिए निगम के निर्णय के अध्याधीन की जाएगी। इस मुद्दे की जांच करने के लिए निगम ने अपने अध्यक्ष को त्रिपक्षीय समिति का गठन करने के लिए प्राधिकृत किया है।

निगम ने निर्णय लिया कि इन परियोजनाओं को चालू परियोजनाओं के पूरा होने तक स्थगित रखा जाए तथा इन परियोजनाओं पर कोई नया व्यय नहीं किया जाए।

रोमिंग प्रभार

423. श्री नलीन कुमार कटील : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार टेलीकॉम ऑपरेटरों को मोबाइल सेवाओं की एसटीडी प्रशुल्क न बढ़ाने के लिए निदेश देने का है जिससे कि ग्राहकों को रोमिंग प्रभारों का लाभ प्राप्त हो सके;

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

(ग) देश में वर्तमान में मोबाइल ग्राहकों के लिए रोमिंग का कंपनी-वार ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ग) इस समय प्रचलित प्रशुल्क ढांचे के अनुसार, राष्ट्रीय रोमिंग सेवाओं को छोड़कर मोबाइल सेवाओं (एसटीडी प्रशुल्क सहित) के प्रशुल्क को अलग रखा गया है। प्रचालकों के पास विभिन्न उपभोक्ता प्रयोक्ता समूहों को लुभाने के लिए विभिन्न प्रशुल्क पैकेज के प्रस्ताव पेश करने की गुंजाइश है, बशर्ते ये प्रशुल्क पक्षपात रहित, उपभोक्ताओं को लूट-खसोट से बचाने इत्यादि विनियामक सिद्धांतों के समुत्तरुप हों।

व्यापक विचार-विमर्श प्रक्रिया के बाद, भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) ने दिनांक 17.06.2013 को दूरसंचार प्रशुल्क (55वां संशोधन) आदेश, 2013 जारी किया, जो दिनांक 01.07.2013 से लागू किया गया। इस संशोधन के परिणामस्वरूप राष्ट्रीय रोमिंग सेवा प्रशुल्क पद्धति में आए परिवर्तन इस प्रकार हैं:-

(i) राष्ट्रीय रोमिंग सेवा के लिए प्रशुल्क की उच्चतम सीमा कम कर दी गई है। इसके बारे में निर्धारित सीमा नीचे दी गई तालिका में दर्शाई गई है:-

मद	प्रशुल्क सीमा
आउटगोइंग स्थानीय वॉइस कॉल	1.00 रुपए प्रति मिनट
आउटगोइंग लंबी दूरी (अंतर-सर्कल) वॉइस कॉल	1.50 रुपए प्रति मिनट
इनकमिंग वॉइस कॉल	0.75 रुपए प्रति मिनट
आउटगोइंग स्थानीय एसएमएस	1.00 रुपए प्रति मिनट
आउटगोइंग लंबी दूरी (अंतर-सर्कल) एसएमएस	1.50 रुपए प्रति मिनट

(ii) उपभोक्ताओं को लोचशीलता और अधिक सुविधा प्रदान करने के लिए राष्ट्रीय रोमिंग लाभ वाले विशेष प्रशुल्क वाउचर (एसटीवी) और कोम्बो वाउचर (सीवी) जारी करने की अनुमति प्रदान की गई है।

(iii) सेवा-प्रदाताओं को रोमिंग के लिए विशेष प्रशुल्क योजना, रोमिंग प्रशुल्क योजना और निःशुल्क रोमिंग प्रशुल्क योजना (आरटीपी और आरटीपी-एफआर) प्रदान करने का अधिदेश दिया गया है। उपभोक्ता क्रमशः आरटीपी और आरटीपी-एफआर के नियत प्रभारों का भुगतान करके आंशिक रूप से निःशुल्क रोमिंग, अथवा पूर्णतया निःशुल्क रोमिंग सुविधा का लाभ उठा सकते हैं।

सभी मोबाइल सेवा प्रदाता निर्धारित सीमाओं के भीतर राष्ट्रीय रोमिंग सेवा प्रदान करने के प्रस्ताव कर रहे हैं। उपभोक्ताओं के लिए ऐसे विकल्प भी उपलब्ध कराए जाते हैं जिनके अनुसार उपभोक्ता द्वारा चुने गए प्लान विशेष प्रशुल्क वाउचर (एसटीवी) और कोम्बो वाचर (सीवी) के आधार पर निम्नतर राष्ट्रीय रोमिंग दरें उपलब्ध हैं। ये प्रभार विभिन्न सेवा प्रदाताओं और सेवाप्रदाता की विभिन्न योजनाओं, एसटीवी और सीवी में भी भिन्न-भिन्न होते हैं।

[हिन्दी]

हिमस्वान परियोजना के अंतर्गत निधियां

424. श्री अनुराग सिंह ठाकुर : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को हिमाचल प्रदेश राज्य सरकार से केन्द्रीय सहायता के अंतर्गत हिमाचल प्रदेश स्टेट वाइड एरिया नेटवर्क (हिमस्वान) के लिए स्वीकृत निधि से अंतिम अनुदान जारी करने के लिए अनुरोध प्राप्त हुआ है;

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

(ग) निधियां जारी करने में विलंब के कारण क्या हैं; और

(घ) राज्य सरकार को उक्त निधि कब तक जारी किए जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, हां।

(ख) हिमाचल प्रदेश राज्य को हिमाचल प्रदेश राज्यव्यापी क्षेत्र नेटवर्क (एचआईएमएसडब्ल्यूएन) के लिए 6 वर्ष तक प्रचालन और

रख-रखाव (ओएंडएम) प्रभारों के रूप में कुल 3.79 करोड़ रुपए की राशि जारी की जानी है।

(ग) राज्य को पहले वित्त मंत्रालय, व्यय विभाग के दिनांक 14.11.2012 के कार्यालय ज्ञापन संख्या 7(1)ई. समन्वयन/2012 के तहत जारी किए गए अनुदेशों का अनुपालन सुनिश्चित करना था, जिसमें इस बात का उल्लेख किया गया है कि अनुदान सहायता तब तक जारी न की जाए जब तक कि लम्बित उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्रस्तुत नहीं कर दिए जाते हैं।

(घ) राज्य सरकार को 3.79 करोड़ रुपए जारी करने के लिए मंजूरी आदेश जारी कर दिया गया है।

[अनुवाद]

हवाईपट्टियों/रनवे का आधुनिकीकरण

425. श्री शिवकुमार उदासि : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश के विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में प्रमुख हवाई पट्टियों/रनवे का आधुनिकीकरण शुरू करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा और उसकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या हुबली हवाईअड्डे के रनवे की अपर्याप्त लंबाई के कारण विमान को उतरने और उड़ने में मुश्किल होती है; और

(घ) यदि हां, तो भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा इसके विस्तार के लिए की गई प्रस्तावित कार्यवाही क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) और (ख) जी, हां। हवाईअड्डों का विकास एक सतत् प्रक्रिया है और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा वाणिज्यिक व्यवहार्यता, सामाजिक आर्थिक कारकों, भूमि की उपलब्धता और बजटीय सहायता आदि के आधार पर समय-समय पर यह विकास किया जाता है। नियोजित/शुरू किए गए कार्यों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। हुबली हवाईअड्डे के रनवे की वर्तमान लंबाई एटीआर-72 श्रेणी के विमान प्रचालनों के लिए पर्याप्त है। तथापि, एएआई ने ए-320 श्रेणी के विमानों के प्रचालन के लिए रनवे के विस्तार और इसे चौड़ा किए जाने का कार्य आरंभ किया है।

विवरण

क्र. सं.	राज्य	हवाईअड्डा	हवाईअड्डों के विस्तार/आधुनिकीकरण के लिए नियोजित/ आरंभ किए गए कार्य
1	2	3	4
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	पोर्टब्लेयर	नई एकीकृत टर्मिनल भवन का निर्माण और एप्रन का विस्तार।
2.	आंध्र प्रदेश	कुडप्पा	एटीआर श्रेणी के विमानों के प्रचालन के लिए हवाईअड्डे का विकास।
3.		तिरुपति	नई एकीकृत टर्मिनल भवन का निर्माण।
4.		विजयवाड़ा	नए टर्मिनल भवन का निर्माण।
5.	अरुणाचल प्रदेश	तेजु	एटीआर श्रेणी के विमानों के प्रचालन के लिए हवाईअड्डे का प्रचालनीकरण।
6.	असम	गुवाहाटी	फायर स्टेशन, एटीसी टॉवर सह टेक ब्लॉक, इंटरनेशनल टर्मिनल बिल्डिंग, समानांतर टैक्सी ट्रैक और कार्गो कॉम्प्लेक्स का निर्माण।
7.		डिब्रुगढ़	ए-321 के लिए हेंगर के रनवे का विस्तार और सह टेक ब्लॉक टॉवर और एटीसी का निर्माण

1	2	3	4
8.	छत्तीसगढ़	रायपुर	रनवे का विस्तार और एप्रन का विस्तार। तकनीकी ब्लॉक सह कंट्रोल टॉवर।
9.	गोवा	गोवा	समानांतर टैक्सी ट्रैक, लिंक टैक्सी ट्रैक और रेपिड एक्जिट टैक्सी ट्रैक।
10.	गुजरात	अहमदाबाद	नया कंट्रोल टॉवर सह तकनीकी ब्लॉक। कार्गो परिसर का विकास।
11.		जामनगर	एप्रन विस्तार
12.		राजकोट	नए टर्मिनल भवन का निर्माण। रनवे और एप्रन का विस्तार।
13.		वडोदरा	नई एकीकृत टर्मिनल बिल्डिंग, एटीसी टॉवर सह तकनीकी ब्लॉक का निर्माण। टर्मिनल भवन की ओर एप्रन का विस्तार और संबद्ध कार्य।
14.	जम्मू और कश्मीर	जम्मू	रनवे का विस्तार। नए सिविल एयर टर्मिनल का निर्माण
15.		लेह	नए टर्मिनल भवन का निर्माण
16.	कर्नाटक	बेलगाम	रनवे का विस्तार, नए टर्मिनल भवन, एटीसी टॉवर सह तकनीकी ब्लॉक, फायर स्टेशन का निर्माण।
17.		हुबली	रनवे का विस्तार, नए टर्मिनल भवन, एटीसी टॉवर सह तकनीकी ब्लॉक, फायर स्टेशन का निर्माण।
18.		मंगलौर	आंशिक समानांतर टैक्सी ट्रैक और एप्रन का विस्तार।
19.	केरल	त्रिवेंद्रम	समानांतर टैक्सीवे/मौजूदा एप्रन का विस्तार।
20.	लक्षद्वीप	अगाती	हवाई पट्टी का विस्तार, नए एप्रन, टर्मिनल भवन का नियंत्रण टॉवर का स्थानांतरण।
21.	मध्य प्रदेश	भोपाल	नया एटीसी टॉवर सह तकनीकी ब्लॉक, फायर स्टेशन, रनवे और नए एप्रन को जोड़ने वाले एमटी सेकेंड लिंक टैक्सीवे का निर्माण।
		खजुराहो	नए टर्मिनल भवन का निर्माण।
22.	मणिपुर	इम्फाल (मणिपुर)	एप्रन सहित ए-321 श्रेणी के विमान के लिए हैंगर।
23.	मेघालय	बारापानी	ए-320 श्रेणी के विमानों के लिए हवाईअड्डे का स्तरोन्नयन।

1	2	3	4
24.	नागालैंड	दीमापुर	टर्मिनल भवन और सिटी साइड की पुनर्संज्जा।
25.	ओडिशा	भुवनेश्वर	एटीसी टॉवर सह तकनीकी ब्लॉक, एटी पूल।
26.		झारसुगुडा	एटीआर-72 प्रकार के विमान प्रचालनों के लिए हवाईअड्डे का विकास।
27.	केन्द्र शासित प्रदेश	चंडीगढ़	नया सिविल एयर टर्मिनल और मोहाली की ओर संबद्ध सुविधाएं।
28.		मुदुचेरी	एबी-320 श्रेणी के विमानों के प्रचालन के लिए रनवे का विस्तार
29.	पंजाब	अमृतसर (पंजाब)	टैक्सीवे 'ई' से शुरू करके रनवे 16 से समानांतर टैक्सी ट्रेक का निर्माण।
30.	राजस्थान	जयपुर	रनवे का 9176 फुट से 11500 फुट तक विस्तार एकीकृत प्रचालनों के लिए नए अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल भवन का विस्तार। कार्गो परिसर और हैंगर का निर्माण।
31.		किशनगढ़	प्रथम चरण में एटीआर-72/क्यू-400 श्रेणी के विमान प्रचालनों के लिए हवाईपट्टी का विकास। राज्य सरकार की ओर से अभी 69 एकड़ अतिरिक्त भूमि सौंपी जानी है। चारदीवारी और पेवमेंट का निर्माण।
32.		कोटा	राज्य सरकार को अनुरोध की गई 14 एकड़ भूमि के प्रावधान के अध्यक्षीन एटीआर श्रेणी के विमान प्रचालनों के लिए हवाईअड्डों का विकास।
33.		जोधपुर (सीई)	सिविल एनक्लेव का विस्तार और उन्नयन।
34.	तमिलनाडु	कोयंबदूर	रनवे के दूसरी ओर नया एकीकृत टर्मिनल भवन और एप्रन।
35.		मदुरै	नियंत्रण टावर सह तकनीकी ब्लॉक।
36.		त्रिची	नए टर्मिनल भवन का विस्तार।
37.		तूतीकोरिन	एबी-320 विमान प्रचालनों के लिए रनवे का विस्तार और संबद्ध सुविधाएं।
38.	त्रिपुरा	अगरतला	ए-321 श्रेणी के विमानों के लिए हैंगर।
39.	उत्तर प्रदेश	आगरा	नया सिविल एनक्लेव
40.		वाराणसी	नियंत्रण टावर सह तकनीकी ब्लॉक का निर्माण।
41.	पश्चिम बंगाल	कूच बिहार	राज्य सरकार द्वारा अनुरोध हटाए जाने के अध्यक्षीन रनवे का विस्तार।

नोट: सभी नियोजित कार्य राज्य सरकार/भारतीय वायुसेना (रक्षा मंत्रालय) की ओर से भूमि की उपलब्धता, यातायात मांग और जहां कहीं लागू हो, बजटीय सहायता के अध्यक्षीन हैं।

राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस योजना

426. श्री चन्द्रकांत खैरे : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय ई-शासन योजना (एनईजीपी) के अंतर्गत 'कामन सर्विस सेंटर डिलिवरी आउटलेट्स' और ई-डिस्ट्रिक्ट मिशन मोड परियोजनाओं को कार्यान्वित कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो महाराष्ट्र के औरंगाबाद जिले सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, हां।

(ख) सीएससी और ई-जिला योजनाओं के विवरण निम्नानुसार हैं:-

सीएससी योजना: सीएससी योजना का उद्देश्य ग्रामीण भारत में 1,00,000+ इंटरनेट समर्थ केन्द्रों की स्थापना करना है, जो ऐसे प्लेटफार्म के रूप में कार्य करेगा जिससे सरकार, निजी और सामाजिक क्षेत्र के संगठन मिश्रित रूप से आईटी आधारित के साथ-साथ गैर-आईटी आधारित सेवाओं के जरिए देश के दूरस्थ क्षेत्रों में ग्रामीण आबादी के लाभार्थ अपने सामाजिक और वाणिज्यिक लक्ष्यों को पूरा करने में सक्षम होंगे। राज्य भर में 7285 सीएससी के कार्यान्वयन हेतु राजस्व सहायता 14.54 करोड़ रुपए है।

ई-जिला योजना: ई-जिला मिशन मोड परियोजना का उद्देश्य जिला और उप-जिला स्तर पर बड़े पैमाने पर प्रदान की जाने वाली नागरिकोन्मुखी सेवाओं की इलेक्ट्रॉनिक प्रदायगी करना और सामान्य सेवा केन्द्रों के जरिए इन सेवाओं की प्रदायगी सुनिश्चित करने हेतु बैकइंड कम्प्यूटरीकरण शुरू करना है। महाराष्ट्र के 32 गैर-प्रायोगिक परियोजना जिलों में ई-जिला परियोजना के कार्यान्वयन हेतु कुल परिव्यय 71.13 करोड़ रुपए।

(ग) और (घ) ये प्रश्न ही नहीं उठते।

लैंडलाइन टेलीफोन कनेक्शन

427. श्री कोडिकुनील सुरेश : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने यह गौर किया है कि देश के विभिन्न भागों में मानसून के दौरान भारत संचार निगम लिमिटेड के बड़ी संख्या में

लैंडलाइन टेलीफोन और ब्रॉडबैंड कनेक्शनों के अकार्यशील हो जाने संबंधी शिकायतें प्राप्त होती हैं।

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इस संबंध में प्राप्त की गई शिकायतों की संख्या कितनी है; और

(ग) सरकार द्वारा बीएसएनएल की दूरसंचार (टेलीकॉम) सेवाओं को सुधारने के लिए उठाए गए/उठाए जा रहे कदम क्या हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) ने सूचित किया है कि मानसून मौसम के दौरान खराबियों के कारण उसके लैंडलाइन और ब्रॉडबैंड कनेक्शनों के अकार्यशील हो जाने संबंधी शिकायतें प्राप्त होती हैं।

पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान प्राप्त हुई शिकायतों की कुल संख्या का विवरण नीचे दिए गए अनुसार है:-

क्र. सं.	वर्ष	प्राप्त शिकायतें	
		लैंडलाइन	ब्रॉडबैंड
1.	2011-12	1,40,15,057	23,58,664
2.	2012-13	1,40,05,755	21,00,818
3.	2013-14	+1,78,00,436	32,33,414
4.	2014-15	40,30,585	4,60,178

लैंडलाइन और ब्रॉडबैंड कनेक्शनों में होने वाली अधिकांश खराबियां, ऑप्टिकल/काँपर केबल के कटने और क्षतिग्रस्त होने के कारण होती हैं। बरसात के मौसम के दौरान, क्षतिग्रस्त केबल की मरम्मत करने और उन्हें बदलने के लिए खुदाई करने हेतु स्थानीय प्राधिकरणों से अनुमति मिलने में विलंब होता है। इसके अतिरिक्त जल-भराव से केबल के कटावों के जरिए पानी चले जाने के कारण निम्न रोधन (इन्सुलेशन) आ जाता है, जो लैंडलाइन और ब्रॉडबैंड नेटवर्क सेवा की गुणवत्ता को प्रभावित करता है।

(ग) बीएसएनएल ने सूचित किया है कि दूरसंचार सेवाओं में सुधार करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:-

- सभी दूरसंचार सर्कलों/दूरसंचार जिलों को मानसून अवधि के दौरान तात्कालिक अत्यावश्यकताओं को पूरा करने के लिए निवारक और सुधारात्मक अनुरक्षण संबंधी कार्रवाई पहले से ही करने के निदेश दिए जाते हैं।

- बरसात के मौसम में दूरसंचार सेवा प्रदान करने और विभिन्न केबलों की खराबी की निगरानी के लिए सर्कल/जिला स्तरों पर तथा नई दिल्ली स्थित बीएसएनएल के कॉर्पोरेट कार्यालय में भी नियंत्रण कक्ष स्थापित किए जाते हैं।
- मानसून मौसम के दौरान खराबी की बढ़ती दर पर नियंत्रण रखने के लिए अतिरिक्त जनशक्ति और सामग्री की व्यवस्था की जाती है।
- ब्रॉडबैंड कनेक्टिविटी में सुधार लाने के लिए अवसंरचना का चरणबद्ध तरीके से उन्नयन और मुख्य एक्सचेंजों का आधुनिक एनजीएन (नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क) अवसंरचना से प्रतिस्थापन किया जाता है।

अधिवक्ताओं के लिए नामांकन पूर्व प्रशिक्षण

428. श्री के. परसुरमन : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का अधिवक्ताओं के लिए नामांकन पूर्व प्रशिक्षण योजना को पुनः शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इससे प्रतिवर्ष लाभान्वित होने वाले अधिवक्ताओं की संभावित संख्या कितनी है; और
- (ग) उक्त योजना को कब तक पुनः शुरू किए जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

ब्रॉडबैंड हाईवेज का निर्माण

429. श्री डी.के. सुरेश : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का पूरे देश में ब्रॉडबैंड हाईवेज का कार्यान्वयन करने हेतु कोई प्रस्ताव है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई लक्ष्य निर्धारित किया है;
- (घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और
- (ङ) पूरे देश में ब्रॉडबैंड हाईवेज का त्वरित कार्यान्वयन करके

‘सभी के लिए ब्रॉडबैंड’ की मांग पूरा करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) सरकार, ग्राम पंचायतों और ब्लॉकों के बीच कनेक्टिविटी की दूरी को समाप्त करके देश की सभी ग्राम पंचायतों को ऑप्टिकल फाइबर पहुंचा कर, ब्रॉडबैंड कनेक्टिविटी प्रदान करने हेतु राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (एनओएफएन) का कार्यान्वयन कर रही है।

उत्तरोत्तर रूप से बिछाए जाने वाले फाइबर की अनुमानित लंबाई लगभग 6 लाख कि.मी. है। इस प्रकार सृजित डार्क फाइबर नेटवर्क को उपयुक्त प्रौद्योगिकी से चलाया जाएगा ताकि प्रत्येक ग्राम पंचायत में न्यूनतम 100 मेगाबाइट प्रति सेकंड की बैंडविड्थ सुनिश्चित की जा सके जिस पर ई-स्वास्थ्य, ई-शिक्षा और अन्य ई-अभिशासन अनुप्रयोग उपलब्ध कराए जाएंगे।

इस परियोजना का वित्तपोषण 20,000 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर सार्वभौमिक सेवा दायित्व निधि द्वारा किया जा रहा है। इस परियोजना को एक विशेष उद्देश्य साधन (एसपीवी) नामतः भारत ब्रॉडबैंड नेटवर्क लिमिटेड (बीबीएनएल) द्वारा क्रियान्वित किया जा रहा है।

इस परियोजना के कार्यान्वयन का दायित्व केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के 3 उपक्रमों अर्थात् भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल), रेलटेल और भारतीय पॉवर ग्रिड कॉर्पोरेशन लिमिटेड को सौंपा गया है। यह परियोजना चरणबद्ध तरीके से मार्च, 2017 तक पूरी कर ली जाएगी।

ईपीएफ के अंतर्गत नियम

430. श्री जोस के. मणि : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का बिजनेस प्रोसेस आउटसोर्सिंग एंड नॉलेज प्रोसेस आउटसोर्सिंग सेवाओं सहित संगठित क्षेत्र के सभी उद्योगों को कर्मचारी भविष्य निधि (ईपीएफ) के अधीन लाने के लिए ईपीएफ नियमों को सुदृढ़ बनाने का विचार है;

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

(ग) क्या सरकार का कर्मचारी भविष्य निधि और प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 के अंतर्गत कवर किए गए उद्योगों की अनुसूची को समाप्त करने और इस अधिनियम के उपबंधों से छूट प्राप्त उद्योगों का विशिष्ट रूप से नाम दिए जाने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीण उपबंध अधिनियम, 1952 अधिनियम की अनुसूची 1 में अधिसूचित सभी उद्योगों तथा सरकार द्वारा समय-समय पर अधिसूचित प्रतिष्ठानों के वर्ग पर लागू होता है। वर्तमान में, 187 उद्योग और प्रतिष्ठान वर्ग हैं जिन पर यह अधिनियम लागू होता है। बिजनेस प्रोसेस आउटसोर्सिंग और नोलेज प्रोसेस आउटसोर्सिंग में मुख्य रूप से जनशक्ति सेवाओं की आपूर्ति का कार्य देखा जाता है, तथा "कारखानों और प्रतिष्ठानों को कार्मिकों की आपूर्ति, घरेलू या विभागीय जांचों संबंधी सलाह, संधमारी, चोरी और भुगतान पूंजी की गड़बड़ियों को सुधारने के लिए विशेष सेवाएं जैसी विशेषज्ञ सेवाएं देने वाले प्रतिष्ठान" वाले अनुसूची शीर्ष के अंतर्गत आते हैं।

(ग) और (घ) कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीण उपबंध अधिनियम, 1952 के अंतर्गत व्याप्ति-योग अनुसूची-1 (उद्योगों की अनुसूची) को हटाने का प्रस्ताव कर्मचारी भविष्य निधि संगठन से प्राप्त हुआ है, जो सरकार के विचाराधीन है।

[अनुवाद]

इंटरनेट सेवा प्रदाता

431. श्री आर. धुवनारायण : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कतिपय तकनीकी खामियों के कारण इंटरनेट सेवा प्रदाता संवेदनशील सामग्री वाली वेबसाइटों को रोकने में कठिनाई का सामना कर रहे हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस स्थिति को सुधारने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए/जा रहे हैं ?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) कुछ वेबसाइटों को ब्लॉकों करने में कठिनाइयां आने की सूचना मिली है, जब ऐसी वेबसाइटों की पहचान से संबंधित मानदंडों का "https"/सुरक्षित प्रोटोकॉल के साथ कोडीकरण किया जाता है। इसके अलावा, इंटरनेट सेवा प्रदाताओं द्वारा परिनियोजित अवसंरचना की क्षमता के संदर्भ में संसाधनों की कमी है। सरकार इन समस्याओं के समाधान के लिए इंटरनेट सेवा प्रदाताओं के साथ नियमित रूप से संपर्क में है।

ईएसआईसी के अंतर्गत बायो-मीट्रिक कार्ड

432. श्री बी.वी. नाईक : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) द्वारा औद्योगिक श्रमिकों को लाभों को उचित उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए ऐसे श्रमिकों को बायो-मीट्रिक कार्ड जारी करने हेतु कोई कदम उठाए गए हैं; और

(ख) यदि हां, तो अब तक औद्योगिक श्रमिकों को जारी किए ऐसे कार्डों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या और ब्यौरा क्या है ?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अंतर्गत बीमित व्यक्तियों को कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) आईटी परियोजना "पंचदीप" के तहत दो बायो-मीट्रिक पहचान कार्ड जारी करता है। एक कार्ड बीमित व्यक्ति के उपयोग के लिए तथा दूसरा उसके परिवार के उपयोग के लिए है। इस कार्ड पर एक अद्वितीय 10 - अंकों वाली बीमा संख्या, नाम, जन्मतिथि, पता एवं बीमित व्यक्ति तथा उसके परिवार का फोटोग्राफ अंकित है। बायो-मीट्रिक कार्ड का उपयोग सभी आंकड़ों वाले केन्द्रीय डाटाबेस तक पहुंच के लिए किया जाता है जिसमें परिवार का ब्यौरा, बीमित व्यक्ति एवं उसके परिवार का चिकित्सा विवरण दिया रहता है ताकि औद्योगिक कामगारों को लाभों की समुचित उपलब्धता सुनिश्चित की जा सके।

(ख) औद्योगिक कामगारों को जारी किए गए पहचान कार्डों का राज्य-वार/संघ क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

30.6.2014 तक बीमित व्यक्तियों को जारी किए गए राज्य/संघ क्षेत्र-वार बायो-मीट्रिक कार्ड

राज्य/संघ क्षेत्र	दो कार्डों के सेट की संख्या
1	2
आंध्र प्रदेश#	1007525
बिहार	78101
छत्तीसगढ़	152376
दिल्ली	658703
गोवा	137629
गुजरात	589839

1	2
हरियाणा	675383
हिमाचल प्रदेश	171957
जम्मू और कश्मीर	51346
झारखंड	165127
कर्नाटक	1243121
केरल	655122
महाराष्ट्र	1161417
मध्य प्रदेश	278512
ओडिशा	279292
पुदुचेरी	99512
पंजाब	721370
राजस्थान	364617
तमिलनाडु	1609438
उत्तर प्रदेश	639931
उत्तराखंड	146031
पश्चिम बंगाल*	988059
पूर्वोत्तर राज्य**	100831
कुल	11975239

#तेलगांवा सहित।

*सिक्किम सहित।

**असम, त्रिपुरा, नागालैंड और मेघालय सहित।

[हिन्दी]

बेतार फोन सेवाएं

433. श्री गणेश सिंह : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के कुछ राज्यों में जिला स्तर पर दूरसंचार की सुविधाओं/सेवाओं की बहुत ही बुरी स्थिति है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य/संघ राज्यक्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार के पास विभिन्न सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं की गुणवत्ता का मूल्यांकन करने के लिए कोई तंत्र है;

(घ) यदि हां, तो उन जिलों का ब्यौरा क्या है जहां दूरसंचार सुविधाएं और मोबाइल टावर अपर्याप्त हैं तथा सेवाओं की स्थिति बहुत खराब है; और

(ङ) उक्त क्षेत्रों में मोबाइल टॉवरों की प्रतिस्थापना करके सेवाओं, विशेषकर बेतार फोन सेवाओं में सुधार लाने और विस्तार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) सम्पूर्ण लाइसेंस सेवा क्षेत्र के लिए सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रस्तुत निष्पादन निगरानी रिपोर्टों के माध्यम से अधिसूचित सेवा गुणवत्ता मानदंडों के आधार पर सेल्युलर मोबाइल सेवाओं और बेसिक टेलीफोन सेवाओं द्वारा प्रदान की जा रही सेवा गुणवत्ता की निगरानी कर रहा है। इसलिए जिला-स्तर पर अलग से कोई सूचना उपलब्ध नहीं है। मार्च, 2014 को समाप्त तिमाही के लिए 2जी सेवाओं हेतु सेल्युलर मोबाइल सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रस्तुत निष्पादन निगरानी रिपोर्टों के अनुसार दूरसंचार प्रचालक कमोबेश सेवा गुणवत्ता मानदंडों को पूरा कर रहे हैं, तथापि 60 सेकेंड के भीतर प्रचालकों द्वारा (वॉइस टू वॉइस) द्वारा उत्तरित कॉलों, कॉल सेंटरों तक अभिगम, 3 प्रतिशत से अधिक के ट्रैफिक चैनल (टीसीएच) ड्रॉप (कॉल ड्रॉप) दर वाले बुरी तरह से प्रभावित सैलों और अच्छी वॉइस गुणवत्ता सहित कनेक्शन के प्रतिशत मानदंडों के संबंध में कुछ लाइसेंस सेवा क्षेत्रों में कुछेक दूरसंचार सेवा प्रचालकों द्वारा मानदंडों को पूरा करने में कुछ कमियां पाई गई हैं। 3जी सेवाओं के संबंध में अधिकांशतः 3 प्रतिशत से अधिक की सर्किट स्विचड वॉइस ड्रॉप रेट — रेल बाऊंसिंग व्यस्त समय (सीबीबीएच) वाले बुरी तरह से प्रभावित सैलों के मानदंडों के संबंध में बेंचमार्क को पूरा करने में कमियां पाई गई हैं। बेसिक टेलीफोन सेवा (वायरलाइन) के संदर्भ में अधिकांशतः 60 सेकेंड के भीतर प्रचालकों द्वारा उत्तरित कॉलों (वॉइस टू वॉइस) मानदंडों के प्रतिशत के संबंध में बेंचमार्क संबंधी कमियां पाई गई हैं।

(ग) और (घ) ट्राई समग्र लाइसेंस सेवा क्षेत्र के लिए सेवा गुणवत्ता की निगरानी करता है। इसलिए जिला-स्तर पर अलग से कोई सूचना उपलब्ध नहीं है। सेवा गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए ट्राई सेवा गुणवत्ता मानदंडों के आधार पर प्रति सेवा प्रदाताओं के निष्पादन की गहन निगरानी कर रहा है और सेवा गुणवत्ता में सुधार करने के लिए सेवा प्रदाताओं के

साथ निरंतर बातचीत की जा रही है। ट्राई ने सेवा गुणवत्ता की जांच और आकलन करने के लिए स्वतंत्र एजेंसियों के माध्यम से नियमित सर्वेक्षण किए जा रहे हैं। जांच के परिणाम तथा सेवा गुणवत्ता और सर्वेक्षण के आकलन स्टेकधारकों की सूचना के लिए प्रकाशित किए जाते हैं। ट्राई सेवा गुणवत्ता मानदंडों का अनुपालन करने में असफल रहने पर सेवा प्रदाताओं पर पद वित्तीय अर्थदंड भी लगाता रहा है।

(ड) प्राइवेट दूरसंचार सेवा प्रदाताओं द्वारा अपने दूरसंचार नेटवर्क का विस्तार अपने तकनीकी वाणिज्यिक हितों द्वारा अभिशासित होता है। भारत संचार निगम लिमिटेड अपने प्रचालन क्षेत्र में चरण-VII परियोजना के अंतर्गत जीएसएम (ग्लोबल सिस्टम फॉर मोबाइल कम्युनिकेशन) लाइनों के विस्तार के लिए कार्रवाई कर रहा है। महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड ने भी कवरेज को और बढ़ाने तथा इसमें सुधार करने के लिए अपने मोबाइल नेटवर्क का विस्तार करने का प्रस्ताव किया है। इसके साथ-साथ सार्वभौमिक सेवा दायित्व निधि (यूएफओएफ) के माध्यम से भी देश के ग्रामीण और दूर-दराज के क्षेत्रों में दूरसंचार सेवा/अवसंरचना का विस्तार करने और इसमें सुधार करने के लिए स्कीमें तैयार की गई हैं और इनका कार्यान्वयन किया गया है।

राष्ट्रीय खनिज विकास निगम

434. श्रीमती कमला पाटले : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छत्तीसगढ़ में स्थित राष्ट्रीय खनिज विकास निगम (एनएमडीसी) की इकाई ने राज्य में लौह-अयस्क खनन के माध्यम से सबसे अधिक राजस्व अर्जित किया है;

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान इसके आयार्जन का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या छत्तीसगढ़, प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष केन्द्रीय करों और इस उपक्रम की समुदाय विकास निधि के माध्यम से अर्जित राजस्व में अपना अंश प्राप्त करने में इसलिए सक्षम नहीं है चूंकि हैदराबाद, आंध्र प्रदेश में है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का राज्यहित में रायपुर में एनएमडीसी का पंजीकृत कार्यालय खोलने का विचार है; और

(ड) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) और (ख) जी, हां। एनएमडीसी छत्तीसगढ़ राज्य में लौह अयस्क

के खनन के जरिए लाभ अर्जित कर रहा है। एनएमडीसी का कर पूर्व लाभ (पीबीटी) का ब्यौरा नीचे दिया गया है:—

(करोड़ रुपए)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
कर पूर्व लाभ	7120	7391	5527	5744

(ग) छत्तीसगढ़ के बैलाडिला क्षेत्र से राजकीय कोष में किए गए भुगतान का ब्यौरा निम्नवत् है:—

(करोड़ रुपए)

विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
राजकीय कोष में भुगतान (सीजी)	810	949	759	794

हैदराबाद स्थित कंपनी मुख्यालय द्वारा आयकर नियमों के अनुसार भारत सरकार को कॉर्पोरेट आयकर का भुगतान किया जा रहा है। एनएमडीसी द्वारा छत्तीसगढ़ को सीएसआर खर्च का उचित हिस्सा दिया जा रहा है। गत 8 वर्षों (वर्ष 2006-07 से 2013-14 तक) के दौरान, एनएमडीसी का कुल सीएसआर खर्च 483.63 करोड़ रुपए रहा है। कुल सीएसआर खर्च में से 382.34 करोड़ रुपए की राशि छत्तीसगढ़ में खर्च की गई थी।

(घ) एनएमडीसी का क्षेत्रीय कार्यालय छत्तीसगढ़ के रायपुर में ग्लोबल एक्सप्लोरेशन सेंटर, एन्जेला कॉटेज, मकान संख्या 3/883, सिविल लाइंस, रायपुर-492001 में स्थित है।

(ड) उपरोक्त (घ) उत्तर के मद्देनजर लागू नहीं होता है।

रोजगार के अवसर

435. श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न क्षेत्रों, विशेषकर कृषि और औद्योगिक क्षेत्र में रोजगार के अवसरों में कमी हो रही है;

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

(ग) क्या सरकार ने विशेषकर उक्त क्षेत्रों में और अधिक रोजगार के अवसरों के सृजन के लिए कोई योजना बनाई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है; और

(ड) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) और (ख) रोजगार एवं बेरोजगारी के अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण (एनएसएस) कार्यालय, सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा आयोजित किए जाने वाले श्रम बल सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं। सर्वेक्षणों के अनुसार, कृषि एवं संबद्ध क्षेत्र में कार्यबल जो कि 2004-05 में 26.83 करोड़ व्यक्ति अनुमानित था, वह 2011-12 में घटकर 23.18 करोड़ व्यक्ति रह गया। तथापि, समग्र रोजगार में नीचे दिए गए ब्यौरे के अनुसार वृद्धि हुई है:—

(व्यक्ति करोड़ में)

प्रमुख क्षेत्रों द्वारा कार्यबल	2004-05	2009-10	2011-12
कृषि एवं संबद्ध क्षेत्र	26.83	24.74	23.18
उद्योग	8.35	10.00	11.50
सेवाएं	10.73	11.81	12.73
योग	45.91	46.55	47.41

(ग) और (घ) सरकार विद्यमान सार्वजनिक रोजगार सृजन योजनाओं जैसे महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना (एमजीएनआरईजीए), स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना (एसजेएसआरवाई), प्रधानमंत्री रोजगार सृजन कार्यक्रम (पीएमईजीपी) तथा राष्ट्रीय ग्रामीण आजीविका मिशन (एनआरएलएम) के अतिरिक्त श्रम-सघन विनिर्माण का संवर्धन कर रही है तथा पर्यटन एवं कृषि-आधारित उद्योगों का संवर्धन करके रोजगार अवसरों में वृद्धि कर रही है। 12वीं पंचवर्षीय योजना में गैर-कृषि क्षेत्र में 5 करोड़ नए रोजगार अवसर सृजित किए जाने तथा इतनी ही संख्या में कौशल प्रमाणीकरण प्रदान करने की योजना बनाई गई है। यह भी निर्णय लिया गया है कि जनजातीय उप-योजना की विशेष केंद्रीय सहायता (एससीए-टीएसपी), अनुसूचित जाति उप-योजना हेतु विशेष केंद्रीय सहायता (एससीए-एससीपी), बहु-क्षेत्रक विकास कार्यक्रम निधियों का कम-से-कम 10% तथा सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम निधियों का 5% कौशल विकास तथा युवाओं की नियोजनीयता बढ़ाने में प्रयोग किया जाए।

(ड) प्रश्न ही नहीं उठता।

इस्पात उत्पादों की कीमतें

436. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में विगत कुछ वर्षों के दौरान इस्पात उत्पादों की मांग में वृद्धि के कारण इनकी कीमतों में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों के दौरान तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उक्त अवधि के दौरान देश में इस्पात के उत्पादन में कमी आई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ड) देश में इस्पात के उत्पादन को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) और (ख) जी, नहीं। गत तीन वर्षों के दौरान इस्पात की खुदरा कीमतें घटती-बढ़ती रही हैं। प्रत्येक माह की 15 तारीख को दिल्ली बाजार में संकेतात्मक खुदरा कीमतों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। कीमतों का निर्धारण मांग — आपूर्ति मेट्रिक्स के आधार पर होता है न कि केवल मांग के आधार पर। वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 की अवधि के दौरान इस्पात की खपत में वार्षिक वृद्धि क्रमशः 6.9 प्रतिशत, 3.5 प्रतिशत और 0.6 प्रतिशत (अनंतिम) रही है।

(ग) और (घ) जी, नहीं। विगत 3 वर्षों के दौरान देश में इस्पात का उत्पादन निरंतर बढ़ता रहा है। विगत तीन वर्षों के दौरान क्रूड स्टील का उत्पादन निम्नवत् रहा है:—

वर्ष	मिलियन टन
2011-12	74.29
2012-13	78.42
2013-14	81.54

(ड) सरकार ने उत्पादन बढ़ाने हेतु इस्पात उद्योग की सहायता के लिए समय-समय पर विभिन्न कदम उठाए हैं ताकि सस्ती कीमतों पर इस्पात उपलब्ध हो सके। उठाए गए कुछेक कदम निम्नवत् हैं:—

(i) इस्पात क्षेत्र में विभिन्न निवेश परियोजनाओं के क्रियान्वयन में तेजी लाने और उनमें प्रभावी समन्वय स्थापित करने के लिए इस्पात मंत्रालय में एक अंतर मंत्रालयी समूह (आईएमजी) का गठन किया गया है।

- (ii) इस्पात क्षेत्र समेत विनिर्माण/अवसंरचना क्षेत्र में 1000 करोड़ रुपए अथवा इससे अधिक के निवेश वाली परियोजनाओं के लिए विभिन्न स्वीकृतियों में तेजी लाने/इनमें विलम्ब करने वाले मुद्दों का समाधान करने के लिए मंत्रिमंडल सचिवालय के अधीन एक परियोजना निगरानी समूह (पीएमजी) का गठन किया गया है।
- (iii) इस्पात उद्योग के लिए महत्वपूर्ण कच्ची सामग्री यथा कोकिंग

- कोल, गैर-कोकिंग कोल और स्कैप के आयात पर सीमा शुल्क शून्य अथवा बहुत कम दरों पर लगाया जाता है।
- (iv) घरेलू इस्पात उद्योग के लिए लौह अयस्क की उपलब्धता सुधारने और घरेलू मूल्य वर्धन बढ़ाने के लिए लौह अयस्क के निर्यात पर शुल्क बढ़ाकर 30 प्रतिशत किया गया है। हाल ही में सरकार ने लौह अयस्क पैलेटों के निर्यात पर यथा मूल्य 5 प्रतिशत की दर से निर्यात शुल्क लगाया है।

विवरण

खुदरा कीमत - दिल्ली बाजार

(रुपए प्रति टन)

	पिग आयरन	बिलेट 100 एमएम	पेंसिल इनगोट	वायर राड 8 एमएम	टोर/टीएमटी/ सीटीडी 10 एमएम	एचआर क्वायल्स 2.00 एमएम	सीआर क्वायल्स 0.63 एमएम	स्पंज आयरन (कोयला आधारित)
	1	2	3	4	5	6	7	8
जुलाई-11	31500	37960	32800	44760	44180	43020	47580	23000
अगस्त-11	34500	38080	32000	45110	43870	43210	48500	26000
सितम्बर-11	36200	37680	32000	45110	43870	43210	49180	26000
अक्तूबर-11	35200	38200	34500	45980	44710	43370	48980	28000
नवम्बर-11	34500	38760	33000	44380	45700	47340	51360	27000
दिसम्बर-11	33800	38960	34000	44730	46370	47430	51960	26600
जनवरी-12	33700	39010	34250	45080	46790	47530	52360	26700
फरवरी-12	34000	39510	34250	45450	46790	47550	51680	27500
मार्च-12	34200	39810	36000	45800	47670	47630	52040	29000
अप्रैल-12	36400	42010	36500	48700	51580	49070	54100	30000
मई-12	35700	41820	35200	47650	49620	49070	53580	28000
जून-12	36200	41600	34200	48530	50280	49050	53580	28000
जुलाई-12	36500	41600	34500	48000	50000	49050	53180	27000
अगस्त-12	36000	41340	32500	47720	49650	48800	52500	26000
सितम्बर-12	36200	41300	32000	47720	49580	48840	52780	26000

	1	2	3	4	5	6	7	8
अक्तूबर-12	36000	41300	31800	47650	49580	48770	52580	26000
नवम्बर-12	35600	41300	31800	47650	49580	48750	52580	26000
दिसम्बर-12	34500	40860	30000	47130	48710	48650	52580	24500
जनवरी-13	33500	40120	33100	46640	47610	48700	52980	26000
फरवरी-13	31500	40120	32200	46290	47610	48700	52380	25600
मार्च-13	30300	40200	34500	45940	47080	48720	52980	26000
अप्रैल-13	30000	40500	34500	45940	47010	48770	52980	25800
मई-13	30800	40100	31600	45940	47360	48770	52780	25800
जून-13	30700	40100	32100	46110	47540	48710	52580	26000
जुलाई-13	30500	39960	31000	45590	47080	48770	52780	25000
अगस्त-13	30300	39760	30000	44890	46380	48670	51900	24000
सितम्बर-13	33000	40060	31500	45410	47430	48900	52500	25800
अक्तूबर-13	33000	40060	32500	45410	47430	49120	53180	26000
नवम्बर-13	32800	40000	32000	45170	47960	49020	52580	26000
दिसम्बर-13	32500	40000	31500	45170	47960	49020	52700	25500
जनवरी-14	32800	40100	32500	45520	48310	49170	53780	26200
फरवरी-14	32500	40600	35400	46110	48660	49290	54180	27000
मार्च-14	33000	40600	34700	45940	48310	49320	54980	26300
अप्रैल-14	32500	35500	34700	42000	44500	46500	51000	26300
मई-14	32500	35000	33800	40500	43500	45500	50000	25700
जून-14	34000	35500	37000	42000	47600	45500	52000	26300

(स्रोत: जेपीसी)

नोट: कीमतों में उत्पाद शुल्क और बिक्री कर शामिल है।

[अनुवाद]

स्थानीय कॉल सुविधा का प्रावधान

437. श्री मेकापति राज मोहन रेड्डी : क्या संचार और सूचना

प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश में अंतर्राज्यीय प्रयोक्ताओं से विचार किए बिना ही सभी ग्राहकों को 100 किलोमीटर दूरी तक स्थानीय कॉल सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) इस समय सरकार ऐसे किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं कर रही है।

(ख) और (ग) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

ऑटो सेक्टर में ठेका-कर्मचारी

438. श्री देवजी एम. पटेल : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को नियमित और ठेका कर्मचारी के बीच मजदूरी में असमानता के संबंध में, इंडियन ऑटोमोबाइल सेक्टर में ठेका कर्मचारियों और प्रबंधन के बीच अपने विवादों की जानकारी है;

(ख) क्या ठेका-कर्मचारियों को उनके वाजिब लाभ और सुविधाएं प्रदान नहीं की जाती हैं जिसके परिणामस्वरूप उनमें असंतोष उत्पन्न हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इससे निपटने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) ऑटोमोबाइल क्षेत्र राज्य क्षेत्राधिकार में आता है। तथापि, ठेका श्रम (विनियम एवं उत्सादन) केन्द्रीय नियमावली, 1971 के नियम 25(2)(v)(क) के अनुसार, उन मामलों में जहां ठेका कामगार प्रतिष्ठान के प्रधान नियोक्ता द्वारा प्रत्यक्ष रूप से नियोजित कर्मकारों वाला अथवा उसी प्रकार का कार्य करते हैं, तो उनकी वेतन दरें, अवकाश, कार्य के घंटे तथा अन्य सेवा शर्तें वही होंगी जो उसी अथवा उसी प्रकार के कार्य के लिए प्रतिष्ठान के प्रधान नियोक्ता द्वारा प्रत्यक्ष रूप से नियोजित कर्मकारों पर लागू होंगी।

(ख) और (ग) मजदूरी तथा अन्य सेवा शर्तों के रूप में ठेका श्रमिकों के हितों का संरक्षण ठेका श्रम (विनियमन एवं उत्सादन) अधिनियम, 1970 के अंतर्गत किया जाता है। ठेका श्रमिकों के सामाजिक सुरक्षा पहलुओं का ध्यान कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 तथा कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 के अंतर्गत

रखा जाता है। इन अधिनियमों के अंतर्गत केन्द्रीय क्षेत्र में आने वाले प्रतिष्ठानों के संबंध में केन्द्रीय सरकार समुचित सरकार है। राज्य क्षेत्र में आने वाले प्रतिष्ठानों के संबंध में संबंधित राज्य सरकारें समुचित सरकार हैं। निजी कम्पनियां भी राज्य क्षेत्र के अंतर्गत आती हैं।

[अनुवाद]

आकाश में होते-होते बची दुर्घटनाएं

439. डॉ. एम. तंबिदुरै : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के वायुक्षेत्र और बड़े हवाईअड्डों पर ऐसी घटनाओं की संख्या में बढ़ोत्तरी हुई है जिनमें कोई दुर्घटना होते-होते बची है;

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इस प्रकार की घटनाओं का ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस प्रकार की घटनाओं को रोकने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) और (ख) उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार, वर्ष 2011 की तुलना में वर्ष 2012, 2013 और 2014 (आज तक) में हवाई दुर्घटनाएं होते-होते बचने की घटनाओं की संख्या में गिरावट की प्रवृत्ति रही है। हवाई दुर्घटनाएं होते-होते बचने (एयर मिस) की घटनाओं का वर्ष-वार ब्यौरा इस प्रकार है:-

वर्ष	एयर मिस की घटनाओं की संख्या
2011	29
2012	18
2013	23
2014 (08.07.2014 तक)	08

इन घटनाओं का कारणों सहित वर्ष-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) डीजीसीए द्वारा किए गए विभिन्न सुधारात्मक उपाय संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

विवरण-I

'आकाश में होते-होते बची दुर्घटनाओं' का ब्यौरा

वर्ष 2011 के दौरान डीजीसीए को सूचित एयरप्रॉक्स

क्र.सं.	तारीख	क्षेत्र/एफ.आईआर	घटना का संक्षिप्त विवरण	अंशदायी कारक
1.	4-जनवरी-11	दिल्ली FIR	KFR 336 और JAI 723	• किंगफिशर के पायलट ने गलत रेडियल इंटरसेप्ट कर लिया।
2.	16-जनवरी-11	मुंबई FIR	IGO 319 और sej 803	• एटीसी/सीएनएस खराब यातायात योजना और राडार डेटा प्रबंधन • आरपीएस - राडार डेटा ड्रॉप कर रहा था
3.	29-फरवरी-11	चेन्नई FIR	VT-VSA और JAI 465	• राडार कंट्रोलर की ओर से एटीसी निर्णय में त्रुटि
4.	3-फरवरी-11	कोलकाता FIR	IAC 213 और CES 758	• दो एटीसी यूनिटों में समन्वय की विफलता • गलत लेवल क्लियरेंस
5.	10-फरवरी-11	मुंबई FIR	ELY 071 और UAE 408	• भारी यातायात की वजह से एटीसी इस टकराव का समाधान नहीं कर सका
6.	24-फरवरी-11	कोलकाता FIR	IGO 256 और JAI 018	• गलत क्लाईंब • एटीसीओ द्वारा वीएचएफओ की त्रुटिपूर्ण मॉनीटरिंग
7.	1-मार्च-11	कोलकाता FIR	PIA 276 और QFA 1	• पाकिस्तान एयरलाइंस पायलट द्वारा गलत डीसेंट
8.	2-मार्च-11	दिल्ली FIR	AIC 840 और IGO 192*	• एटीसी, एआईसी और आईजीओ के कर्मीदल द्वारा प्रक्रियागत त्रुटि
9.	4-अप्रैल-11	कोलकाता FIR	KFR 4577 और UAE 572	• किंगफिशर एयरलाइंस के कर्मीदल द्वारा क्लियर्ड उड़ान स्तर से ऊपर अप्राधिकृत उड़ान भरना
10.	15-अप्रैल-11	दिल्ली FIR	AUS 26 और IRM 5045	• मानवीय त्रुटि • यातायात का देर से डिटेक्शन
11.	14-मई-11	दिल्ली FIR	UAE 510 और GOW 172	• मानवीय मूल
12.	14-मई-11	कोलकाता FIR	KFR 3168 और BBC072	• खराब रेडार कवरेज • एटीसीओ द्वारा समन्वय में विफलता

13.	16-मई-11	दिल्ली FIR	GOW 154 और BAW 3457	<ul style="list-style-type: none"> • भ्रामक कालसाइन
14.	3-जून-11	मुंबई FIR	SEJ 884 और IGO 215	<ul style="list-style-type: none"> • राडार डिस्पले पर सर्विलेंस की कमी • खराब यातायात नियोजन
15.	22-जून-11	कोलकाता FIR	BAW 10 और SAS 972	<ul style="list-style-type: none"> • कोलकाता एटीसी के साथ यंगून एटीसी द्वारा समन्वय में विफलता, एसएसएस 972 के मार्ग परिवर्तन के संबंध में
16.	24-जून-11	चेन्नई FIR	SLK 477 और UAE 405	<ul style="list-style-type: none"> • एटीसी – मानवीय भूल
17.	29-जून-11	चेन्नई FIR	SEJ 501 और AIC 803	<ul style="list-style-type: none"> • सीएनएस खराब राडार कवरेज
18.	29-जुलाई-11	चेन्नई FIR	AIC 682 और UAE 530	<ul style="list-style-type: none"> • कॉकपिट कर्मीदल की ओर से त्रुटि
19.	24-सितंबर-11	चेन्नई FIR	UAE 522 और UAE 421	<ul style="list-style-type: none"> • खराब राडार कवरेज • आरएसआर कंट्रोलर द्वारा मानवीय भूल
20.	13-सितंबर-11	चेन्नई FIR	LLR 9601 और IGO 523	<ul style="list-style-type: none"> • एटीसीओ द्वारा माननीय भूल • खराब राडार कवरेज
21.	01-अक्तूबर-11	चेन्नई FIR	AXB 348 और UAE 421	<ul style="list-style-type: none"> • राडार कंट्रोलर द्वारा अंजाने में गलत काल साइन का इस्तेमाल • एक जैसे काल साइन होना • सिस्टम एलर्ट की अनुपलब्धता
22.	02-अक्तूबर-11	कोलकाता FIR	IGO 011 और KFR 511	<ul style="list-style-type: none"> • एटीसीओ द्वारा मानवीय भूल • नियोजन और प्रशिक्षु कंट्रोलर द्वारा कंफ्लिक्ट मिस्ट
23.	07-नवंबर-11	चेन्नई FIR	AXB 613 और JAI 2788	<ul style="list-style-type: none"> • कॉकपिट कर्मीदल की ओर से त्रुटि
24.	05-नवंबर-11	चेन्नई FIR	VU-AVC और GEC 8415	<ul style="list-style-type: none"> • आईएफ पायलट, एटीसी की त्रुटि
25.	05-नवंबर-11	दिल्ली FIR	IGO 277 और AIC 111	<ul style="list-style-type: none"> • आर/टी का उल्लंघन
26.	30-नवंबर-11	मुंबई FIR	QTR 284, ABB0440 & ABB 0472	<ul style="list-style-type: none"> • अरेबियन एयरलाइंस के पायलट की ओर से त्रुटि • अरेबियन प्राधिकारियों द्वारा कार्रवाई की गई है।
27.	9-दिसंबर-11	चेन्नई FIR	UAE 533 और JAI 529	<ul style="list-style-type: none"> • आर/टी में विवाद
28.	16-दिसंबर-11	कोलकाता FIR	JAI 2403 और IGO 205	<ul style="list-style-type: none"> • जेएआई एयरवेज के पायलट की त्रुटि
29.	29-दिसंबर-11	कोलकाता FIR	LLR 9811 और AIC 696	<ul style="list-style-type: none"> • लेवल बस्ट

वर्ष 2012 के दौरान डीजीसीए को सूचित एयरप्रॉक्स

क्र.सं.	तारीख	क्षेत्र/एफआईआर	घटना का संक्षिप्त विवरण	अंशदायी कारक
1.	3-जनवरी-12	कोचीन के निकट चेन्नई FIR	VUAVS और AIC 520	• गलत पोजिशन रिपोर्ट
2.	10-जनवरी-12	दिल्ली Approach	JAI 710 और GOW372	• जेट एयरवेज, आर/टी में विवाद
3.	20-जनवरी-12	चेन्नई FIR	श्रीलंका ALK554, A340 Dusseldorf-Colombo, द्वारा मिहिन लंका की दुबई-कोलंबो MLR404, Dubai-Colombo, A321 उड़ान द्वारा प्राप्त TCAS समाधान सलाह	• एएलके 554 के अवतरण की उच्च दर
4.	1-फरवरी-12	दिल्ली FIR	वीटीएवाईवी और भारतीय वायुसेना की फाईटर 312 विमान इन्ट्रूडर थी, जिसमें लेवल बस्ट लिया गया और एटीसी क्लियर लेवल 3000 फुट से ऊंचर चला गया	• भारतीय वायुसेना विमान द्वारा लेवल बस्ट
5.	9-फरवरी-12	त्रिवेंद्रम Approach चेन्नई	हादसा-एनए 04 अंशांकन उड़ान और यूई 520 एनए 04 डीओ 228 और 520 संयुक्त अरब अमीरात	• एटीसी क्लियरेंस का अनुपालन न किया जाना • आर/टी विवाद
6.	9-मार्च-12	दिल्ली FIR	CMF115 काबुल-दिल्ली, GOW 154A 320, दिल्ली से श्रीनगर	• कंट्रोलर ने पारस्परिक यातायात की अनदेखी की
7.	16-मार्च-12	चेन्नई FIR, बेंगलूरु के पश्चिम में 22 नॉटिकल मील	JLL 234 और IGO 154, जेटलाइट 234, B737 चेन्नई से बेंगलूरु और इंडिगो 151, A320, शमशाबाद से बेंगलूरु	• हीयर बैक संबंधी त्रुटि
8.	27-मार्च-12	नागरपुर के लगभग 125 एनएम उत्तर-पश्चिम में मुंबई FIR	इंडिगो 245, रायपुर से इंदौर और इंडिगो 126 बेंगलूरु से दिल्ली के लिए	• राडार कंट्रोल ने खराब राडार सर्विलेंस की वजह से टकराव को मिस कर दिया
9.	18-अप्रैल-12	NITIX के निकट मुंबई OCC में	रॉयर जॉर्डन उड़ान संख्या 194 एयरबस-330, अम्मान से कोलंबो और श्रीलंका की उड़ान 228, एयरबस 340 ईस्टबाउंड आरजेए 194 को एएलके 228 के लेवल थ्रू डीसेंट	• एफपीएस की गलत प्रिंटिंग पर अनुमान का सुधार न किया जाना • ऑटोमेशन सिस्टम द्वारा गलत अनुमान जेनरेट किया गया

10.	26-अप्रैल-12	25NM West to LLK in दिल्ली TMA दिल्ली FIR	गो एयर फ्लाइट 344, एयरबस 320 पटना से दिल्ली और स्पाइसजेट की फ्लाइट 946, बोइंग 738 काठमांडू से दिल्ली	<ul style="list-style-type: none"> गो एयरवेज – लेवल बस्ट घटना तब हुई जब GOW 224 ने दिल्ली से प्रस्थान करने वाले विमान GOW 355 को दिए गए अनुदेश को इंट्रप्ट कर लिया और F359 में डीसेंट कर गया जिसके परिणामस्वरूप F360 में SEJ046 में एक ही दिशा में टकराव हुआ।
11.	1 अगस्त-12	इंदौर एप्रोच/टॉवर मुंबई FIR	SEJ1053, DH8B, VOHY/VAID ETA1337 और SEJ2225, Q400, VIDP/VAID	<ul style="list-style-type: none"> एटसी की क्लियरेंस को गलत समझा गया एप्रोच सीक्वेंस डीसेंट प्रोफाइल
12.	17-अगस्त-12	कोलकाता-ACC, कोलकाता FIR	VUPGB, IL76, VEDX-G450-VOBR को FL320 के लिए IGO319, VABB-G450-VECC के पारस्परिक यातायात के स्तर के जरिए क्लियर किया गया।	<ul style="list-style-type: none"> पीएलसी ने लेवल में बदलाव के बारे में राडार कंट्रोलर को सूचित नहीं किया
13.	27-अगस्त-12	कोलकाता-ACC, कोलकाता FIR LEMEX	AIC772, A319, VOBL-A465--VECC at FL390 और IGO011, A320, VIDP-L759-WSSS	<ul style="list-style-type: none"> टकराव को डिटेक्ट नहीं किया गया अनुमान पास करना भूल गए
14.	31-अगस्त-12	दिल्ली FIR दिल्ली ACC ASARI के समीप	PIA892, A310, OPLA-A466-SAMAR-ASARI-DPN-VTBD) और SEJ2222, DH8D, VIAR-ASARI-VIDP	<ul style="list-style-type: none"> दिल्ली ACC और अमृतसर ATC के बीच समन्वय में विफलता
15.	11-सितंबर-12	चेन्नई FIR, कोचीन APP	AXB474, B738, VOCL-W15-VOCI और GFA271, A321, VOCL-W92-OBBI वाया R295 CIA VOR	<ul style="list-style-type: none"> कंट्रोलर ने कंफ्लिक्ट ट्रेफिक के बारे में स्थितिपरक जानकारी खो दी
16.	22-अक्टूबर-12	दिल्ली FIR, LLK के निकट	LLR9811, ATR, दिल्ली से लखनऊ और VTKSJ, C90A, रांची से दिल्ली at 10 NM east of LLK.	<ul style="list-style-type: none"> कंट्रोलर ने लखनऊ एटीसी को डीसेंट यातायात के बारे में सलाह देने से पहले राडार या प्लानिंग कंट्रोलर के साथ समन्वय नहीं किया
17.	4-नवंबर-12	चेन्नई FIR, कोयंबटूर से 13 एनएम उत्तर-पश्चिम	IGO294, A320, कोयंबटूर से मुंबई और SEJ109, B738, मुंबई से कोयंबटूर	<ul style="list-style-type: none"> इंडिगो पायलट ने एटीसी क्लियरेंस को रीड बैक नहीं किया, एटीसी क्लियरेंस को गलत समझा, एप्रोच कंट्रोलर ने एसओपी का अनुसरण नहीं किया
18.	10-नवंबर-12	दिल्ली FIR दिल्ली के 13 एनएम दक्षिण पूर्व	IGO212, VIDP-VABO, AIC469, VARP-VIDP और GOW116, VOBL-VIDP	<ul style="list-style-type: none"> कंट्रोलर ने आईजीओ 212 के अंतर्गत को गलत समझा लिया इंडिगो पायलट ने अनुदेशों को नहीं दोहराया

वर्ष 2013 के दौरान डीजीसीए को प्राप्त एयरप्रॉक्स की सूचना

क्र.सं.	तारीख	क्षेत्र/एफआईआर	घटना का संक्षिप्त विवरण	अंशदायी कारक
1	2	3	4	5
1.	11-जनवरी-13	कोलकाता FIR, कोलकाता RSR	थाई इंटरनेशनल की THA923 B777 फ्रैंकफर्ट से स्वर्णभूमि बैंकाक और मलेशियन MAS170 B738, क्वालालंपुर से काठमांडू	<ul style="list-style-type: none"> प्रशिक्षु कंट्रोलर द्वारा गलत क्लाईंब इंस्ट्रक्शन
2.	11-जनवरी-13	चेन्नई FIR, चेन्नई RSR	एयर इंडिया AIC266, A319 माले से बेंगलुरु और कतर एयर QTR302, A320 दोहा से कोलंबो	<ul style="list-style-type: none"> कंट्रोल यातायात का समाधान करने में विलंबित हो गया
3.	17-जनवरी-13	कोलकाता FIR, कोलकाता एरिया कंट्रोल	कतर एयर Air QTR6342, B777 दोहा से कोलकाता और क्वालिटी एयरलाइंस TAY052, B777 हांगकांग से दुबई	<ul style="list-style-type: none"> सर्विलांस की कमी। QTR 342 गलत एप्रोच
4.	3-फरवरी-13	मुंबई FIR सूरत टॉवर	SEJ151 और VTCDK के बीच सेपेरेशन की कमी	<ul style="list-style-type: none"> एटीसी की त्रुटि – गलत एटीसी क्लियरेंस
5.	20-मार्च-13	दिल्ली FIR दिल्ली एप्रोच	JAI548 और AIC888 के बीच सेपेरेशन की कमी	<ul style="list-style-type: none"> JAI548 ने एटीसी को सूचित किए बिना इसकी हैडिंग बदल दी कंट्रोलर प्रतिकूल मौसम में मार्ग परिवर्तित उड़ानों के दौरान अपेक्षित संरक्षा मार्जिन मुहैया नहीं करा पाया/पाए
6.	28-मार्च-13	चेन्नई FIR मदुरै एप्रोच	VT-RTR, PRM1 चेन्नई-मदुरै और स्पाइस जेट SEJ 304, B-738, मदुरै-चेन्नई	<ul style="list-style-type: none"> रनवे 09 की बजाय RWY 27 के लिए गलत एप्रोच
7.	23-अप्रैल-13	दिल्ली FIR दिल्ली एप्रोच	CAL071, A-333, ताईपेई-दिल्ली, SEJ 226, B-738 हैदराबाद-दिल्ली	<ul style="list-style-type: none"> क्लाईंब की धीमी गति, एटीसी के अनुदेशों का अनुसरण न किया जाना, एटीसी-एप्रोच कंट्रोल यातायात के समाधान के लिए समय पर प्रतिक्रिया नहीं दे पाया।
8.	15-मई-13	मुंबई FIR, मुंबई क्षेत्र	साउदी एयरलाइंस की SVA755 B-777 और मैसर्स GVK, VT-VKR F2 के बीच मुंबई TMA में 15.05.2013 को TH परियोजनाएं	<ul style="list-style-type: none"> VT-VKR के पीआईसी ने क्वाईंब की उच्च दर बनाए रखी।

9.	27-मई-13	दिल्ली FIR VIBN ACC राडार	THY72 और GOW144 के बीच सेपेरेशन की कमी	सर्विलांस की कमी, टेकऑवर पर कोई उपयुक्त व्यक्ति नहीं, भारी कार्यभार, सेक्टरों की क्लाइंबिंग
10.	1-जून-13	मुंबई FIR VABB ACC	JAI2106 और JAI306 के बीच एयरप्रॉक्स	डीसेंट क्लियरेंस गलती से किसी अन्य विमान द्वारा ले ली गई, रीड बैक को ठीक नहीं किया गया
11.	12-जून-13	मुंबई FIR VABB OCC	UAE544 और QTR602 के बीच मुंबई OCC में सेपेरेशन उल्लंघन	एटीसी यूनिटों के बीच समन्वय की कमी, मौसम संबंधी मार्ग परिवर्तन का गलत अनुमोदन
12.	20.06.2013	चेन्नई FIR	AIC143, A320, VOMM और SEJ3004, DH8D, VOBL-VOMM के बीच मानक सेपेरेशन की कमी	SEJ, पायलट ने फाइनल एप्रोच पर 360 डिग्री का मोड़ ले लिया, एटीसी ने फाइनल एप्रोच पर 360 डिग्री के मोड़ की अनुमति दे दी।
13.	28.06.2013	मुंबई FIR	AXB 343, B738, VOCL-OMDB और MAU749, A343, VABB-FIMP के बीच मानक सेपेरेशन की कमी	एटीसी टकराव को खोज नहीं पाया, एफपीएस तैयार नहीं थे
14.	02.07.2013	चेन्नई FIR मदुरै RSR	IGO176, A320, VOTV-VABB और JAI336, B738, VABB-VOTV के बीच मानक सेपेरेशन की कमी	JAI 336-लेवल बस्ट, एटीसी क्लियरेंस के बिना डीसेंस
15.	04.08.2013	दिल्ली FIR दिल्ली RSR	AIC452, A321, VOVZ-VIDP और AFR256, A388 LEPG-WSSS के बीच मानक सेपेरेशन की कमी	कंट्रोलर ने पारस्परिक यातायात की अनदेखी की
16.	6-अगस्त-13	मुंबई FIR मुंबई RSR	IGO244 और JLL4394 के बीच TCAS, RA	त्रुटिपूर्ण होल्डिंग, गलत डीसेंट क्लियरेंस
17.	11.08.2013	कोलकाता FIR कोलकाता ACC	AIRPROX SWR178 और SEJ323 द्वारा सूचित आरए	सर्विलांस की कमी, यातायात को समझ नहीं पाना
18.	02.09.2013	दिल्ली FIR, टॉवर	स्पाइसजेट उड़ान SEJ 234 (VOHS-VIDP), और Indigo Flight IGO 286 at दिल्ली हवाईअड्डे पर 02.09.2013 को 0853UTC-1423 IST पर आरए घटना	IGO पायलट ने अपना प्रस्थान विलंबित कर दिया, SEJ पायलट से टीसीएस का अनुसरण नहीं किया। शॉर्ट-शॉर्ट फाइनल तक डीसेंट जारी रखा, समन्वय में विफलता
19.	23-सितंबर-13	मुंबई नागपुर एप्रोच	IGO435 और SXI1339 के बीच TCAS RA	गलत क्लियरेंस, समन्वय में विफलता

1	2	3	4	5
20.	8.29.2013	दिल्ली FIR एप्रोच राडार	AIC115 और IGO453 के बीच दिल्ली टर्मिनल एप्रोच राडार की वजह से एयरप्रॉक्स-टीए	अनाधिकृत क्लाईंब, छद्म आरए, टकराव को देर से देख पाना
21.	11.10.2013	दिल्ली FIR दिल्ली टॉवर	AIC 466 और AI 806 के बीच एयरप्रॉक्स आरए। घंटों के दौरान AIC 806 FL-250 पर बनी हुई थी जबकि AIC 466 FL220 डीसेंट कर रही थी	सर्विलांस की कमी, यातायात की मॉनीटरिंग न किया जाना, CWS की विफलता, सेक्टर को देर से खोला जाना
22.	22-नवंबर-13	मुंबई FIR राजकोट TWR/ APP	AIC655 और JLL4080 के बीच TCAS RA	गलत पृथक्करण न्यूनतम मानदंड, विजुअल एप्रोच अनुदेशों का पालन न किया जाना
23.	14-दिसंबर-13	मुंबई FIR OCC	AXB385 और SEJ017	एटीसी/त्रुटि

वर्ष 2014 के दौरान डीजीसीए को प्राप्त एयरप्रॉक्स की सूचना

क्र.सं.	तारीख	एफआईआर	घटना का संक्षिप्त विवरण	अंशदायी कारक
1	2	3	4	5
1.	30.01.2014	मुंबई एप्रोच	जूहू के पुणे के लिए प्रस्थान करने वाला विमान VT-TLE मुंबई से दिल्ली के लिए प्रस्थान करने वाले विमान AIC116D के साथ टकराव की स्थिति में आ गया	<ul style="list-style-type: none"> • AAIB द्वारा जांच की जा रही है।
2.	03.02.2014	कोलकाता	BKP734 और UZB 551 के बीच कोलकाता ACC में के बीच मानक सेपेरेशन का उल्लंघन	<ul style="list-style-type: none"> • फ्लाइट डेटा प्रोसेसिंग सिस्टम में फ्लाइट लेवल की गलत परिषद् • समन्वय प्रक्रियाओं का अनुपालन न किया जाना
3.	27.02.2014	कोलकाता ACC	SIA308 और BCC1920 के बीच कोलकाता हवाईअड्डे पर एयरप्रॉक्स	<ul style="list-style-type: none"> • प्लानिंग कंट्रोलर ने पोजीशन रिपोर्टों के एचएफ मैसेज एटेंड नहीं किए • कंट्रोलर समय पर टकराव को जान नहीं पाया • उपस्कर की सर्विसेबिलिटी न होना
4.	04.04.2014	शमशाबाद (हैदराबाद)	SEJ877 और IGO384 के बीच हैदराबाद (VOHS) में एयरप्रॉक्स	<ul style="list-style-type: none"> • IGO384 की क्लाईंब प्रोफाइल के बारे में कंट्रोलर का गलत फैसला

5.	08.05.2014	मुंबई OCC	JAI302 और IGO416 के बीच आरए	<ul style="list-style-type: none"> • सिस्टम जेनरेटेड चेतावनी के प्रति अप्रतिक्रियात्मक रवैया • लोकलाइजर की विफलता की वजह से ध्यान भटकना • टॉवर कंट्रोलर की ओर से खराब नियोजन • एप्रोच राडार कंट्रोलर द्वारा समुचित कार्रवाई न किया जाना
6.	22.05.2014	मुंबई OCC	ETD413 और ETH865 के बीच FL400 पर एयरप्रॉक्स:	<ul style="list-style-type: none"> • मुंबई में the OCC (S) कंट्रोलर द्वारा टकराव का भान न होना • चेन्नई में कंट्रोलर द्वारा उड़ान स्तर को अद्यतन न किया जाना • चेन्नई ADS/CPDLC कंट्रोलर द्वारा CPDLC को लॉग-ऑफ/डिस्कनेक्ट न किया जाना • मुंबई OCC (S) और ADS/CPDLS के बीच कंट्रोलरों के बीच समन्वय की कमी
7.	24.05.2014	कोलकाता ACC(S)	FL360 पर एटीसी द्वारा प्राधिकार के बिना दायीं ओर मार्ग परिवर्तन, DLH779 के साथ सेपरेशन का उल्लंघन	<ul style="list-style-type: none"> • उड़ान THY 61के कर्मादल द्वारा अनाधिकृत मार्ग परिवर्तन
8.	01.07.2014	IGIA दिल्ली	धीरे चले रहे VUCYH, HN74 और तेज गति से जा रहे IGO105, A320 के बीच एयरप्रॉक्स। दोनों ने RWY10 उड़ान भरी	<ul style="list-style-type: none"> • अनुपयुक्त यातायात नियोजन और टॉवर कंट्रोलर द्वारा एप्रोच फ्रीक्वेंसी का गलत एसाइनमेंट

विवरण-II

आकाश में होते-होते बची दुर्घटनाओं के संबंध में डीजीसीए द्वारा की गई निवारक कार्रवाई

निम्नलिखित निवारक कार्रवाई की गई है:—

1. सभी घटनाओं की जांच डीजीसीए द्वारा गठित एयरोप्रॉक्स जांच दल द्वारा की जाती है और इन जांचों की सक्षमता की सिफारिशों के कार्यान्वयन की प्रक्रिया के लिए डीजीसीए मुख्यालय में समीक्षा की जाती है।
2. एटीसीओ और पायलटों की दक्षता जांचे नियमित रूप से की जा रही हैं।
3. एटीसीओ की सहायता के लिए प्रणाली में टकराव संबंधी चेतावनी शामिल करने के लिए एटीसी सेवाओं का आधुनिकीकरण किया जा रहा है।
4. एक यूनिट से दूसरी यूनिट में हैंडिंग ओवर की समन्वय क्रियाविधियां निर्धारित की जा रही हैं। समीपवर्ती एफआईआर को यातायात हैंड ओवर करने का समन्वय किया जा रहा है और किसी भी डेविेशन की स्थिति में सुधारात्मक कार्रवाई करने के लिए संबंधित यूनिटों को इंगित किया जा रहा है।
5. जब कभी जरूरत होती है, पायलटों और हवाई यातायात नियंत्रकों को सुधारात्मक प्रशिक्षण दिया जा रहा है, और प्रशिक्षण संबंधी क्रियाविधियों में संशोधन किया गया।
6. दुर्घटना/गंभीर घटना के जोखिम का शमन करने के लिए हवाईअड्डों पर संरक्षा प्रबंधन प्रणाली का कार्यान्वयन।
7. हवाई क्षेत्र के लचीले इस्तेमाल का कार्यान्वयन जिससे हवाई क्षेत्र में भीड़भाड़ घटेगी।
एयरलाइनों को समान/भ्रामक काल-साइनों के इस्तेमाल से बचने की सलाह दी गई है।
8. हवाई यातायात प्रबंधन (एटीएम) में बेहतर सर्विलांस और विनियामक कार्यों के लिए डीजीसीए में हवाई क्षेत्र और हवाई यातायात प्रबंधन के एक पृथक निदेशालय की स्थापना की गई है।
9. एयरोप्रॉक्स/एटीसी संबंधी घटनाओं की केस स्टडीज पर चर्चा करके इनका विश्लेषण किया जाता है ताकि ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचा जा सके।

आईटीआई यूनिट का पुनरुद्धार

440. श्री एम.बी. राजेश : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज (आईटीआई) लिमिटेड के पुनरुद्धार करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके पुनरुद्धार पैकेज के कार्यान्वयन की क्या स्थिति है;

(ग) क्या पुनरुद्धार पैकेज के एक भाग के रूप में, केरल में पलक्कड़-स्थित आईटीआई को रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन के रणनीतिक व्यावसायिक एकक के रूप में बदलने का सरकार का प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की स्थिति क्या है; और

(ङ) आईटीआई की वित्तीय स्थिति को सुधारने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का विचार है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, हां।

(ख) मंत्रिमंडल की आर्थिक मामलों से संबंधित समिति ने दिनांक 12 फरवरी, 2014 को आईटीआई लिमिटेड के मौजूदा सांविधिक दायित्वों, स्वैच्छिक सेवा-निवृत्ति स्कीम, वर्ष 1987 में वेतन-संशोधन पर इससे संबंधित बकाया राशि एवं परियोजना कार्यान्वयन के दौरान स्थापना लागत और सरकारी प्रत्याभूति शुल्क के अधित्याग आदि के लिए 1892.79 करोड़ रुपए की अनुदान सहायता; और नई परियोजनाओं के कार्यान्वयन एवं उत्पादन इकाइयों में विनिर्माण अवसंरचना के उन्नयन के लिए इक्विटी सहायता के रूप में 2264 करोड़ रुपए की राशि सहित कुल 4156.79 करोड़ रुपए के पुनरुद्धार पैकेज को अनुमोदित कर दिया है। इस पुनरुद्धार पैकेज के एक भाग के रूप में, दूरसंचार विभाग (डीओटी) और आईटीआई लिमिटेड ने आईटीआई में उत्पादन के कार्यक्षेत्र में विविधता लाने की कार्यनीतियां निर्धारित की हैं।

वित्तीय पैकेज के रिलीज होने तक, आईटीआई संयंत्रों ने प्रारंभिक कार्रवाइयों की शुरुआत कर दी है। आईटीआई में इकाई और कॉर्पोरेट स्तरों पर पुनरुद्धार योजना कार्यान्वयन और निगरानी समितियां गठित की गई हैं तथा दूरसंचार विभाग के स्तर पर भी एक शीर्ष (अपेक्स) समिति का गठन किया गया है, जिसमें व्यय विभाग एवं लोक उद्यम विभाग के प्रतिनिधि भी शामिल किए गए हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) उपयुक्त (ग) को ध्यान में रखते हुए लागू नहीं होता।

(ङ) मैसर्स आईटीआई लिमिटेड की आर्थिक स्थिति को सुधारने के लिए, सरकार ने उपर्युक्त (ख) में यथा-उल्लिखित पुनरुद्धार पैकेज को अनुमोदित कर दिया है।

पेट्रो-केमिकल पार्क

441. एडवोकेट जोएस जॉर्ज :

मोहम्मद फैज़ल :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का केरल के कोच्चि में एक पेट्रो-केमिकल पार्क की स्थापना करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ निवेश की जाने वाली धनराशि सहित प्रस्तावित पार्क की रूपरेखा का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस परियोजना के निर्माण के लिए भूमि का अधिग्रहण कर लिया गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) उक्त परियोजना को शुरू करने में कितना समय लगेगा ?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) वर्तमान में कोच्चि, केरल में एक पेट्रो-रसायन पार्क स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

रूपसी हवाईअड्डे को पुनःआरंभ करना

442. श्री बदरुद्दीन अजमल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने असम में दुबरी के निकट रूपसी हवाईअड्डे को पुनः आरंभ करने संबंधी कोई निर्णय लिया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने इस संबंध में उत्तर-पूर्वी परिषद् के साथ कोई चर्चा/बातचीत की है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसका क्या परिणाम निकला है और निचले असम प्रांत को हवाई सुविधाएं प्रदान करने के

लिए इस हवाईअड्डे को दोबारा आरंभ करने में कितना समय लगने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) से (ग) नागर विमानन मंत्रालय ने, वायुसेना मुख्यालय (रक्षा मंत्रालय) के अनुरोध पर, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के रूपसी हवाईअड्डे को, संयुक्त प्रयोक्ता आवश्यकताओं अर्थात् सिविल उड़ान प्रचालनों और रक्षा आवश्यकताओं दोनों के लिए इसे विकसित किए जाने के लिए, वायुसेना को लीज पर सौंपे जाने का प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया है। इस मुद्दे पर पूर्वोत्तर परिषद् की दिनांक 27.06.2012 को आयोजित बैठक की 61वीं प्लेनरी की कार्यवाही में चर्चा की गई थी। रूपसी हवाईअड्डे की अपेक्षित भूमि भारतीय वायुसेना को सौंपे जाने के उद्देश्य से, लीज करार पर हस्ताक्षर किए जाने से पूर्व, हवाईअड्डे की भूमि की चारदीवारी को उपयुक्त तरीके से चिह्नित किए जाने की आवश्यकता है। असम सरकार के राजस्व विभाग ने भूमि सर्वेक्षण और चारदीवारी के पत्थर लगाए जाने का कार्य पूरा कर लिया है। इसके अतिरिक्त, भूमि सौंपा जाना और हवाईअड्डे को पुनः आरंभ करना असम सरकार द्वारा भूमि संबंधी रिकॉर्ड को अद्यतन किए जाने और भारतीय वायुसेना के सहयोग पर निर्भर करता है।

रोजगार में कमी

443. श्री एम.आई. शनवास : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 2012 से पुरुषों और महिलाओं दोनों की रोजगार दरों में कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो क्या यह प्रचलन 'फ्लेक्सी-स्टाफिंग' उद्योगों की इस आशय की बढ़ती मांग का परिणाम है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने औद्योगिक निकायों और व्यावसायिक संगठनों व कार्मिक संघों सहित विभिन्न हितधारकों के साथ परामर्श कर इस मुद्दे के समाधान के लिए कोई पहल की है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा अन्य क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) भारत में रोजगार एवं बेरोजगारी के अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण कार्यालय (एनएसएसओ) द्वारा आयोजित किए जाने वाले श्रम बल

सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं। ऐसा पिछला सर्वेक्षण 2011-12 के दौरान आयोजित किया गया था।

(ख) से (ङ) प्रश्न ही नहीं उठता।

आरआईएल द्वारा संविदागत प्रतिबद्धताओं का उल्लंघन

444. प्रो. सौगत रॉय :

श्री पी.के. बिजू :

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कृष्णा-गोदावरी बेसिन (के.जी. बेसिन) से गैस-उत्पादन में घाटे के लिए रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) पर कोई शास्ति आरोपित की है;

(ख) यदि हां, तो विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान गैस का प्रत्याशित उत्पादन और वास्तविक उत्पादन कितना है और आरआईएल पर आरोपित शास्ति को वसूलने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय (डीजीएच) ने के.जी. बेसिन से गैस निकालने की संविदागत प्रतिबद्धताओं के उल्लंघन के संबंध में आरआईएल के विरुद्ध कोई निष्कर्ष दिया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और संविदागत दायित्वों के उल्लंघन के लिए डीजीएच ने क्या सिफारिशों की हैं और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई है; और

(ङ) क्या आरआईएल ने शास्ति के आरोपण के बाद माध्यमस्थम का विकल्प चुना है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) मैसर्स आरआईएल कृष्णा गोदावरी बेसिन में गहरे समुद्री ब्लॉक केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3 का प्रचालक है। इस ब्लॉक में डी1 और डी3 क्षेत्रों से गैस उत्पादन प्रारंभिक विकास योजना (एआईडीपी) अनुशेष में अनुमोदित उत्पादन दरों से काफी कम रहा है। संविदाकर ने 80 एमएमएससीएमडी के अधिकतम स्तर तक गैस उत्पादन करने के लिए उत्पादन सुविधाओं को निर्धारित किया था, किन्तु वेधन के अनुसार अनुमोदित क्षेत्र विकास योजना का पालन करने तथा कूपों की अपेक्षित संख्या को स्ट्रीम पर लाने और एआईडीपी में अनुमानित गैस उत्पादन प्रोफाइल की परिणामी उपलब्धियां प्राप्त करने में असफल रहा।

सरकार ने दिनांक 31 मार्च, 2013 की स्थिति के अनुसार 1.797 बिलियन अमेरिकी डॉलर तक उत्पादन सुविधाओं की लागत अनुपातिक अस्वीकृति के लिए नोटिस जारी किया है। इसके अलावा, दिनांक 10.7.2014 को एक नोटिस भी जारी किया गया है जिसके द्वारा दिनांक 31 मार्च, 2014 तक की 2.376 बिलियन अमेरिकी डॉलर की संचित लागत की अनुमति नहीं दी गई है। वर्तमान में यह मुद्दा माध्यमस्थम के अधीन है।

पे. और प्रा.गै.मं. ने वर्ष 2012-13 तक 1,797 मिलियन अमेरिकी डॉलर की संचयी संविदागत लागतों की अस्वीकृति के कारण 115 मिलियन अमेरिकी डॉलर तक अतिरिक्त लाभ पेट्रोलियम का दावा भी प्रस्तुत किया है जिसका भुगतान संविदाकार द्वारा किया जाएगा।

इस मंत्रालय ने 02.05.2012, 14.11.2013, 04.11.2013 तथा 10.07.2014 को संविदाकारों को नोटिस जारी किए हैं और अनुमोदित एआईडीपी का अनुपालन करने की संविदाकार को सलाह दी गई है ताकि प्रतिबद्ध गैस उत्पादन दरों के संबंध में लक्ष्यों को पूरा किया जा सके और तत्काल भूल सुधारी जा सके और 2013-14 तक संचयी 195 मिलियन अमेरिकी डॉलर के अतिरिक्त लाभ पेट्रोलियम का भुगतान किया जा सके। इसके अलावा, गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (गेल) और चैन्ने पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (सीपीसीएल) को केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3 (केजी-डी6) ब्लॉक से कच्चे तेल/संघनन/प्राकृतिक गैस की बिक्री आय को अदा करने का निदेश दिया गया है जो तत्काल सरकारी खाते में देय होती है ताकि प्रत्येक कंपनी से 50% की दर से 115,263,612 अमेरिकी डॉलर राशि वसूली जा सके और उसे सरकारी खजाने में जमा किया जा सके।

एआईडीपी में अनुमोदित उत्पादन दर की तुलना में ब्लॉक केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3 में डी1 और डी3 क्षेत्रों से विगत तीन वर्षों (2011-12 से 2013-14) और वर्तमान वर्ष के दौरान गैस उत्पादन दर (एमएमएससीएमडी) नीचे दी गई है:-

(एमएमएससीएमडी में)

वर्ष	डी1 और डी3 क्षेत्रों के एआईडीपी के अनुसार गैस उत्पादन दर	डी1 और डी3 क्षेत्रों से वास्तविक गैस उत्पादन
1	2	3
2011-12	61.88	35.33
2012-13	80	20.88

1	2	3
2013-14	80	9.77
2014-15	80	8.05
(जून, 14 तक)		

(ग) और (घ) संविदाकार ने निम्नलिखित क्षेत्रों में पीएससी प्रावधानों का पालन नहीं किया है:-

पीएससी में कहा गया है कि जहां तक कुशल और आर्थिक प्रचालन के साथ व्यवहार्य और अनुरूप हो, पेट्रोलियम प्रचालन कार्यों में केवल वही सामग्री ही संविदाकार द्वारा खरीदी जाएगी या प्रस्तुत की जाएगी जो यथोचित भावी पूर्वानुमान में प्रयोग हेतु अपेक्षित हो सकता है तथा अधिशेष स्टॉकों के संचयन छोड़ दिया जाएगा। मालसूची में मौजूदा सामग्री और उपस्करों को लेखाओं में तभी प्रभारित किया जाएगा जब ऐसी सामग्री को मालसूची से हटा दिया जाए और उसे पेट्रोलियम प्रचालन कार्यों में प्रयुक्त किया जाए।

संविदाकार ने डी1 और डी3 क्षेत्रों से 80 एमएएससीएमडी की गैस उत्पादन दर के लिए उत्पादन सुविधाओं का सृजन किया है। तथापि, वास्तविक गैस उत्पादन बहुत कम रहा है जिसके परिणामस्वरूप सुविधाओं का पूर्णतः प्रयोग नहीं किया जा सका और अधिशेष मालसूची का सृजन हुआ। सरकार ने एआईडीपी लक्ष्यों की तुलना में गैस उत्पादन में संचयी कमी के आधार पर उत्पादन सुविधाओं की लागत के अनुपातिक अस्वीकृति के लिए नोटिस जारी किया है।

पीएससी में यह भी कहा गया है कि क्षेत्र विकास योजना के अनुमोदन के बाद संविदाकार को प्रबंधन समिति (एमसी) ने अनुमोदन के लिए वार्षिक कार्य कार्यक्रमों तथा विकास के लिए बजटों और उत्पादन प्रचालनों को प्रस्तुत करना चाहिए। तथापि, एआईडीपी के अनुमोदन के बाद अपेक्षित संख्या के उत्पादक कूपों का वेधन तथा डी1 और डी3 क्षेत्रों के लिए अनुमानित गैस उत्पादन प्रोफाइल दोनों में ही संविदाकार द्वारा प्रस्तुत किए गए वार्षिक कार्य कार्यक्रम अनुमोदित विकास योजना के अनुसार नहीं थे। संविदाकार से बार-बार अनुमोदित एआईडीपी का पालन करने के लिए कहा गया था। बजटों को अनुमोदित करते समय एमसी ने संविदाकार द्वारा प्रस्तुत उत्पादन प्रोफाइल पर सहमत नहीं थी।

(ङ) ब्लॉक केजी-डीडब्ल्यूएन-98/3 का संविदाकार, मैसर्स आरआईएल ने संचयी विकास लागतों की अस्वीकार करने की पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय की कार्रवाई के विरुद्ध माध्यस्थम सरकार ने अपने माध्यस्थम की भी नियुक्ति की है और फिलहाल यह मुद्दा माध्यस्थम के अधीन है।

खनिजों की रॉयल्टी-दर

445. श्री निशिकान्त दुबे : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न खनिजों की विद्यमान रॉयल्टी-दरों का ब्यौरा क्या है और इन्हें पिछली बार किस वर्ष संशोधित किया गया था;

(ख) क्या विभिन्न खनिज-सम्पन्न राज्यों ने केन्द्र सरकार से विभिन्न प्रकार के खनिजों की रॉयल्टी-दर को बढ़ाने का अनुरोध किया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है और विभिन्न खनिजों की संशोधित रॉयल्टी-दरों का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इन संशोधित दरों के कब तक लागू होने की संभावना है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) वर्तमान में खनिजों (गौण खनिजों, कोयला, लिग्नाइट तथा भूगर्तभरण हेतु रेत तथा यूरेनियम को छोड़कर) पर लागू रॉयल्टी की दरों को अंतिम बार 13.08.2009 को संशोधित किया गया था और दिनांक 13.08.2009 के जीएसआर संख्या 574अ के तहत राजपत्र में अधिसूचित किया गया जो संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) जी, हां।

(ग) खनिज समृद्ध राज्यों ने विभिन्न खनिजों की मौजूदा रॉयल्टी दरों में वृद्धि का अनुरोध किया है। विशेषकर लौह अयस्क के संबंध में आंध्र प्रदेश, छत्तीसगढ़, झारखंड, ओडिशा, राजस्थान ने रॉयल्टी की मौजूदा यथामूल्य आधार पर 10 प्रतिशत दर को यथामूल्य आधार पर 12 प्रतिशत से 32 प्रतिशत तक वृद्धि की मांग की है।

(घ) केंद्र सरकार में खान मंत्रालय ने नियमित अंतरालों पर खनिजों (गौण खनिजों, कोयला, लिग्नाइट तथा भूगर्तभरण हेतु रेत को छोड़कर) की रॉयल्टी तथा अनिवार्य किराया की दरों में संशोधित करने की मांग के संबंध में तथा सिफारिशें देने के लिए अध्ययन दलों का गठन किया है। हाल ही की अध्ययन दल की रिपोर्ट सरकार को 28.06.2013 को प्राप्त हुई। रॉयल्टी की प्रस्तावित दरों पर सरकार ने कोई निर्णय नहीं लिया है।

(ङ) उपर्युक्त (घ) के उत्तर के आलोक में प्रश्न नहीं उठता।

विवरण



सत्यमेव जयते

भारत का राजपत्र

असाधारण

भाग-II — खंड 3 — उप-खंड (i)

प्राधिकार से प्रकाशित

सं. 452]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 13, 2009/श्रावण 22, 1931

खान मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 अगस्त, 2009

सा.का.नि. 574(अ).—केन्द्रीय सरकार, खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 (1957 का 67) की धारा 9 की उप-धारा (3) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, उक्त अधिनियम को द्वितीय अनुसूची में निम्नलिखित और संशोधन करती है, अर्थात्:—

खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 की द्वितीय अनुसूची के स्थान पर निम्नलिखित अनुसूची रखी जाएगी, अर्थात्:—

“द्वितीय अनुसूची
(धारा 9 देखिए)

मद संख्या 1 से 9, 11 से 37, 39 और 45 और 47 से 51 पर खनिजों की बाबत रॉयल्टी की दरें

1. एपेटाइट और रॉक फॉस्फेट

- | | |
|--|--|
| (i) एपेटाइट | विक्रय मूल्य का पांच प्रतिशत मूल्यानुसार |
| (ii) रॉक फॉस्फेट | |
| (क) 25 प्रतिशत पी ₂ ओ ₅ से ऊपर | विक्रय मूल्य का ग्यारह प्रतिशत मूल्यानुसार |
| (ख) 25 प्रतिशत पी ₂ ओ ₅ तक | विक्रय मूल्य का छह प्रतिशत मूल्यानुसार |

2. ऐस्बेस्टास

- | | |
|----------------|---|
| (क) क्रिसोटाइल | आठ सौ और अस्सी रुपए प्रति टन |
| (ख) ऐम्फिबोल | विक्रय मूल्य का पन्द्रह प्रतिशत मूल्यानुसार |

3. बैराइट्स

विक्रय मूल्य का साढ़े पांच प्रतिशत मूल्यानुसार

4. बॉक्साइट और लैटराइट

- | |
|---|
| (क) एल्यूमिना और एल्यूमिनियम धातु के निष्कर्षण में प्रयोग के लिए प्रेषित किए गए उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट एल्यूमिनियम धातु पर प्रभाय लंदन धातु विनियम एल्यूमिनियम धातु मूल्य का 0.50 प्रतिशत। |
| (ख) एल्यूमिना और एल्यूमिनियम धातु के निष्कर्षण के प्रयोग से भिन्न प्रयोग के लिए तथा निर्यात के लिए प्रेषित किए गए माल के लिए विक्रय मूल्य का पच्चीस प्रतिशत मूल्यानुसार। |

5. ब्राउन इल्मेनाइट (ल्यूकायक्सीन) इल्मेनाइट, रूटाइल और जिरकान विक्रय मूल्य का दो प्रतिशत मूल्यानुसार।
6. कैडनियम विक्रय मूल्य का पन्द्रह प्रतिशत मूल्यानुसार।
7. कैल्साइट विक्रय मूल्य का पन्द्रह प्रतिशत मूल्यानुसार।
8. चीनी मिट्टी/काओलिन (जिसके अंतर्गत बालक्ले, श्वेत शैल और श्वेत क्ले भी हैं)
- (क) अपरिष्कृत विक्रय मूल्य का आठ प्रतिशत मूल्यानुसार।
- (ख) प्रसंस्कृत (जिसके अंतर्गत धुली हुई भी है) विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
9. क्रोमाइट विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
10. कोयला (लिग्नाइट सहित) *
11. कोलमबाइट-टैंटालाइट विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
12. ताम्र उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट ताम्र धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम ताम्र धातु मूल्य का 4.2 प्रतिशत।
13. हीरा विक्रय मूल्य का 11.5 प्रतिशत मूल्यानुसार।
14. डोलोमाइट तिरसठ रुपए प्रति टन।
15. फ़ैल्सपार विक्रय मूल्य का बाहर प्रतिशत मूल्यानुसार।
16. फायरक्ले (जिसके अंतर्गत प्लास्टिक, पाइप, लिथोमार्गिक और प्राकृतिक पोजोलोनिक क्ले भी हैं) विक्रय मूल्य का बाहर प्रतिशत मूल्यानुसार।
17. फ्लूआरेस्पर (जिसे फ्लूओराइट भी कहा जाता है) विक्रय मूल्य पर साढ़े छह प्रतिशत मूल्यानुसार।
18. गार्नेट
- (क) अपघर्षक विक्रय मूल्य का तीन प्रतिशत मूल्यानुसार।
- (ख) रत्न (जेम) विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
19. स्वर्ण
- (क) प्राथमिक उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट स्वर्ण धातु पर प्रभार्य लंदन बुलियन बाजार संघ मूल्य (जिसे सामान्यतः 'लंदन मूल्य' कहा जाता है) का दो प्रतिशत।
- (ख) उपोत्पाद स्वर्ण वास्तविक रूप से उत्पादित उपोत्पाद स्वर्ण धातु पर प्रभार्य लंदन बुलियन बाजार संघ मूल्य (जिसे सामान्यतः 'लंदन मूल्य' कहा जाता है) का 3.3 प्रतिशत।
20. ग्रेफाइट
- (क) 40 प्रतिशत या उससे अधिक नियत कार्बन सहित विक्रय मूल्य का दो प्रतिशत मूल्यानुसार।
- (ख) 40 प्रतिशत से कम नियत कार्बन सहित विक्रय मूल्य का बारह प्रतिशत मूल्यानुसार।

21. जिप्सम विक्रय मूल्य का बीस प्रतिशत मूल्यानुसार।
22. लोह अयस्क: लम्पस फाइन और सभी ग्रेड के सांद्र विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
23. सीसा उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट सीसा धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम सीसा धातु मूल्य का सात प्रतिशत।
उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट सीसा धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम सीसा धातु मूल्य का 12.7 प्रतिशत।
24. चूना पत्थर
(क) एल.डी. ग्रेड (जिसमें सिलिका की मात्रा डेढ़ प्रतिशत से कम है) बहत्तर रुपए प्रति टन।
(ख) अन्य तिरसठ रुपए प्रति टन।
25. चूना कंकर तिरसठ रुपए प्रति टन।
26. लाइमशैल तिरसठ रुपए प्रति टन।
27. मैग्नेसाइट विक्रय मूल्य का तीन प्रतिशत मूल्यानुसार।
28. मैंगनीज अयस्क
(क) सभी ग्रेडों का अयस्क विक्रय मूल्य का 4.2 प्रतिशत मूल्यानुसार।
(ख) सांद्रण विक्रय मूल्य का 1.4 प्रतिशत मूल्यानुसार।
29. अपरिष्कृत अभ्रक, अपशिष्ट अभ्रक और कतरन अभ्रक विक्रय मूल्य का चार प्रतिशत मूल्यानुसार।
30. मोनेजाइट एक सौ पच्चीस रुपए प्रति टन।
31. निकल उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट निकल धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम निकल धातु मूल्य का 0.12 प्रतिशत।
32. ओकर बीस रुपए प्रति टन।
33. पाइराइट्स विक्रय मूल्य का दो प्रतिशत मूल्यानुसार।
34. पाइरोफिलाइट विक्रय मूल्य का बीस प्रतिशत मूल्यानुसार।
35. क्वार्टज विक्रय मूल्य का पन्द्रह प्रतिशत मूल्यानुसार।
36. रूबी विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
37. सिलिका सैंड, मोल्डिंग सैंड और क्वार्टजाइट विक्रय मूल्य का आठ प्रतिशत मूल्यानुसार।
38. भराई हेतु बालू **
39. सैलेनाइट विक्रय मूल्य का दस प्रतिशत मूल्यानुसार।
40. सिलीमेनाइट विक्रय मूल्य का ढाई प्रतिशत मूल्यानुसार।
41. चांदी
(क) उपोत्पाद वास्तविक रूप से उत्पादित चांदी धातु उपोत्पाद पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम मूल्य का सात प्रतिशत।
(ख) प्राथमिक चांदी उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट चांदी धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम चांदी धातु मूल्य का पांच प्रतिशत।

42. स्लेट पैतालीस रुपए प्रति टन।
43. टाल्क, स्टीटाइट और सोपस्टोन विक्रय मूल्य का अठारह प्रतिशत मूल्यानुसार।
44. टिन उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट टिन धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम टिन धातु मूल्य का साढ़े सात प्रतिशत।
45. टंगस्टन प्रति टन डब्ल्यूओ₃ के प्रति प्रतिशत अयस्क पर बीस रुपए प्रति यूनिट और आनुपातिक आधार पर।
46. यूरेनियम ***
47. वेंडियम विक्रय मूल्य का बीस प्रतिशत मूल्यानुसार।
48. वर्मीक्यूलाइट विक्रय मूल्य का तीन प्रतिशत मूल्यानुसार।
49. वाल्लास्टोनाइट विक्रय मूल्य का बारह प्रतिशत मूल्यानुसार।
50. जस्ता उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट जस्ता धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम जस्ता धातु मूल्य का आठ प्रतिशत मूल्यानुसार।
उत्पादित अयस्क में अंतर्विष्ट जस्ता धातु पर प्रभार्य लंदन धातु विनियम जस्ता धातु मूल्य का 8.4 प्रतिशत मूल्यानुसार।
51. सभी अन्य खनिज जो इसमें इसके पूर्व विनिर्दिष्ट नहीं हैं। [अगेट, क्ले (अन्य), चाक, कोरण्डम, डायस्पोर, डुनाइट, फेलसाइट, फुस्काइट, केनाइट, क्वार्टजाइट, जस्पर, पेरेलाइट, रॉक साल्ट, शेल पाइरोक्सेनाइट आदि]

*कोयला (जिसमें लिग्नाइट भी सम्मिलित है), से संबंधित मद संख्या 10 की बाबत भारत सरकार के कोयला मंत्रालय की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 522(अ), तारीख 1 अगस्त, 2007 द्वारा यथापुनरीक्षित स्वामित्व की दरें तब तक प्रवृत्त बनी रहेंगी जब तक कि कोयला मंत्रालय द्वारा पृथक् अधिसूचना के माध्यम से पुनरीक्षित नहीं की जाती।

**भराई हेतु बालू से संबंधित मद संख्या 38 की बाबत, अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 214(अ), तारीख 11 अप्रैल, 1997 द्वारा यथा संशोधित स्वामित्व की दरें तब तक प्रवृत्त रहेंगी जब तक कि कोयला विभाग द्वारा एक पृथक् अधिसूचना के माध्यम से पुनरीक्षित नहीं की जाती।

***यूरेनियम से संबंधित मद संख्या 46 के संबंध में, अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 96(अ), तारीख 13 फरवरी, 2009 द्वारा यथा संशोधित रॉयल्टी की दरें तब तक प्रवृत्त रहेंगी जब तक संशोधित नहीं की जाती।

टिप्पणी:— भारत के उच्चतम न्यायालय में लंबित वाद का परिणाम आने तक मद संख्या 10 के सामने विनिर्दिष्ट खनिज को छोड़कर अन्य खनिजों की बाबत पश्चिम बंगाल राज्य के लिए स्वामित्व दरें वही रहेंगी जो भारत सरकार के इस्पात और खान मंत्रालय (खान विभाग) की अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 458(अ), तारीख 5 मई, 1987 में विनिर्दिष्ट हैं।"

[फा. संख्या 3/1/2005-खान-6]

अजिता वाजपेयी पांडे, संयुक्त सचिव

टिप्पण:— खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 की द्वितीय अनुसूची को निम्नलिखित अधिसूचनाओं के द्वारा पूर्व में संशोधित किया गया था।

- सं. सा.का.नि. 175(अ), तारीख 31 मार्च, 1975
- सं. सा.का.नि. 407(अ), तारीख 14 जुलाई, 1975
- सं. सा.का.नि. 584(अ), तारीख 13 दिसम्बर, 1975
- सं. सा.का.नि. 321(अ), तारीख 12 जून, 1978
- सं. सा.का.नि. 2(अ), तारीख 1 जनवरी, 1979
- सं. सा.का.नि. 67(अ), तारीख 13 फरवरी, 1979
- सं. सा.का.नि. 63(अ), तारीख 12 फरवरी, 1981
- सं. सा.का.नि. 449(अ), तारीख 23 जुलाई, 1981
- सं. सा.का.नि. 458(अ), तारीख 5 मई, 1987
- सं. सा.का.नि. 856(अ), तारीख 14 अक्टूबर, 1987
- सं. सा.का.नि. 516(अ), तारीख 1 फरवरी, 1991
- सं. सा.का.नि. 100(अ), तारीख 17 फरवरी, 1992
- सं. सा.का.नि. 748(अ), तारीख 11 फरवरी, 1994
- सं. सा.का.नि. 27(अ), तारीख 13 जनवरी, 1995
- सं. सा.का.नि. 214(अ), तारीख 11 अप्रैल, 1997
- सं. सा.का.नि. 713(अ), तारीख 12 सितम्बर, 2000
- सं. सा.का.नि. 187(अ), तारीख 15 मार्च, 2001
- सं. सा.का.नि. 527(अ), तारीख 16 अगस्त, 2002
- सं. सा.का.नि. 677(अ), तारीख 14 अक्टूबर, 2004
- सं. सा.का.नि. 522(अ), तारीख 1 अगस्त, 2007
- सं. सा.का.नि. 96(अ), तारीख 13 फरवरी, 2009

औद्योगिक विवाद अधिनियम में बदलाव

446. श्रीमती मौसम नूर : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का राष्ट्रीय निवेश और विनिर्माण क्षेत्रों (एनआईएमजेड) में कामगारों की आसानी से छंटनी के लिहाज से औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 में संशोधन करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा जिन कामगारों को बिना नोटिस और हजनी के सेवा से बाहर किया जाएगा उनकी शिकायतों के निवारण हेतु क्या उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या सरकार उस स्थिति में, जबकि नियोक्ता द्वारा बर्खास्त कामगारों को उसी क्षेत्र में वैकल्पिक रोजगार उपलब्ध कराए जाने के अनिवार्य प्रावधान का उल्लंघन किया जाता हो, कोई विधिक उपबंध करने का विचार रखती है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) वर्तमान में उक्त स्थिति उत्पन्न होने पर एनआईएमजेड के संबंध में क्या विधायी उपाय विद्यमान हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) राष्ट्रीय विनिर्माण नीति में यथा प्रस्तावित राष्ट्रीय निवेश एवं विनिर्माण जोन (एनआईएमजेड) के संबंध में औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 में संशोधन हेतु त्रिपक्षीय परामर्श आयोजित किए जा रहे हैं।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त (क) के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

ईएसआई मेडिकल कॉलेज की स्थिति

447. श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल के कोल्लम जिले के पेरिपल्ली में कर्मचारी राज्य बीमा (ईएसआई) मेडिकल कॉलेज की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) उक्त मेडिकल कॉलेज को प्रदान की गई आधारभूत संरचना सुविधाओं, शिक्षण संकाय, गैर-शिक्षण कर्मचारी वर्ग और अन्य सुविधाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस मेडिकल कॉलेज के कब तक शुरू होने की संभावना है और कॉलेज में विद्यार्थियों का प्रवेश किस तिथि से संभावित है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) कर्मचारी राज्य बीमा निगम (ईएसआईसी) ने केरल के कोल्लम जिले के मेडिकल कॉलेज, पेरिपल्ली में 2014-15 सत्र से एमबीबीएस पाठ्यक्रम शुरू करने के लिए स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय (एमओएच एंड एफडब्ल्यू) से स्वीकृति पत्र प्रदान करने हेतु आवेदन किया है।

(ख) मेडिकल कॉलेज, पेरिपल्ली के लिए अवसंरचनात्मक और अन्य जरूरत का ब्यौरा निम्नानुसार है:—

- पेरिपल्ली में 300 विस्तर वाला एक अस्पताल कार्य कर रहा है।
- विनियामक अपेक्षाओं के अनुसार अवसंरचनात्मक सुविधाओं का सृजन पूरा होने वाला है।
- प्रोफेसर्स के 8 पद, एसोशिएट प्रोफेसर्स के 14 पद, सहायक प्रोफेसर्स के 31 पद और गैर-अध्यापन स्टाफ अर्थात् पारचिकित्सा और अनुसंधानीय स्टाफ के 307 पद स्वीकृत किए गए हैं।
- आईसीयू, ब्लैड बैंक के उपकरण और क्लीनिकल पूर्व विषयों और पुस्तकों की खरीद के लिए आदेश दे दिए गए हैं।

(ग) उक्त मेडिकल कॉलेज के चालू होने और दाखिले की प्रत्याशित तारीख एमबीबीएस पाठ्यक्रम शुरू करने हेतु अनुमति पत्र प्रदान करने के अध्यधीन है। अतः, उक्त मेडिकल कॉलेज के चालू होने की कोई निश्चित समय-सीमा नहीं दी जा सकती।

सामानों को निःशुल्क ले जाना

448. श्री बी. श्रीरामुलु :

श्री डी.के. सुरेश :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न विमान सेवाओं द्वारा वसूला जा रहा सामान शुल्क नागर विमानन नियामक द्वारा अनुमोदित है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या एयर एशिया इंडिया ने नियामक के अनुमोदन के बिना किसी निःशुल्क सामान ले जाने को अनुमति नहीं देने का निर्णय लिया है; और

(ग) यदि हां, तो एयरलाइन के विरुद्ध सरकार/नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्देश्वर) :

(क) डीजीसीए द्वारा जारी 2013 के हवाई परिवहन परिपत्र संख्या 03 द्वारा कतिपय सेवाओं को मुक्त (अनबंडल) करके उन्हें वैकल्पिक आधार (ऑप्ट इन बेसिस) पर प्रभारित करने की अनुमति दी गई है, जिनमें चैक इन बैगेज भी शामिल है। जो एयरलाइनें मुक्त की गई सेवाओं के लिए प्रभार वसूल करने की इच्छुक हैं उनसे अपेक्षा की जाती है कि वे उक्त परिपत्र के अनुसार इसके लिए डीजीसीए में आवेदन करें।

हालांकि अनुसूचित एयरलाइनें मुक्त की गई सेवाओं के लिए प्रभार/शुल्क नियत करने के लिए स्वतंत्र हैं, फिर भी, यदि एयरलाइनों द्वारा आउट-इन, पारदर्शिता, गैर-पक्षपात जैसे सिद्धांतों का उल्लंघन किया पाया जाता है, तो डीजीसीए के पास हस्तक्षेप करने और किसी भी विनिर्दिष्ट मुक्त सेवा के लिए प्रभार वसूलने से अनुसूचित एयरलाइनों को रोकने का अधिकार आरक्षित है।

(ख) और (ग) एयर एशिया घरेलू उड़ानों के लिए 15 किलो तक फ्री चैक-इन बैगेज की अनुमति दे रही है।

[हिन्दी]

गांवों में इंटरनेट और ब्रॉडबैंड कनेक्शन

449. श्री धर्मवीर :

डॉ. अरूण कुमार :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्रॉडबैंड नेटवर्क और 3जी इंटरनेट सेवाएं देश में विशेषकर गांवों, ग्राम पंचायतों, पर्वतीय और कम आबादी वाले क्षेत्रों में प्रदान की गई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार कम्प्यूटर साक्षरता कार्यक्रम के अंतर्गत सरकारी विद्यालयों, गांवों आदि के बच्चों को कम्प्यूटर और इंटरनेट चलाना सिखाने के लिए कोई प्रावधान कर रही है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार द्वारा देश के विशेषकर पिछड़े क्षेत्रों में और सभी ग्रामीण और पर्वतीय क्षेत्रों, गांवों और कम आबादी वाले क्षेत्रों में ब्रॉडबैंड और 3जी इंटरनेट सेवाओं को सरलता से पहुंच के भीतर बनाने के लिए कोई प्रभावी उपाय किए गए हैं; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) इंटरनेट सेवा लाइसेंस धारकों और अभिगम सेवा लाइसेंस धारकों को अपने लाइसेंस सेवा-क्षेत्रों में ब्रॉडबैंड सेवाएं प्रदान करने की अनुमति है। 3जी स्पेक्ट्रम धारक अभिगम सेवा लाइसेंस धारकों को भी अपने सेवा क्षेत्र में 3जी सेवाएं प्रदान करने की अनुमति है। सेवा प्रदाता गांवों, ग्राम पंचायतों, पहाड़ी और छोटे निवास स्थानों में सेवा का प्रावधान करने के संबंध में विशिष्ट सूचना नहीं रख रहे हैं। मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार ब्रॉडबैंड उपभोक्ताओं का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) और (घ) स्कूल शिक्षा और साक्षरता विभाग, मानव संसाधन विकास मंत्रालय द्वारा प्रदत्त सूचना के अनुसार "स्कूलों में सूचना और संचार प्रौद्योगिकी (आईटी)" संबंधी केन्द्र प्रायोजित स्कीम के तहत, अन्य बातों के साथ-साथ, शैक्षिक रूप से पिछड़े ब्लॉकों और एससी/एसटी/अल्पसंख्यक/कमजोर वर्गों के बाहुल्य वाले क्षेत्रों पर विशेष ध्यान देने के साथ राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में सरकारी और सरकारी सहायता प्राप्त माध्यमिक और उच्चतर माध्यमिक स्कूलों को कवरेज के लिए इंटरनेट कनेक्टिविटी का प्रावधान करने सहित कम्प्यूटर, इससे संबंधित बुनियादी अवसंरचना का प्रापण करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है। अब तक 88236 स्कूलों की इस स्कीम के तहत कवर करने के लिए अनुमोदित किया गया है। स्कूलों में सूचना और संचार प्रौद्योगिकी स्कीम के तहत अब तक कवर किए गए स्कूलों की संख्या का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ङ) और (च) ग्रामीण, दूर-दराज और पहाड़ी क्षेत्रों में ब्रॉडबैंड सेवाओं का विस्तार करने के लिए सरकार द्वारा सार्वभौमिक सेवा दायित्व निधि के माध्यम से निम्नलिखित स्कीम में चलाई गई हैं:—

1. ग्रामीण वायरलाइन ब्रॉडबैंड स्कीम:

इस स्कीम के अंतर्गत बीएसएनएल निजी प्रयोक्ताओं और सरकारी संस्थाओं को 888832 वायरलाइन ब्रॉडबैंड कनेक्शन प्रदान करेगा और वर्ष 2015 तक 28672 कियोस्क स्थापित करेगा। दिनांक 31 मई, 2014 की स्थिति के अनुसार ग्रामीण और दूर-दराज के क्षेत्रों

में कुल 605113 ब्रॉडबैंड कनेक्शन प्रदान किए जा चुके हैं और 14540 कियोस्क स्थापित किए जा चुके हैं।

2. सामान्य अवसंरचना संवर्धन

- (i) असम में अंतरा-जिला ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) नेटवर्क का संवर्धन, सृजन और प्रबंधन।

यह स्कीम दिसम्बर, 2014 तक असम के कुल 27 जिलों में 354 कुल स्थानों को कनेक्ट करेगी। मई, 2014 की स्थिति के अनुसार लगभग 302 स्थानों में ऑप्टिकल फाइबर केबल संस्थापित किया जा चुका है।

- (ii) पूर्वोत्तर-1 क्षेत्र (मेघालय, मिज़ोरम और त्रिपुरा राज्यों सहित) में अंतरा-जिला ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) नेटवर्क का संवर्धन, सृजन और प्रबंधन।

इस स्कीम के तहत मेघालय, मिज़ोरम और त्रिपुरा राज्यों को ओएफसी संवर्धन के लिए चुना गया है। यह स्कीम दिनांक 15.01.2015 तक 19 जिलों के कुल 188 स्थानों को कनेक्ट करेगी।

- (iii) पूर्वोत्तर-II क्षेत्र (अरुणाचल प्रदेश मणिपुर और नागालैंड राज्यों सहित) में अंतरा-जिला ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) नेटवर्क का संवर्धन, सृजन और प्रबंधन।

इस स्कीम के तहत अरुणाचल प्रदेश, मणिपुर और नागालैंड राज्यों को ओएफसी संवर्धन के लिए चुना गया है। यह स्कीम दिनांक 15.07.2015 तक 30 जिलों के कुल 407 स्थानों को कनेक्ट करेगी।

- (iv) राष्ट्रीय ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क (एनओएफएन):

एनओएफएन के तहत बीएसएनएल, रेलटेल और पॉवर ग्रिड कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया के मौजूदा फाइबर का उपयोग करके और जहां कहीं आवश्यक हो वृद्धिशील फाइबर बिछाकर ऑप्टिकल फाइबर के माध्यम से देश की सभी 25000 ग्राम पंचायतों को कनेक्ट करने ब्रॉडबैंड कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए ग्राम पंचायतों और ब्लॉकों के बीच कनेक्टिविटी अंतराल को भरने की योजना है।

विवरण-I

मार्च, 2014 की स्थिति के अनुसार राज्य-वार ब्रॉडबैंड उपभोक्ता

(हजार में)

क्र. सं.	राज्य	तारशुदा	फिक्स्ड वायर (वाई-फाई, वाई मैक्स, रेडियो और बीएसएटी)	मोबाइल वायरलैस (फोन+डॉंगल)
1	2	3	4	5
1.	महाराष्ट्र (गोवा सहित)	2373.94	109.80	7979.17
2.	दिल्ली	1070.62	24.88	5336.86
3.	तमिलनाडु	1837.39	25.42	4644.55
4.	कर्नाटक	1434.98	53.84	3389.61
5.	आंध्र प्रदेश	1610.98	22.78	3174.20
6.	गुजरात	945.87	69.35	3118.10

1	2	3	4	5
7.	उत्तर प्रदेश (उत्तराखंड सहित)	762.04	22.44	2868.23
8.	पश्चिम बंगाल (ए एंड एन सहित)	609.56	11.90	2762.42
9.	केरल	1193.76	2.39	2352.81
10.	मध्य प्रदेश (छत्तीसगढ़ सहित)	605.55	22.18	2034.70
11.	बिहार (झारखंड सहित)	220.42	0.58	1873.80
12.	राजस्थान	490.12	5.30	1779.63
13.	ओडिशा	244.45	0.91	962.96
14.	पंजाब	784.44	14.25	747.46
15.	हरियाणा	343.05	8.47	696.26
16.	पूर्वोत्तर क्षेत्र	63.83	3.81	592.17
17.	असम	95.10	0.13	525.09
18.	जम्मू और कश्मीर	81.02	0.09	449.61
19.	हिमाचल प्रदेश	90.52	0.07	330.66
	कुल (हजार में)	14857.61	398.55	45618.27

विवरण-II

स्कूलों में सूचना और संचार प्रौद्योगिकी स्कीम के तहत कवर किए गए स्कूल (दिनांक 1.07.2014 की स्थिति के अनुसार)

1	2
बिहार	1037
चंडीगढ़	87
छत्तीसगढ़	2200
दादरा और नगर हवेली	18
दमन और दीव	6
दिल्ली	1109
गोवा	432
गुजरात	6380
हरियाणा	3217

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	कुल
1	2
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	28
आंध्र प्रदेश	11027
अरुणाचल प्रदेश	212
असम	2824

1	2
हिमाचल प्रदेश	2169
जम्मू और कश्मीर	220
झारखंड	1036
कर्नाटक	7155
केरल	4201
लक्षद्वीप	10
मध्य प्रदेश	2230
महाराष्ट्र	7855
मणिपुर	329
मेघालय	518
मिज़ोरम	382
नागालैंड	691
ओडिशा	6000
पुदुचेरी	380
पंजाब	3697
राजस्थान	6600
सिक्किम	151
तमिलनाडु	5270
त्रिपुरा	579
उत्तर प्रदेश	5613
उत्तराखंड	625
पश्चिम बंगाल	3948
कुल	88236

[अनुवाद]

तेल कंपनियों की वित्तीय बाधाएं

450. श्री ओम प्रकाश यादव : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां (ओएमसी) पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य निर्धारण में अत्यधिक कम वसूली के कारण, वित्तीय संकट की स्थिति में हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान तेल विपणन कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ/सही गई हानि की मात्रा कितनी है; और

(ग) सरकार द्वारा आम आदमी को प्रभावित किए बिना तेल विपणन कंपनियों की वित्तीय स्थिति को सुदृढ़ करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में होने वाली वृद्धि के प्रभाव से तथा घरेलू स्फीतिकारी दशाओं से आम आदमी को बचाने के लिए सरकार द्वारा संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों नामतः डीजल (खुदरा उपभोक्ताओं के लिए), पीडीएस मिट्टी तेल और राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्य (आरएसपी) को लगातार आवश्यकतानुसार बढ़ाया-घटाया जाता है जिसके परिणामस्वरूप सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) को अल्प वसूली होती है। सरकार ने एक भार हिस्सेदारी व्यवस्था तैयार की है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ओएमसीज द्वारा वहन की जा रही अल्प-वसूलियों का भार सभी पणधारकों द्वारा निम्नलिखित ढंग से बांटा गया है:—

- सरकार, बजटीय सहायता द्वारा;
- सार्वजनिक क्षेत्र की अपस्ट्रीम तेल कंपनियों, नामतः ऑयल एंड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन (ओएनजीसी), ऑयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) तथा गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल) द्वारा कच्चे तेल उत्पादों पर मूल्य रियायतों के द्वारा;
- ओएमसीज, अल्प वसूलियों का एक भाग वहन करते हुए; तथा
- उपभोक्ता, न्यूनतम मूल्य वृद्धि द्वारा।

विगत तीन वर्षों के दौरान ओएमसीज द्वारा बताया गया शुद्ध लाभ निम्नानुसार है:—

(करोड़ रुपए में)

	2011-12	2012-13	2013-14
आईओसी	3,954	5,005	7,019
एचपीसी	911	905	1,734
बीपीसी	1,311	2,643	4,061

सरकार और सार्वजनिक क्षेत्र की अपस्ट्रीम तेल कंपनियों से अल्प-वसूलियों का भारी मुआवजा प्राप्त के परिणामस्वरूप ही ओएमसीज लाभ दिखा सकी हैं।

(ख) सरकार ने ओएमसीज की अल्प-वसूली को कम करने के लिए विगत हाल में नीचे बताए अनुसार विभिन्न कदम उठाए हैं:—

- (i) **डीजल:** डीजल की बिक्री पर अल्प-वसूली को कम करने और राजनीतिक मामलों की मंत्रिमंडल समिति द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसरण में सरकार ने 17.01.2013 से ओएमसीज को प्राधिकृत किया है कि (क) आगामी आदेशों तक डीजल के खुदरा बिक्री मूल्य में 40 पैसे से 50 पैसे प्रति लीटर प्रति माह (विभिन्न राज्यों/केन्द्र शासित प्रदेशों में यथा लागू वैट को छोड़कर) की वृद्धि करने; और (ख) ओएमसीज के संस्थापनाओं से सीधे थोक आपूर्तियां लेने वाले सभी उपभोक्ताओं को डीजल की बिक्री गैर-राजसहायता प्राप्त बाजार निर्धारित मूल्य पर करना।
- (ii) **पीडीएस मिट्टी तेल:** पीडीएस मिट्टी तेल का कोट कई वर्षों से युक्तिसंगत बनाया गया है जिसके परिणामस्वरूप राजसहायता में कमी आई है और पीडीएस मिट्टी तेल के विपथन को रोकने के उद्देश्य से सरकार ने पीडीएस मिट्टी तेल पर नकद राजसहायता का सीधा अंतरण योजना, 2012 शुरू की है।
- (iii) **घरेलू एलपीजी:** 14 सितम्बर, 2012 से प्रभावी, सरकार ने प्रतिवर्ष प्रति घरेलू एलपीजी उपभोक्ता को राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी सिलिंडरों की आपूर्ति को 6 सिलिंडर (14.2 कि.ग्रा.) तक सीमित करने का निर्णय लिया था, जिसे बाद में 17 जनवरी, 2013 से बढ़ाकर 9 सिलिंडर कर दिया गया है। दिनांक 30 जनवरी, 2014 से राजसहायता प्राप्त सिलिंडरों की संख्या प्रति परिवार 1 अप्रैल, 2014 से 12 सिलिंडर प्रति वर्ष कर दी गई है।

दिल्ली हवाईअड्डे पर जल-जमाव की समस्या

451. श्री राम मोहन नाथडू किंजरापु : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान दिल्ली के इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे पर जल-जमाव की बड़ी समस्या का कोई उदाहरण है;

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

(ग) क्या ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) और (ख) जी, हां। दिनांक 16 जून, 2013 को अप्रत्याशित बरसात की वजह से, प्रतिकूल मौसम स्थितियों के साथ-साथ आईजीआई एयरपोर्ट, दिल्ली परिसर के बाहरी क्षेत्रों में खराब ड्रेनेज के परिणामस्वरूप पानी का प्रवाह समीपवर्ती क्षेत्रों से वापस टर्मिनल की ओर हो गया।

(ग) और (घ) जी, हां। उपर्युक्त घटना के बाद, मैसर्स दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट प्रा. लि. (डायल) ने ऐसी घटनाओं की रोकथाम के लिए अनेक उपाय किए हैं जैसे (1) महत्वपूर्ण स्थानों पर जमा अत्यधिक पानी को पंप द्वारा ड्रेन से बाहर निकालने के लिए कुल 500 हॉर्सपावर की क्षमता वाले 9 बहुत बड़े आकार के पंप संस्थापित किए गए हैं, (2) टर्मिनल भवन की छत से पानी को पंप द्वारा बाहर निकालने के लिए 06 अतिरिक्त पंप लगाए गए हैं, (3) सभी पॉपिंग प्वाइंट्स पर चौबीस घंटे आदमी नियुक्त किए गए हैं, (4) हर तीसरे दिन ड्रेनों की सफाई की जाती है, (5) नियमित मॉक ड्रिल की जाती हैं, (6) बाहर से बहकर आने वाले पानी को रोकने के लिए स्लूस गेट संस्थापित किए गए हैं, और (7) चौबीस घंटे अतिरिक्त कुशल जनशक्ति की नियुक्ति की गई है।

[हिन्दी]

विमानपत्तनों का उन्नयन

452. श्री पी.पी. चौधरी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार जोधपुर विमानपत्तन सहित देश में कतिपय विमानपत्तनों का अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में उन्नयन करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस प्रयोजनार्थ चयनित विमानपत्तनों के नाम क्या हैं;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्रवाई की गई है;

(घ) क्या सरकार का दिल्ली और मुंबई से जोधपुर की उड़ानों की संख्या में वृद्धि करने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(ड) यदि हां, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्देश्वरा) :
(क) से (ग) हवाईअड्डे का अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में स्तरोन्नयन विभिन्न कारकों जैसे कि यातायात क्षमता, यथा अंतर्राष्ट्रीय उड़ानों के प्रचालन के लिए यातायात संभावना, एयरलाइनों से मांग तथा निम्नलिखित सुविधाओं की उपलब्धता पर निर्भर करती है:—

- (i) मध्यम क्षमता वाले लंबी-दूरी के विमान या समान प्रकार के विमान के लिए 9000 फीट लंबा रनवे।
- (ii) विमानों के रात्रि प्रचालन के लिए ग्राउंड लाइटिंग प्रणाली की उपलब्धता, इंस्ट्रुमेंट लैंडिंग सुविधाओं की उपलब्धता।
- (iii) सीमा शुल्क, अप्रवजन, स्वास्थ्य तथा पशु एवं पौध संरोध सेवाओं की उपलब्धता।

जोधपुर हवाईअड्डा भारतीय वायु सेना के अधीन है और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) केवल सिविल इनक्लेव का अनुरक्षण करता है। वर्तमान में जोधपुर हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा में अपग्रेड करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। वर्तमान में, सरकार भोपाल, इंदौर तथा रायपुर हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा घोषित करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है।

(घ) और (ड) जी, नहीं। वर्तमान में इस प्रकार का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

कुल जनसंख्या की तुलना में न्यायाधीशों का अनुपात

453. श्री सुल्तान अहमद : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश की कुल जनसंख्या की तुलना में न्यायाधीशों के अनुपात के संबंध में कोई मानदंड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वर्तमान अनुपात क्या है;

(ग) क्या विकसित देशों की तुलना में हमारे देश में न्यायाधीशों का अनुपात काफी कम है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) विगत तीन वर्षों के दौरान न्यायिक मामलों का वर्तमान प्रति न्यायाधीश औसत पृष्ठांकन-अनुपात क्या है; और

(ड) लंबित मामलों के शीघ्र निपटान के लिहाज से प्रभावी न्यायिक व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ड) माननीय उच्चतम न्यायालय ने अखिल भारतीय न्यायाधीश संघ के मामले में तारीख 21 मार्च, 2002 के अपने निर्णय में यह निदेश दिया था कि देश में दस लाख की जनसंख्या पर 50 न्यायाधीशों को होना चाहिए। यह निदेश अन्य देशों में न्यायाधीश जनसंख्या अनुपात के तुलनात्मक विश्लेषण पर आधारित था।

जनगणना-2011 के अनुसार जनसंख्या और उच्चतम न्यायालय, उच्च न्यायालयों और जिला तथा अधीनस्थ न्यायालयों में 31.12.2013 को न्यायाधीशों/न्यायिक अधिकारियों की स्वीकृत संख्या पर आधारित, देश में न्यायाधीश-जनसंख्या अनुपात अभ्यास में प्रति दस लाख जनसंख्या के लिए 16.8 न्यायाधीश/न्यायिक अधिकारियों का है। उच्चतम न्यायालय, उच्च न्यायालयों और जिला तथा अधीनस्थ न्यायालयों के न्यायाधीशों/न्यायिक अधिकारियों की स्वीकृत संख्या और लंबित मामलों का 2001, 2012 और 2013 को समाप्त हुए वर्ष के मामलों का औसत डॉकेट अनुपात प्रति न्यायाधीश लगभग 1625 मामले का है।

इसके अतिरिक्त, उच्चतम न्यायालय ने इम्तियाज़ अहमद बनाम उत्तर प्रदेश राज्य और अन्य के मामले में तारीख 1 फरवरी, 2012 के अपने आदेश में, अन्य बातों के साथ, भारत के विधि आयोग से अतिरिक्त न्यायालयों की संख्या के निर्धारण के लिए वैज्ञानिक पद्धति विकसित करने को कहा था। इसलिए, विधि आयोग ने अपनी रिपोर्ट उच्चतम न्यायालय को प्रस्तुत कर दी है। उच्चतम न्यायालय ने संबंधित राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों को विधि आयोग द्वारा की गई सिफारिशों पर उनके जवाब फाईल करने का निदेश दिया है।

विभिन्न न्यायालयों में लंबित मामलों का निपटान करना न्यायपालिका के कार्य क्षेत्र के भीतर आता है। न्यायपालिका के लिए समर्थ बनाने वाले पर्यावरण सृजित करने के क्रम में सरकार ने राष्ट्रीय न्याय प्रदान और सुधार मिशन की स्थापना की है। मुख्य पहलुओं के अधीन अधीनस्थ न्यायपालिका के लिए अवसरचना विकास के लिए राष्ट्रीय मिशन और न्यायालयों को कम्प्यूटरीकृत किया जाना है। केन्द्रीय सरकार ने पिछले तीन वर्षों में न्यायिक अधिकारियों के लिए न्यायालय परिसरों और आवासीय इकाइयों के उन्नयन/निर्माण के लिए राज्य सरकारों

और संघ राज्य क्षेत्रों की 2,198 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता का उपबंध किया है। ई-न्यायालय परियोजना के अधीन 31 मार्च, 2014 तक 13,227 न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया गया है। न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया जाना डॉकेट में मामलों के प्रबंधन के अधिक नियंत्रण करने के लिए न्यायालयों को समर्थ बनाएगा। यह मुकदमें बाजों और वकीलों को अभिहित की गई सुविधाएं भी प्रदान करेगा। न्यायालयों में सरकारी मुकदमें को कम करने के क्रम में राज्यों को उनकी मुकदमा नीति अभिनिश्चित करने के लिए प्रोत्साहित करती है। जिसमें निष्फल मामलों की छंटाई करने और अनुकल्पी प्रक्रिया के माध्यम से विवाद समाधान को प्रोत्साहित करने के लिए उपबंध समाविष्ट किए गए हैं।

भारत के माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा न्यायालय प्रबंधन प्रणालियों (एनसीएमएस) की व्यापक राष्ट्रीय स्कीम, विरचित और अधिसूचित की गई है। एनसीएमएस के अधीन न्यायालय के उत्कर्ष के लिए राष्ट्रीय ढांचा तैयार किया गया है जो न्यायालयों के लिए काम करने के मापन योग्य मानकों को गुणवत्ता, उत्तरदायित्व-बोध और समय-सीमा के मुद्दों का समाधान करते हुए स्थापित करेगा।

[हिन्दी]

ब्रॉडबैंड सेवाओं में सुधार

454. श्री जगदम्बिका पाल : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में इंटरनेट और ब्रॉडबैंड प्रयोक्ताओं के उपभोक्ता आधार को विस्तारित करने के लिए कोई वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या विशेषकर ग्रामीण और दूरस्थ सीमावर्ती क्षेत्रों में ब्रॉडबैंड-सेवाएं संतोषजनक नहीं हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं तथा विगत तीन वर्षों एवं चालू वर्ष के दौरान विभिन्न भागों से भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) को प्राप्त शिकायतों की राज्य-वार और वर्ष-वार संख्या कितनी है; और

(ङ) बीएसएनएल की ब्रॉडबैंड-सेवाओं में सुधार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) राष्ट्रीय दूरसंचार नीति, 2012 में वर्ष 2015 तक मांग के आधार पर वहनीय एवं विश्वसनीय ब्रॉडबैंड का प्रावधान करने और वर्ष 2017 तक 175 मिलियन ब्रॉडबैंड कनेक्शन तथा वर्ष 2020 तक 600 मिलियन ब्रॉडबैंड कनेक्शन का लक्ष्य प्राप्त करने का उल्लेख किया गया है। इसके अतिरिक्त, परिणाम ढांचा दस्तावेज़ (आरएलडी) के अनुसार, वित्त वर्ष 2014-15 के लिए ब्रॉडबैंड कनेक्शन हेतु वार्षिक लक्ष्य 66 मिलियन नियत किया गया है।

(ग) और (घ) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) सेवाप्रदाताओं द्वारा कुल मिलाकर लाइसेंस-सेवा क्षेत्र के लिए प्रस्तुत की गई तिमाही निष्पादन निगरानी रिपोर्ट (पीएमआर) के माध्यम से ट्राई द्वारा निर्धारित सेवा गुणवत्ता बेंच मार्क के आधार पर सेवा प्रदाताओं के कार्यनिष्पादन की निगरानी करता है। ग्रामीण एवं सुदूरवर्ती सीमा क्षेत्रों के लिए अलग से कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

मार्च, 2014 को समाप्त तिमाही के लिए ब्रॉडबैंड सेवा के संबंध में विभिन्न सेवाप्रदाताओं द्वारा ट्राई को प्रस्तुत की गई निष्पादन निगरानी रिपोर्टों के अनुसार, अधिकांश सेवा प्रदाता बेंचमार्क को पूरा कर रहे हैं। विभिन्न पैरामीटरों के लिए बेंचमार्क को पूरा नहीं करने संबंधी मुख्य कारणों में वाणिज्यिक विद्युत आपूर्ति की कम उपलब्धता, विकासात्मक कार्यकलापों की वजह से केबल के क्षतिग्रस्त होने के कारण दोष, नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में कानून व्यवस्था की समस्या तथा पहाड़ी क्षेत्रों में बार-बार होने वाले भूस्खलन शामिल हैं।

चालू वित्त वर्ष तथा विगत तीन वित्त वर्षों के दौरान भारत संचार निगम लिमिटेड द्वारा प्राप्त की गई ब्रॉडबैंड शिकायतों/दोषों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ङ) सेवा की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए, ट्राई ने तिमाही निष्पादन निगरानी रिपोर्टों के माध्यम से सेवा गुणवत्ता बेंचमार्क के आधार पर सेवाप्रदाताओं के कार्यनिष्पादन की सूक्ष्म निगरानी की है। ट्राई सेवा गुणवत्ता में सुधार करने के लिए सेवाप्रदाताओं के साथ नियमित रूप से बातचीत भी कर रहा है। इसके अतिरिक्त, ट्राई ने सेवा की गुणवत्ता का निर्धारण करने के लिए एजेंसियों को इस कार्य में लगाया है और सेवा के बारे में उपभोक्ता की अवधारणा का निर्धारण करने हेतु स्वतंत्र एजेंसियों के माध्यम से नियमित रूप से सर्वेक्षण किए जा रहे हैं। सेवा-गुणवत्ता बेंचमार्कों को पूरा करने में असफल रहने पर ट्राई संबंधित सेवाप्रदाताओं पर वित्तीय दंड भी अधिरोपित करता रहा है।

विवरण

वर्ष 2011-12, 2012-13, 2013-14 और चालू वर्ष में पंजीकृत लैंडलाइन ब्रॉडबैंड दोषों का बीएसएनएल सर्किल-वार ब्यौरा

सर्किल का नाम	वित्त वर्ष 2011-12 पंजीकृत लैंडलाइन ब्रॉडबैंड दोषों की कुल संख्या	वित्त वर्ष 2012-13 पंजीकृत लैंडलाइन ब्रॉडबैंड दोषों की कुल संख्या	वित्त वर्ष 2013-14 पंजीकृत लैंडलाइन ब्रॉडबैंड दोषों की कुल संख्या	अप्रैल-2014 पंजीकृत लैंडलाइन ब्रॉडबैंड दोषों की कुल संख्या	मई-2014 पंजीकृत लैंडलाइन ब्रॉडबैंड दोषों की कुल संख्या
1	2	3	4	5	6
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1968	2190	3483	225	180
आंध्र प्रदेश	228163	246340	337931	22882	27607
असम	20568	20175	23050	2083	2257
बिहार	25140	29028	71832	5405	6318
छत्तीसगढ़	15586	14986	14615	1484	1698
कोलकाता	229805	219139	281671	23690	23620
चेन्नई	239901	255414	542541	40457	44552
गुजरात	143271	171437	180487	14531	14853
हिमाचल प्रदेश	17366	19555	19810	1797	1940
हरियाणा	45603	54541	48610	3880	3810
झारखंड	31851	23176	35037	2205	2325
जम्मू और कश्मीर	28803	22895	24089	1963	2058
केरल	205043	349201	468122	11513	15878
कर्नाटक	201409	342981	282534	14384	14676
महाराष्ट्र	247776	153412	246134	19087	18919
मध्य प्रदेश	36573	44084	50792	4490	4719
पूर्वोत्तर क्षेत्र-I	12438	9689	9282	617	608
पूर्वोत्तर क्षेत्र-II	2818	2669	3582	366	411
ओडिशा	41791	35928	45843	3367	3551
पंजाब	100169	102593	106481	8160	8289

1	2	3	4	5	6
राजस्थान	143090	128864	107174	5997	5991
तमिलनाडु	122614	147441	185737	12862	12559
उत्तराखण्ड	21737	26828	22346	1876	1770
उत्तर प्रदेश (पूर्व)	85347	119095	97231	7861	7466
उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	58696	63922	70205	5219	5322
पश्चिम बंगाल	51140	52291	59547	4647	4753

सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र में निर्यात

455. श्री हंसराज गंगाराम अहीर : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सॉफ्टवेयर सेवा कंपनियों के राष्ट्रीय संघ (नास्कॉम) के अनुसार, देश का सूचना प्रौद्योगिकी निर्यात कतिपय विकसित देशों द्वारा व्यय में कमी के कारण प्रभावित हुआ है और निरंतर घटने की ओर है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान अब तक और चालू वर्ष के लिए अनुमानित सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र में निर्यात का ब्यौरा क्या है; और

(ग) सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र में निर्यात को बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं और क्या सहायता प्रदान की गई है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) नैसकॉम से प्राप्त सूचना के अनुसार भारतीय सूचना प्रौद्योगिकी-सूचना प्रौद्योगिकी समर्थ सेवा (आईटी-आईटीईएस) उद्योग का निर्यात पिछले कुछ वर्षों से बढ़ रहा है। पिछले तीन वर्ष अर्थात् 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान आईटी-आईटीईएस क्षेत्र का निर्यात और वर्ष 2013-14 के लिए इसका अनुमान निम्नानुसार है:-

वर्ष	निर्यात (करोड़ रुपए)	निर्यात (बिलियन यूएस डॉलर)	वर्ष दर वर्ष वृद्धि दर रुपए के संदर्भ में	वर्ष वृद्धि दर यूएस डॉलर के संदर्भ में
1	2	3	4	5
2010-11	268609	59.0	14.29%	18.8%

1	2	3	4	5
2011-12	332769	68.8	23.89%	16.5%
2012-13	412191	75.8	23.87%	10.6%
2013-14 (ई)	519319	86.0	25.99%	13.1%

ई = अनुमान

स्रोत: नैसकॉम

(ग) सरकार आईटी-आईटीईएस क्षेत्र के लिए बहुत से प्रोत्साहन प्रदान करती है। सॉफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्क (एसटीपी) योजना, जिसका संचालन एवं प्रशासन भारतीय सॉफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्क (एसटीपीआई), इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी विभाग, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय के अधीन एक वैज्ञानिक सोसायटी द्वारा किया जा रहा है, के अंतर्गत आईटी आईटीईएस यूनिटें बहुत से लाभों जैसे आयातित माल पर सीमा शुल्क में छूट, केन्द्रीय बिक्री कर (सीएसटी) की प्रतिपूर्ति और स्वदेशी स्तर पर विनिर्मित माल की खरीद पर उत्पाद शुल्क में छूट के लिए पात्र हैं। इसके अलावा वाणिज्य विभाग (डीओसी) वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय अपनी विपणन विकास सहायता (एमडीए) और बाजार अभिगम पहल (एमएआई) योजना के जरिए निर्यातकों को विदेशों में निर्यात संवर्धन कार्यक्रमलापों के लिए विशेष रूप से लघु और मध्यम उद्यमों (एसएमई) को सहायता प्रदान करता है। डीओसी ने 235 आईटी-आईटीईएस विशिष्ट विशेष आर्थिक जोन (एसईजेड) अधिसूचित किए हैं। वर्तमान में एसईजेड यूनिटें चरणबद्ध ढंग से 15 वर्ष की अवधि के लिए आयकर अधिनियम की धारा 10कक के अनुसार कर लाभ के लिए पात्र हैं। इसके अलावा एलईजेड नियमों को भी संशोधित किया गया जिससे कि आईटी सेक्टर की कुछ विशिष्ट क्षेत्रीय विशेषताओं को पूरा किया जा सके। अभी हाल ही में सरकार ने आईटी/आईटीईएस के लिए एसईजेड की स्थापना हेतु

न्यूनतम भूमि आवश्यकता को हटा दिया है और न्यूनतम संसाधन क्षेत्र की आवश्यकता शहरों की श्रेणी के अनुसार लागू है।

[अनुवाद]

भिलाई इस्पात संयंत्र

456. श्री सी.एन. जयदेवन : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के भिलाई इस्पात संयंत्र में जहरीली गैस के रिसाव की हाल की घटना ने कर्मचारियों को प्रभावित किया है, जिसका परिणाम हाल ही में कुछ कर्मचारियों की मृत्यु के रूप में हुआ है;

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

(ग) क्या इस दुर्घटना की कोई जांच की गई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और इसके क्या परिणाम रहे; और

(ङ) सरकार द्वारा इस्पात संयंत्रों की सुरक्षा और संरक्षा के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने प्रस्तावित हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) और (ख) जी, हां गैस त्रासदी में कुल 38 व्यक्ति प्रभावित हुए थे जिनमें से 2 उप-महाप्रबंधकों सहित 6 व्यक्तियों की मृत्यु हो गई और शेष 32 प्रभावित व्यक्ति पूरी तरह से ठीक हो गए हैं और उन्हें अस्पताल से छुट्टी दे दी गई है।

(ग) और (घ) इस्पात मंत्रालय द्वारा मेकॉन के पूर्व अध्यक्ष-सह-प्रबंध निदेशक श्री के.के. मेहरोत्रा की अध्यक्षता में गठित एक उच्च स्तरीय समिति सहित विभिन्न स्तरों की समितियां इस दुर्घटना की जांच हेतु गठित की गई हैं। उपर्युक्त समितियों द्वारा जांच की जा रही है।

(ङ) भविष्य में सुरक्षा और संरक्षा के लिए किये गए/किये जा रहे उपायों में निम्नलिखित शामिल हैं:- (i) सभी लागू सांविधिक प्रावधानों, मानदंडों तथा प्रक्रियाओं का अनुपालन (ii) कार्य के लिए विशेष वैयक्तिक सुरक्षा उपकरण (पीपीई) का प्रयोग सुनिश्चित करना, महत्वपूर्ण एवं गैस-प्रवण क्षेत्रों में आटोमैटिक जैसे लीक डिटेक्शन अलार्म की व्यवस्था करना (iii) आपातकालीन योजना के अनुसार समय-समय पर मॉक ड्रिल संचालित करना (iv) प्रशिक्षण कार्यक्रमों एवं कार्यशालाओं के जरिए सुरक्षा

के प्रति जागरूकता फैलाना (v) सुरक्षा संबंधी नियमित आन्तरिक एवं बाह्य लेखा-परीक्षा करना (vi) सुरक्षा प्रबंधन के लिए सुव्यवस्थित दृष्टिकोण पर जोर देना (ओएचएसएस-18001 का क्रियान्वयन) (vii) अन्तः संयंत्र संरक्षा मानक प्रक्रियाओं का सख्त अनुपालन।

तेलंगाना के लिए पृथक उच्च न्यायालय

457. श्री असादुद्दीन ओवैसी : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तेलंगाना राज्य सरकार राज्य के लिए एक पृथक उच्च न्यायालय की मांग कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार राज्य की जनता को सुगम और तीव्र न्याय के लिए इस राज्य के लिए पृथक उच्च न्यायालय स्थापित करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (घ) आंध्र प्रदेश पुनर्गठन अधिनियम, 2014, 2 जून, 2014 से प्रवृत्त हुआ। अधिनियम में यह उपबंध है कि आंध्र प्रदेश और तेलंगाना, दोनों राज्यों के लिए पृथक उच्च न्यायालय होगा। इसमें यह भी वर्णित है कि आंध्र प्रदेश राज्य के लिए नए उच्च न्यायालय का गठन किया जाएगा और हैदराबाद स्थित विद्यमान उच्च न्यायालय तेलंगाना राज्य का उच्च न्यायालय होगा। आंध्र प्रदेश राज्य के लिए नए उच्च न्यायालय की स्थापना किए जाने तक, विद्यमान उच्च न्यायालय आंध्र प्रदेश और तेलंगाना दोनों राज्यों के लिए सामान्य उच्च न्यायालय के रूप में कार्य करेगा।

नए उच्च न्यायालय की स्थापना, जिसके अंतर्गत दोनों उच्च न्यायालय के लिए न्यायाधीशों की संख्या का नियतन, विद्यमान न्यायाधीशों का विभाजन और आंध्र प्रदेश राज्य के लिए नए उच्च न्यायालय का स्थान भी है, के लिए प्रक्रिया आरंभ करने हेतु इस मामले पर भारत के उच्चतम न्यायालय के साथ विचार-विमर्श किया गया है।

[हिन्दी]

सूचना प्रौद्योगिकी क्षेत्र में रोजगार की स्थिति

458. श्री कौशलेन्द्र कुमार : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) के क्षेत्र में रोजगार की राज्य-वार वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सरकार द्वारा सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) के संवर्धन और विकास के लिए आवंटित और खर्च की गई निधियों और संबंधित परियोजनाओं के कार्यान्वयन का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने आईटी परियोजनाओं से खर्च और अर्जित लाभ का कोई तुलनात्मक अध्ययन कराया है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या एक समान परियोजनाओं पर दोहरे खर्च से बचने के लिए आईटी समाधान परियोजनाओं को साझा करने के मामले में केन्द्र और राज्य सरकारों/संस्थाओं के मध्य प्रभावी समन्वयन के लिए कोई तंत्र है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) बिहार सहित देश के विभिन्न विभागों में सूचना प्रौद्योगिकी और सूचना प्रौद्योगिकी आधारित सेवाओं के संवर्धन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) राष्ट्रीय सॉफ्टवेयर और सेवा कंपनी संघ (नैसकॉम) के अनुसार आईटी-आईटीईएस उद्योगों से लगभग 3.1 मिलियन व्यवसायिकों को प्रत्यक्ष रोजगार मिला है। राज्य/संघ राज्य-वार नियोजन संबंधी डेटा नहीं रखा जा रहा है।

(ख) पिछले 3 वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान आईटी के संवर्धन और विकास तथा विभिन्न ई-शासन परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए आवंटित और खर्च की गई निधियां निम्नानुसार हैं:-

(आंकड़े करोड़ रुपए में)

क्र. सं.	वित्तीय वर्ष	आवंटित निधियां	उपयोग की गई निधियां	6 बड़ी परियोजनाओं के लिए उपयोग की गई निधियां*
1	2	3	4	5
1.	2011-12	351.61	256.17	51.29

1	2	3	4	5
2.	2012-13	450.00	416.58	182.38
3.	2013-14	385.00	378.92	202.48
4.	2014-15	1230.00	173.18	142.00

*6 बड़ी परियोजनाओं (ई-जिला, स्वान एसडीसी, क्षमता निर्माण, सीएससी और एसएसडीजी) के लिए राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी विभाग (डीईआईटीवाई) ने समय-समय पर बहुत सी ई-शासन परियोजनाओं का प्रभाव मूल्यांकन किया है। विवरण-II में मूल्यांकन, प्रभाव और लाभों के ब्यौरे दिए गए हैं।

(घ) जी, हां। परियोजना की विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में परियोजना में कार्यान्वित की जाने वाली सेवाएं शामिल हैं। समान परियोजनाओं में पूंजी और प्रयास की बचत करने के उद्देश्य से सेवाओं के अतिव्यापन तथा अवसंरचना घटकों की आवृत्ति से बचने के लिए डीपीआर का एक गहन मूल्यांकन किया गया है।

(ङ) भारत सरकार ने एक बहु-पणधारक फ्लैगशिप कार्यक्रम, राष्ट्रीय ई-शासन योजना (एनईजीपी), की शुरुआत की है जिसका प्राथमिक फोकस सभी राज्यों/संघ राज्यों में महत्वपूर्ण जनसेवाओं को उपलब्ध कराना और ग्रामीण उद्यमशीलता को प्रोत्साहित करना है। इस कार्यक्रम के तहत विभिन्न विभागों और राज्य सरकारों द्वारा आईसीटी समाधानों के नियोजन को सुकर बनाने के लिए मजबूत ई-अवसंरचना का सृजन किया जा रहा है। उच्च नागरिक अंतरापृष्ठ वाली 31 मिशन मोड परियोजनाएं (एमएमपी) हैं। इनमें 11 केन्द्रीय एमएमपी, 13 राज्य एमएमपी और 7 एकीकृत एमएमपी शामिल हैं। महत्वपूर्ण अवसंरचना उपकरणों के कार्यान्वयन में तथा बिहार राज्य समेत विभिन्न राज्यों/संघ राज्यों में चल रही ज्यादातर मिशन मोड परियोजनाओं में महत्वपूर्ण प्रगति की गई है। राज्य/संघ राज्य के संबंधित नोडल विभाग राज्य और एकीकृत एमएमपी का कार्यान्वयन करते हैं। वे अपनी ई-शासन सेवाओं के संवर्धन के लिए विभिन्न गतिविधियां भी संचालित करते हैं। एनईजीपी का उद्देश्य पारंपरिक प्रक्रियाओं का और सेवा प्रदायगी तंत्र का स्वरूप बदलना तथा ऐसा माहौल बनाना है जो नागरिक केन्द्रित हो तथा जिसके द्वारा सरकार के साथ आसान, प्रभावशाली तथा पारदर्शी तरीके से संवाद किया जा सके।

विवरण-I

क्र. सं.	राज्य का नाम/संघ राज्य क्षेत्र	अनुदान सहायता के रूप में जारी की गई राशि (करोड़ रुपए में)			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 30.06.2014 तक
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश		33.59	21.38	
2.	अरुणाचल प्रदेश				
3.	असम		13.59		
4.	बिहार		22.09		
5.	छत्तीसगढ़	4.18	8.10	8.27	5.05
6.	गोवा				
7.	गुजरात				7.31
8.	हरियाणा	15.00	12.80		9.63
9.	हिमाचल प्रदेश		3.86		
10.	जम्मू और कश्मीर			10.71	
11.	झारखंड	14.23		25.72	
12.	कर्नाटक		3.16	14.77	
13.	केरल	7.23	11.43		
14.	मध्य प्रदेश				
15.	महाराष्ट्र		14.72		36.67
16.	मणिपुर			8.07	1.43
17.	मेघालय		3.94	3.80	4.33
18.	मिज़ोरम			3.42	
19.	नागालैंड				
20.	ओडिशा			5.33	9.24
21.	पंजाब			22.66	
22.	राजस्थान			19.43	3.14

1	2	3	4	5	6
23.	सिक्किम		4.52	0.29	
24.	तमिलनाडु	8.03	3.82		16.52
25.	तेलांगना				
26.	त्रिपुरा	2.62	1.03	2.42	8.54
27.	उत्तराखण्ड		5.97	12.88	9.86
28.	उत्तर प्रदेश		37.70	22.00	28.08
29.	पश्चिम बंगाल				
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह		0.93		
31.	चंडीगढ़			0.40	
32.	दादरा और नगर हवेली			4.35	
33.	दमन और दीव				
34.	लक्षद्वीप				
35.	संघ शासित क्षेत्र दिल्ली			7.43	
36.	पुदुचेरी		1.13	9.15	1.90

विवरण-II

ई-शासन परियोजनाओं का प्रभाव मूल्यांकन विवरण

- I. सामान्य सेवा केन्द्र (सीएससी) परियोजना के लिए सात राज्यों (राजस्थान, मध्य प्रदेश, आंध्र प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, झारखंड, केरल और त्रिपुरा) में एक डीईआईटीवीवाई-सीआईपीएस मूल्यांकन अध्ययन किया गया है। इस अध्ययन में यह पाया गया कि महिला ग्राम स्तरीय उद्यमी (बीएलई) द्वारा संचालित सीएससी की आय पुरुष बीएलई की तुलना में अधिक है।
- II. मोबाइल सेवा परियोजना के लिए नरसी मोन्जी प्रबंध अध्ययन संस्थान (एनएमआईएमएस), मुम्बई द्वारा जून, 2013 में एक स्वतंत्र मध्यावधि प्रभाव मूल्यांकन संबंधी कार्य किया गया। मूल्यांकन द्वारा यह बात सामने आई कि इस परियोजना के तहत विभागों द्वारा दी जा रही मोबाइल आधारित सेवा प्रदायगी को समर्थ बनाने में समय, प्रयास और कीमतों में महत्वपूर्ण रूप से बचत के निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर

लिए गए हैं। इस परियोजना द्वारा विभागों को बेहतर नागरिक इंटरफेस का विकास करने में भी मदद मिली है, क्योंकि इनके द्वारा नागरिकों के सवालों इत्यादि पर वास्तविक समय आधारित प्रतिक्रिया दी जा सकती है।

- III. वर्ष 2012 में भुवनेश्वर में आयोजित राष्ट्रीय ई-शासन सम्मेलन में तीन परियोजनाओं, अर्थात् वाणिज्यिक करों व जेएनएनयूआरएम के ई-शासन सुधारों के दो प्रभाव मूल्यांकन अध्ययन तथा ई-जिला परियोजना का एक आधारभूत अध्ययन नामक परियोजनाओं को जारी किया गया। मूल्यांकन परिणाम बताते हैं कि व्यापक रूप से नागरिकों को ट्रिप की संख्याओं, वेटिंग टाइम तथा व्यतीत किए जाने वाली समय के संदर्भ में लाभ हुआ है। ये सभी घटक किसी नागरिक द्वारा सरकारी सेवाओं प्राप्त करने के लिए व्यय की गई कुल लागत में शामिल हैं। अध्ययन में शामिल प्रमुख क्षेत्रों के आधार पर इन तीनों परियोजनाओं में से एमसीए 21 का प्रयोक्ताओं पर सबसे सकारात्मक प्रभाव पड़ा।

IV. पांच परियोजनाएं (इंडिया पोर्टल परियोजना का प्रभाव मूल्यांकन और i-Geo पहल परियोजना, पीडीएस ऑनलाइन का आधारभूत अध्ययन और ई-पंचायत तथा सुजला वॉटरशेड परियोजना का विस्तृत मूल्यांकन) मूल्यांकन के विभिन्न चरणों पर हैं। इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी विभाग ने विभिन्न ई-शासन परियोजनाओं के मूल्यांकन के लिए कुल मिलाकर 17 एजेंसियों (ज्ञान साझेदार-5, अनुसंधान संस्थान-7, बाज़ार अनुसंधान एजेंसियां-5) का पैनेल तैयार किया गया है।

[अनुवाद]

खुदरा बिक्री केन्द्रों का आवंटन

459. श्री पी.के. बिजू : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस सरकार ने सरकारी क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसी) द्वारा नए खुदरा बिक्री केन्द्रों के आवंटन में अन्य पिछड़े वर्गों (ओबीसी) के लिए 27 प्रतिशत आरक्षण के संबंध में कोई दिशा-निर्देश तैयार किए हैं;

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

(ग) अब तक अन्य पिछड़े वर्गों से संबंधित लोगों को तेल विपणन कंपनी-वार कुल कितने खुदरा बिक्री केन्द्र आवंटित किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धमेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) जी, हां। ओएमसीज द्वारा मई, 2014 में उद्योग आधार पर विस्तृत दिशा-निर्देशों को पहले ही अंतिम रूप दे दिया गया है।

(ग) उपर्युक्त नीति के तहत ओएमसीज द्वारा अन्य पिछड़े वर्ग श्रेणी के तहत अभी कोई आवंटन नहीं किया गया है।

एयर इंडिया की निःशुल्क यात्रा योजना

460. श्री अधीर रंजन चौधरी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों व चालू वर्ष के दौरान एयर इंडिया द्वारा अपने कर्मचारियों और उनके परिवारों पर निःशुल्क यात्रा योजना और इस उद्देश्य के लिए हुए खर्च का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार उक्त योजना की समीक्षा करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) : (क) एयर इंडिया में एक पैसेज योजना विद्यमान है, जो औद्योगिक पद्धति, तथा अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संघ (आयटा) के संकल्प 788 के अनुरूप है। एयर इंडिया के बोर्ड ने कंपनी के लिए पैसेज संकल्पों को अनुमोदित किया है। इन विनियमों के अनुसार सभी कर्मचारी अपने सेवा वर्षों की संख्या तथा सीटों की उपलब्धता के आधार पर स्वयं तथा परिवार के सदस्यों के लिए निःशुल्क/रियायती पैसेज के लिए हकदार हैं। राजस्व भुगतान करने वाली सभी यात्रियों को सीट दिए जाने के पश्चात् ही सभी स्टाफ टिकट धारकों को यात्रा के लिए सीट उपलब्ध कराई जाती है। कंपनी द्वारा इस दिशा में कोई व्यय नहीं किया गया है/न भविष्य में किए जाने की आशा है। इसके अतिरिक्त, कर्मचारियों को यात्री सेवा शुल्क तथा प्रयोक्ता विकास शुल्क, हवाईअड्डा कर आदि जैसे सभी देय करों को वहन करना होता है।

(ख) और (ग) जी, नहीं एयर इंडिया के कर्मचारियों के लिए पैसेज नीति उनके सेवा विनियमों का एक भाग है और यह एयर इंडिया के निदेशक मंडल द्वारा अनुमोदित है।

वायु यातायात सेवाएं

461. श्री नलीन कुमार कटौल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी वायु यातायात सेवाएं (एटीएस) मार्ग सर्विलांस रडार द्वारा कवर किए गए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) यदि नहीं, तो उन एटीएस मार्गों का ब्यौरा क्या है, जो सर्विलांस रडार द्वारा कवर नहीं किए गए हैं और इस संबंध में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा क्या उपाय किए जा रहे हैं/किए गए हैं;

(ग) प्रत्येक हवाईअड्डे और हवाई स्पेस के लिए प्रति घंटा वायु यातायात नियंत्रण क्षमता का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) हवाई अड्डों की कार्यकारी क्षमता को बढ़ाने के लिए वायु यातायात नियंत्रण व्यवस्था में कुछ बदलाव करने जा रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ये बदलाव कब तक किए जाने की संभावना है?

नागर विमान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) : (क) और (ख) जी, हां। भारतीय महाद्वीप के एयरस्पेस के सभी एटीएस मार्गों को निगरानी राडारों द्वारा कवर किया गया है। निगरानी राडार का ब्यौरा निम्नानुसार है:—

- (i) दिल्ली तथा मुम्बई हवाईअड्डों पर 220 एनएम रें का प्राथमिक निगरानी राडार (पीएसआर) तथा 250 एनएम रेंज का सह-स्थित मोनोपल्स गौण निगरानी राडार (एमएसएसआर) प्रचालनिक हैं।
- (ii) अहमदाबाद, बंगलूर, चेन्नई, दिल्ली, गुवाहाटी, हैदराबाद कोलकाता, मुम्बई, तिरुवनंतपुरम तथा कोचीन हवाईअड्डों पर 60 एनएम रेंज का प्राथमिक निगरानी राडार (पीएसआर) तथा 250 एनएम रेंज का सह-स्थित मोनोपल्स गौण निगरानी राडार (एमएसएसआर) प्रचालनिक है।
- (iii) बेहरामपुर, चेन्नई (पोर), कोलकाता (बदू), मंगलौर, नागपुर, वाराणसी, झारसुगुडा, भोपाल, उदयपुर, पोरबंदर, विजाग, बेल्लारी तथा कटिहार हवाईअड्डों/स्थलों पर 250 एनएम रेंज का एमएसएसआर प्रचालनिक है।
- (ग) हवाईअड्डा/विमान क्षेत्र में विमान यातायात नियंत्रण क्षमता हवाईअड्डा अवसंरचना जैसे हवाईअड्डे पर रनवे/टैक्सी वे/पार्किंग स्थल की संख्या तथा प्रचालनिक बेड़ा मिश्रण पर निर्भर करती है।
- (i) दिल्ली में सभी 03 रनवे का प्रयोग करके प्राप्त ईष्टतम क्षमता प्रति घंटा 75 विमान संचलन है।
- (ii) मुम्बई में एकल रनवे व्यवस्था के साथ प्राप्त ईष्टतम क्षमता प्रति घंटे 46-48 विमान संचलन है।
- (iii) ठेन हवाईअड्डों, जहां एकल रनवे प्रचालित है और जहां अपेक्षित हवाईअड्डा अवसंरचना है वहां पर क्षमता प्रति घंटा 30 विमान संचलन है। ऐसे हवाईअड्डे हैं अहमदाबाद, बंगलौर, चेन्नई, गुवाहाटी, हैदराबाद, कोलकाता, तिरुवनंतपुरम् तथा कोचीन।
- (iv) अन्य हवाईअड्डों पर प्रति घंटा 16 विमान संचलों की क्षमता है।

जहां तक हवाई क्षेत्र क्षमता का संबंध है, पूर्ण निगरानी को पोषित करने वाली एनएस अवसंरचना में सुधार करने तथा 1000 फुट द्वारा पृथक स्तरों पर विमान की स्टेकिंग को पोषित करने वाली रिड्यूस्ड वर्टिकल सेपरेशन मिनिमा में सुधार करने से, वर्तमान तथा भावी विमान यातायात की व्यवस्था के लिए वायुक्षेत्र क्षमता में व्यापक संवर्धन हुआ है।

(घ) और (ङ) विमान यातायात नियंत्रण (एटीसी) का स्तरोन्नयन तथा आधुनिकीकरण विमान दिक्चालन के क्षेत्र में प्रौद्योगिकीय उन्नयन पर निर्भर करता है, जो एक सतत् प्रक्रिया है और भारतीय विमानपत्तन

प्राधिकरण हवाईअड्डों की प्रचालनिक क्षमता में संवर्धन करने के लिए विमान यातायात प्रवाह प्रबंधन जैसी नई प्रौद्योगिकियों को अपनाता है।

पीपीपी माध्यम के अंतर्गत हवाईअड्डों का आधुनिकीकरण

462. श्री नलीन कुमार कटील : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान देश में सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) मोड के अंतर्गत हवाईअड्डों के आधुनिकीकरण के लिए शुरू की गई परियोजनाओं का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने उक्त अवधि के दौरान इस आधार के अंतर्गत विभिन्न राज्यों में हवाईअड्डों के आधुनिकीकरण के लिए निर्धारित लक्ष्यों को सफलतापूर्वक प्राप्त कर लिया है, यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) इन परियोजनाओं के लिए सरकार द्वारा प्रदान किए गए ऋणों/वित्तीय सहायताओं का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) से (ग) भारत सरकार ने पिछले 03 वर्ष में सार्वजनिक निजी भागीदारी मोड के अंतर्गत हवाईअड्डों के आधुनिकीकरण की किसी परियोजना को आरंभ नहीं किया है। तथापि, 12वीं पंचवर्षीय योजना अवधि के लिए वित्तपोषण योजना पर योजना आयोग द्वारा स्थापित कार्यदल ने विश्वस्तरीय मानकों पर हवाईअड्डे के प्रचालन तथा अनुरक्षण के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के चुनिंदा हवाईअड्डों पर सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजना के क्रियान्वयन, राजस्व क्षमता को अधिकतम करने के लिए वाणिज्यिक दोहन, होटलों, सम्मेलन केन्द्रों तथा संबंधित व्यवसायों के रूप में रियल इस्टेट का विकास, कार्गो तथा लॉजिस्टिक सुविधाओं का विकास तथा प्रचालन, और पहले उल्लिखित अतिरिक्त सुविधाओं (भावी यातायात वृद्धि पर आधारित) के निर्माण की सिफारिश की है।

[हिन्दी]

एलपीजी का वैकल्पिक ईंधन

463. श्री अनुराग सिंह ठाकुर : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के पहाड़ी क्षेत्रों विशेषकर हिमालय प्रदेश में पर्यावरण का संरक्षण करने और वनों की कटाई को रोकने के लिए

द्रवित पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) का विकल्प तलाशने का कोई प्रयास किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) उक्त प्रस्ताव को कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धमेन्द्र प्रधान) : (क) से (ग) तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) अपने आप में जलाने वाली लकड़ी का एक विकल्प है जो पर्यावरण को बचाने में मदद करता है और देश के पहाड़ी क्षेत्रों में वनों की कटाई को रोकता है। भारत के ग्रामीण क्षेत्रों में मिट्टी तेल/जलाने की लकड़ी के स्थान पर एलपीजी का उपयोग वनों की कटाई में कमी लाने में सहायता करेगा और पर्वतीय क्षेत्रों में पर्यावरण और जीवन स्तर को सुधारेगा।

इसके अलावा, पाइप प्राकृतिक गैस (पीएनजी), जो कि नगर और स्थानीय क्षेत्र प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क का एक भाग है, एलपीजी का एक विकल्प है और घरों में ईंधन के रूप में इसका उपयोग किया जाता है। देश में पीएनजी नेटवर्क के विकास को बढ़ावा देने के लिए सरकार ने पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (पीएनजीआरबी) गठित किया है जिसने देश के अनेक भौगोलिक क्षेत्रों (जीएस) में नगर गैस वितरण (सीजीडी) नेटवर्क का विकास करने के लिए एक रोल आउट योजना की परिकल्पना की है। गैस की उपलब्धता और गैस पाइप लाइन के साथ भौगोलिक क्षेत्रों की संबद्धता पर निर्भर करते हुए पीएनजीआरबी द्वारा बोलियां आमंत्रित की जाती हैं।

सशस्त्र बलों के द्वारा मताधिकार का उपयोग

464. श्री सुनील कुमार सिंह : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अधिकारियों एवं सशस्त्र बलों के तीनों सेनाओं के अन्य रैंकों द्वारा अपने मताधिकार का उपयोग करने के लिए अब तक क्या प्रक्रिया अपाई गई है;

(ख) हाल ही में अपने मताधिकार का उपयोग करने वाले ऐसे कार्मिकों का प्रतिशत कितना है;

(ग) क्या यह प्रतिशत बहुत कम है;

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

(ङ) उक्त प्रक्रिया को आसान बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है या किए जाने का प्रस्ताव है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 60 के खंड (क) के उपबंधों के अनुसार संघ के सशस्त्र बल के सदस्य और सेना के ऐसे सदस्य, जिनको सेना अधिनियम, 1950 के उपबंध, चाहे वे उपांतरों सहित या उनके बिना हों, लागू किए गए हैं, स्वयं या डाक मतपत्र द्वारा परोक्षी द्वारा अपना मत दे सकते हैं।

(ख) से (घ) निर्वाचन आयोग ने यह सूचित किया है कि उसके पास ऐसे जवानों और अधिकारियों के आंकड़े नहीं हैं, जिन्होंने लोक सभा के हाल ही के साधारण निर्वाचनों में मतदान किया था। तथापि, निर्वाचन आयोग के पास उपलब्ध अंतरिम आंकड़ों के अनुसार मतदाताओं की, जिन्होंने लोक सभा के हाल के डाक मतपत्र के माध्यम से मतदान किया था, कुल संख्या 931790 है जिसमें सेवा मतदाता, निवारक निरोध पर मतदाता और निर्वाचन ड्यूटी पर नियुक्त व्यक्ति भी हैं।

(ङ) हाल ही के साधारण निर्वाचनों के संदर्भ में निर्वाचन आयोग ने सेवा कार्मिकों के, जो 01.01.2014 को शांति केन्द्र पर तैनात किए गए हैं और निर्वाचक प्रक्रिया के प्रारंभ की तारीख को साधारण मतदाता के रूप में, अन्य शर्तों को पूरा किए जाने के अधीन रहते हुए, तैनाती पर बने हुए हैं, रजिस्ट्रीकरण के लिए तैनाती की सेवाधृति के संबंध में संनियमों को शिथिल करते हुए अनुदेश जारी किए थे।

[अनुवाद]

ईंधन गुणवत्ता मानदंड का उन्नयन

465. श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव :

श्री श्रीरंगा आप्पा बारणे :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार ईंधन उत्सर्जन मानदंड को भारत स्तर-V (बीएस-V) के अंतर्गत सभी शहरों को शामिल करने का है;

(ख) यदि हां, तो पूरे देश में उक्त ईंधन मानदंड को लागू करने के लिए सरकार द्वारा क्या योजना बनाई गई है और समय-सीमा निर्धारित की गई है;

(ग) क्या सरकार का विचार उक्त उत्सर्जन मानदंड के क्रियान्वयन का वित्तपोषण करने के लिए पेट्रोल और डीजल के मूल्य में वृद्धि करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धमेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) सरकार ने आटो ईंधन विजन और नीति 2025 का मसौदा तैयार करने के लिए श्री सौमित्र चौधरी, सदस्य, योजना आयोग की अध्यक्षता में एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया था। समिति ने अपनी रिपोर्ट दिनांक 02 मई, 2014 को सरकार को प्रस्तुत कर दी है। समिति ने अन्य बातों के साथ-साथ चुनिंदा क्षेत्रों में दिनांक 01 अप्रैल, 2019 से और देश के शेष भागों में दिनांक 01 अप्रैल, 2020 से बीएस-V पेट्रोल और डीजल का उपयोग शुरू करने की सिफारिश की है। सरकार ने रिपोर्ट को सभी मंत्रालयों/विभागों/राज्यों/संघ शासित प्रदेशों के बीच उनके विचार प्राप्त करने के लिए परिचालित किया है।

(ग) और (घ) वर्तमान में ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, समिति ने बीएस-IV/बीएस-V पेट्रोल और डीजल के उत्पादन हेतु नई सुविधाओं के लिए अपेक्षित अनुमानित निवेश को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए बीएस-III ईंधन पर "उच्च सल्फर उपकर" तथा पेट्रोल और डीजल की सभी बिक्री पर "विशेष ईंधन उन्नयन उपकर" की सिफारिश की है।

डाक सेवाओं का समाप्त किया जाना

466. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने डाक विभाग द्वारा दी गई सेवाओं की गुणवत्ता की समीक्षा की है;

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

(ग) क्या डाक विभाग द्वारा हाल ही में कुछ सेवाओं को बंद कर दिया गया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और सेवाओं के नाम क्या हैं एवं उनके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रविशंकर प्रसाद) : (क) जी, हां।

(ख) सेवाओं की गुणवत्ता की निदेशालय और सर्किल स्तर पर नियमित निगरानी की जा रही है। विभाग ने सात प्रमुख उत्पादों, नामतः स्पीड पोस्ट, वाणिज्यिक डाक, अंतर्राष्ट्रीय पार्सल, एक्सप्रेस पार्सल पोस्ट, डाक जीवन बीमा, बचत बैंक और धन अंतरण के लिए वर्ष 2011, 2012 और 2013 में मार्केट अनुसंधान और ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण करवाए हैं।

विभाग ने हाल ही में देश भर में डाक सेवा संबंधी गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए विभिन्न पहलें की हैं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:—

- स्पीड पोस्ट के लिए ऑन लाइन ट्रैक एंड ट्रेस प्रणाली शुरू की गई है ताकि आम जनता लाभान्वित हो सके। पंजीकृत डाक और पार्सल के लिए भी ऑनलाइन ट्रैक एवं ट्रेस प्रणाली आरंभ की गई है ताकि लोग डाक विभाग की वेबसाइट (www.indiapost.gov.in) पर अपनी वस्तु की स्थिति का पता लगा सकें।
- डाक नेटवर्क का इष्टतम उपयोग परियोजना (एमएनओपी) के भाग के रूप में, डाक वितरण के लिए प्रचालनात्मक नेटवर्क का पुनर्गठन किया गया है तथा प्रक्रियाओं को पुनः तैयार किया गया है।
- स्पीड पोस्ट और पंजीकृत पोस्ट की अधिक प्रभावी निगरानी हेतु एक ऑनलाइन निगरानी प्रणाली विकसित की गई है। इसके परिणामस्वरूप, स्पीड पोस्ट की गुणवत्ता में सुधार हुआ है।

डाक छंटाई के त्वरित करने के क्रम में, दिल्ली और कोलकाता में स्वचालित डाक प्रोसेसिंग केन्द्र (एएमपीसी) स्थापित किए गए हैं।

(ग) से (ङ) मार्केट, ग्राहकों की मांगों को ध्यान में रखते हुए तथा सेवा की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए डाक विभाग की पार्सल सेवाओं को युक्तिसंगत बनाया गया है। एक्सप्रेस पार्सल पोस्ट सेवा, जो बंद कर दी गई है, के स्थान पर डाक विभाग द्वारा दिनांक 02.12.2013 से एक्सप्रेस पार्सल और व्यवसाय पार्सल सेवाएं आरंभ की गई हैं। एक्सप्रेस पार्सल एक प्रीमियम पार्सल सेवा है जो खुदरा तथा थोक में पार्सल भेजने वाले ग्राहकों को उपलब्ध है। यह पार्सलों पर घर पर समयबद्ध, सुरक्षित और विश्वसनीय वितरण करती है। पारेषण के समय में कमी लाने के लिए इन पार्सलों को, आवश्यकतानुसार, हवाई जहाज में भेजा जाएगा। इस समय एक्सप्रेस पार्सल सेवा 47 शहरों में उपलब्ध है। बिजनेस पार्सल का उद्देश्य पार्सलों की सड़क मार्ग से दुलाई की व्यवस्था करके कॉर्पोरेट ग्राहकों को किफायती वितरण समाधान उपलब्ध कराना है।

सरकार द्वारा डाक प्रमाणपत्र और टेलीग्राफ मनीआर्डर सेवाएं बंद कर दी गई हैं। डाक प्रमाणपत्र के संबंध में भारतीय डाकघर नियमावली, 1933 के नियम 195 को सा.का.नि. 58(ई), दिनांक 31.1.2011 के तहत हटा दिया गया है। टेलीग्राफ मनीआर्डर सेवा को बंद करने संबंधी राजपत्र अधिसूचना, संसद के चालू बजट सत्र में सदन के पटल पर रखी जाएगी।

एयर इंडिया की उड़ानें

467. श्री प्रताप सिन्हा : क्या नागन विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय दोनों रूटों पर एयर इंडिया की उड़ानों का ईष्टतम रूप से उपयोग किया जा रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है और अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों की उड़ानों की तुलना में एयर इंडिया की उड़ानों का औसतन उड़ान समय कितना है; और

(ग) एयर इंडिया की उड़ानों के पूर्ण उपयोग के लिए क्या रणनीति बनाई जा रही है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्देश्वर) :

(क) और (ख) जी, हां। विमान उपयोग मुख्य रूप से वाणिज्यिक अनुसूची पर निर्भर करता है जिसका नियोजन क्रमशः विमान, कॉकपिट कर्मीदल तथा केबिन कर्मीदल संसाधनों की उपलब्धता तथा हवाईअड्डा संबंधी सीमितताओं के संबंध में इंजीनियरिंग, प्रचालन तथा इन-फ्लाइट सेवा विभागों से प्राप्त जानकारियों के आधार पर किया जाता है। इन विभागों द्वारा उपलब्ध संसाधनों का पूर्णतः उपयोग किया जा रहा है।

(ग) विमान के ईष्टतम प्रयोग को संभव बनाने के लिए इंजीनियरिंग, ग्राउंड हैंडलर, अनुसूचन तथा खान-पान क्षेत्रों के बीच उचित समन्वय स्थापित किया गया है।

ठेका श्रमिक

468. श्री कोडिकुनील सुरेश : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश में ठेका श्रमिकों पर पाबंदी लगाने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकारी विभागों/मंत्रालयों, सार्वजनिक/निजी क्षेत्र के उद्यमों और सरकारी सहायता प्राप्त निकायों सहित विभिन्न संगठनों में ठेके पर श्रमिकों को रखा जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या ठेके पर कार्य कर रहे श्रमिकों और नियमित कर्मचारियों द्वारा एक जैसा कार्य किए जाने के बाद भी उनकी मजदूरी में बहुत बड़ा अंतर है; और

(च) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इस अनियमितता को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्तावित है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) और (ख) जी, नहीं। ठेका श्रम (विनियमन एवं उत्सादन) अधिनियम, 1970 के उपबंधों के अनुसार, कोई प्रतिष्ठा किसी कार्य अथवा प्रक्रिया में अपनी आवश्यकता के अनुसार ठेका श्रमिकों के रूप में कामगार नियुक्त कर सकता है जब तक कि वह अधिनियम की धारा 10 के उपबंधों के अंतर्गत समुचित सरकार द्वारा प्रतिषिद्ध न किया गया हो। तथापि, ठेका कामगार नियुक्त करते समय, प्रत्येक प्रतिष्ठान को विभिन्न श्रम कानूनों के अंतर्गत सांविधिक उपबंधों का पालन करना होता है।

(ग) और (घ) जी, हां। केन्द्रीय सरकार और केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (सीपीएसयू) में लाइसेंसशुदा ठेकेदारों द्वारा नियुक्त ठेका कामगारों की संख्या वर्ष 2013-14 में लगभग 19.3 लाख है।

(ङ) और (च) ठेका श्रम (विनियमन एवं उत्सादन) केन्द्रीय नियम, 1971 के नियम 25(2)(V)(क) के अनुसार, ऐसे मामलों में जहां ठेका कामगार प्रतिष्ठान के प्रधान नियोक्ता द्वारा सीधे नियोजित कर्मकारों जैसा अथवा सदृश स्वरूप का कार्य निष्पादित करते हों, वहां मजदूरी दर, अवकाश, कार्यघंटे और सेवा की अन्य शर्तें वही होंगी जो वही अथवा सदृश स्वरूप का कार्य निष्पादित करने वाले मूल नियोक्ता द्वारा सीधे नियोजित कर्मकारों पर लागू होती हों।

इलेक्ट्रॉनिक विनिर्माण कलस्टर

469. श्री डी.के. सुरेश : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में इलेक्ट्रॉनिक उत्पादों का विनिर्माण करने वाले एककों की संख्या अपर्याप्त है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार देश में ऐसे उत्पादों की मांग पूरी करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक उत्पाद विनिर्माण कलस्टरों की स्थापना करने का है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और देश में अब तक स्थापित किए गए ऐसे कलस्टरों की राज्य-वार संख्या कितनी है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) देश में आईटी, आईटीईएस और इलेक्ट्रॉनिक हार्डवेयर विनिर्माण के विकास में तेजी लाने के उपायों के संबंध में सुझाव देने हेतु गठित किए गए औद्योगिक कार्य दल की रिपोर्ट के अनुसार देश में इलेक्ट्रॉनिकी विनिर्माण प्रणाली डिजाइन (ईएसडीएम) की मांग वर्ष 2008-09 में 45 बिलियन अमेरिकी डॉलर थी तथा यह 22% की विकास दर से वर्ष 2020 तक 400 बिलियन अमेरिकी डॉलर होने का अनुमान है। घरेलू उत्पादन 20 बिलियन अमेरिकी डॉलर से बढ़कर 100 बिलियन अमेरिकी डॉलर होने का अनुमान है, जो मांग की तुलना में 300 बिलियन अमेरिकी डॉलर का अंतर है।

(ख) इलेक्ट्रॉनिक विनिर्माण कलस्टर (ईएमसी) को दिनांक 22 अक्टूबर, 2012 की अधिसूचना संख्यया 8(50)/2011-आईपीएचडब्ल्यू

द्वारा अधिसूचित किया गया है। ईएमसी योजना के अंतर्गत ग्रीनफील्ड ईएमसी के मामले में परियोजना लागत के 50% तक की वित्तीय सहायता (बशर्ते कि प्रति 100 एकड़ भूमि पर 50 करोड़ रुपए की सीमा हो) दी जाती है। ब्राउनफील्ड ईएमसी के मामले में परियोजना लागत के 75% तक की वित्तीय सहायता (50 करोड़ रुपए की सीमा तक) दी जाती है। डीईआईटीवाई की वेबसाइट पर ईएमसी योजना के दिशा-निर्देश उपलब्ध हैं। इन दिशा-निर्देशों में आवेदन प्रपत्र के साथ-साथ स्कीम की विस्तृत निबंधन एवं शर्तें तथा आवेदन करने की प्रक्रिया दी गई है।

(ग) अब तक सरकार ने पूरे देश में 8 ग्रीनफील्ड इलेक्ट्रॉनिकी विनिर्माण कलस्टरों को सैद्धांतिक अनुमोदन किया है। राज्य-वार विवरण निम्नानुसार हैं:—

क्र. सं.	राज्य	प्रमुख समर्थक	कलस्टर का स्थान	ईएमसी का प्रस्तावित क्षेत्र (एकड़)
1.	केरल	केरल, औद्योगिक अवसंरचना विकास निगम (किन्फ्रा)	खाखानाड, कोच्चि	75.0
2.	मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश राज्य इलेक्ट्रॉनिकी विकास निगम (एमपीएसईडीसी)	बड़वाई, भोपाल	50.0
3.			जबलपुर	40.0
4.	ओडिशा	ओडिशा औद्योगिक अवसंरचना विकास निगम लिमिटेड (आईडीसीओ)	भुवनेश्वर औद्योगिक क्षेत्र, खुर्दा	213.26
5.	राजस्थान	एलसिना, इलेक्ट्रॉनिकी विनिर्माण कलस्टर प्रा. लि. (ईईएमसीपीएल)	खुशकेरा भिवाड़ी	100.70
6.	तमिलनाडु	जीएमआर अवसंरचना लिमिटेड	कृष्णागिरी होसर	527.1
7.	तेलंगाना	आंध्र प्रदेश औद्योगिक अवसंरचना निगम लिमिटेड	ई-सिटी, हैदराबाद	602.36
8.	(तत्कालीन आंध्र प्रदेश)		महेश्वरम	310.15

उपर्युक्त आठ में से कलस्टरों की संचार समिति (एससीसी) को अंतिम अनुमोदन देने के लिए दो आवेदनों अर्थात् बड़वाई, भोपाल और जबलपुर (उपर्युक्त क्र.सं. 2 और 3) की सिफारिश की है।

मोबाइल फोनो से विकिरण

470. श्री जोस के. मणि : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में फील्ड स्टेशनों और मोबाइल फोनो से वैद्युत-चुम्बकीय फील्ड विकिरण के मानकों, तितलियों, मधुमक्खियों, कीटों और चिड़ियाओं पर प्रतिकूल प्रभाव का परीक्षण करने के लिए एक अंतर-मंत्रालयी समिति बनाई है;

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

(ग) क्या समिति ने सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और प्रमुख विशेषताएं क्या हैं; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में विशिष्ट अवशोषण दर के मानक स्तर पर पालन न करने वाले मोबाइल फोनों पर प्रतिबंध सहित क्या अनुवर्ती कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (घ) बेस स्टेशनों और मोबाइल फोनों से विद्युत चुम्बकीय क्षेत्र (ईएमएफ) विकिरण के प्रभावों की जांच करने के लिए दिनांक 24.08.2010 को दूरसंचार विभाग, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् (स्वास्थ्य मंत्रालय), जैव-प्रौद्योगिकी विभाग तथा पर्यावरण और वन मंत्रालय के अधिकारियों को शामिल करके एक अंतर मंत्रालयी समिति (आईएमसी) का गठन किया गया था। आईएमसी ने अपनी रिपोर्ट में पर्यावरणात्मक और स्वास्थ्य संबंधी चिंताओं की जांच की और संकेत किया कि अधिकतर प्रयोगशाला अध्ययन रेडियो फ्रिक्वेंसी विकिरण अनावृत्ति और स्वास्थ्य के बीच सीधा संबंध तलाशने में असफल रहे थे और वैज्ञानिक अध्ययन सभी तक रेडियो फ्रिक्वेंसी विकिरण और स्वास्थ्य के बीच किसी 'कारण और परिणाम' संबंध को सत्यापित नहीं कर पाए हैं।

इस समिति द्वारा सरकार को प्रस्तुत की गई सिफारिशों की महत्वपूर्ण विशेषताओं में, अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित शामिल हैं:—

- भारत में रेडियो फ्रिक्वेंसी (आरएफ) अनावृत्ति बीमा को कम करके मौजूदा सीमा का 1/10 भाग किया जाना चाहिए।
- दूरसंचार विभाग को सभी बेस स्टेशनों, उनके उत्सर्जन स्तर की सूचना सहित एक राष्ट्रीय डाटा बेस तैयार करना चाहिए और उसे आम जनता की सूचना हेतु उपलब्ध कराया जाना चाहिए।
- भारत में निम्नलिखित क्षेत्रों में ईएमएफ विकिरण अनावृत्ति और संबद्ध प्रौद्योगिकियों के स्वास्थ्य संबंधी पहलू के बारे में दीर्घकालिक वैज्ञानिक अनुसंधान संचालित करना:—
 - (क) आरएफ अनावृत्ति का बच्चों के स्वास्थ्य पर प्रभाव।
 - (ख) आरएफ अनावृत्ति का भ्रूण, माताओं और बुजुर्गों के स्वास्थ्य पर प्रभाव।
 - (ग) साझा अवसंरचना स्थलों के अनेक एंटीनाओं से संयुक्त विद्युत-चुम्बकीय क्षेत्र विकिरण प्रभाव अनावृत्ति।
- मोबाइल हैंडसेटों के लिए अमेरिकी फ़ेडरल संचार आयोग (एफसीसी) के मानकों के अनुसार 1 ग्राम मानव कोशिका

के द्रव्यमान के आयतन के रूप में लिए गए और 1.6 वाट/कि.ग्रा. तक सीमित औसतन 6 मिनट की अवधि वाली विशिष्ट आमेलन दर (एसएआर) के स्तर को अपनाया।

(ङ) आईएमसी की रिपोर्ट के मद्देनजर, दूरसंचार विभाग द्वारा की गई कार्रवाई में, अन्य बातों के साथ-साथ, निम्नलिखित शामिल हैं:—

- रेडियो फ्रिक्वेंसी क्षेत्र (बेस स्टेशन उत्सर्जन) हेतु अनावृत्ति सीमा के मानकों को घटाकर दिनांक 01.09.2012 से अंतर्राष्ट्रीय गैर-आयनीकरण विकिरण संरक्षण आयोग (आईसीएनआईआरपी) द्वारा निर्धारित मौजूदा सीमा का 1/10वां भाग कर दिया गया है।
- विशिष्ट आमेलन दर (एसएआर) मूल्य के बारे में दिनांक 01.09.2012 से प्रभावी, निम्नलिखित निर्देश जारी किए गए हैं:—
 - (क) मोबाइल हैंडसेटों हेतु एसएआर स्तर को 1 ग्राम मानव कोशिका के द्रव्यमान के आयतन के लिए औसतन 1.6 वाट/कि.ग्रा. तक सीमित किया गया।
 - (ख) सभी नए डिजाइन के मोबाइल फोनों के संबंध में दिनांक 1 सितम्बर, 2012 से 1 ग्राम मानव कोशिका के द्रव्यमान के लिए औसतन 1.6 वाट/कि.ग्रा. तक एसएआर मूल्य का अनुपालन किया जाएगा।
 - (ग) दिनांक 1 सितम्बर, 2013 से केवल 1.6 वाट/कि.ग्रा. संशोधित एसएआर मूल्य वाले मोबाइल हैंडसेटों का ही भारत में घरेलू बाजार हेतु निर्माण या आयात करने की अनुमति दी गई है।
 - (घ) एसएआर मूल्य को हैंडसेटों पर दर्शाया जाना है।
- विज्ञान और अभियांत्रिकी अनुसंधान बोर्ड ने जीवन अर्थात् मानवों, जीवित प्राणी-तंत्रों, पशु और वनस्पति जगत तथा पर्यावरण पर गैर-आयनीकृत (300 मेगाहर्ट्ज़ से 3 गीगाहर्ट्ज़) बैंड वाले मोबाइल टावरों और हैंडसेटों से ईएमएफ विकिरण अनावृत्ति के संभावित प्रभाव का अध्ययन करने के लिए पहल की है। वैज्ञानिक अध्ययन संबंधी विज्ञापन के प्रत्युत्तर में 158 प्रस्ताव प्राप्त हुए जिनमें से इस चरण तक 79 प्रस्तावों को चुना गया है।
- दूरसंचार विभाग ने मोबाइल प्रयोक्ताओं के लिए सावधानीपरक दिशा-निर्देश जारी किए हैं। साथ ही, आम जनता की

जानकारी हेतु दूरसंचार विभाग ने मोबाइल संचार रेडिया तरंगों और सुरक्षा विषय पर एक हस्तपुस्तिका जारी की है।

नष्ट होने वाली वस्तुओं संबंधी कार्गो केन्द्र

471. श्री नारणभाई भिखाभाई काछादिया : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने अहमदाबाद हवाईअड्डे पर नष्ट होने वाली वस्तुओं संबंधी कार्गो केन्द्र स्थापित किए जाने के लिए एक संगठन को भूमि आवंटित की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में हस्ताक्षरित समझौते का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस उद्देश्य के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 'अनापत्ति प्रमाणपत्र' जारी किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) और (ख) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (भाविप्रा) ने अहमदाबाद हवाईअड्डे पर नश्वर (पैरिशबल) कार्गो के लिए एक केन्द्र की स्थापना हेतु 15 मई, 2009 से 14 मई, 2016 तक 07 वर्ष के अवधि के लिए मैसर्स गुजरात एग्रो इंडस्ट्रीज कॉर्पोरेशन लिमिटेड (जीएआईसीएल) को 3685 वर्ग मीटर भूमि पट्टे पर दी है।

(ग) और (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने विभिन्न निबंधनों और शर्तों के साथ मैसर्स गुजरात एग्रो इंडस्ट्रीज कॉर्पोरेशन लिमिटेड (जीएआईसीएल) को "अनापत्ति प्रमाण पत्र" जारी कर दिया है ताकि वे नश्वर (पैरिशबल) कार्गो के मौजूदा केन्द्र के प्रचालन तथा प्रबंधन के लिए एक एजेंसी को नियुक्त कर सकें।

दावा रहित ईपीएफ

472. श्री दुष्यंत चौटाला : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मचारी भविष्य निधि संगठन (ईपीएफओ) में बहुत बड़ी दावा-रहित राशि कर्मचारी भविष्य निधि में जमा है;

(ख) यदि हां, तो कर्मचारी भविष्य निधि संगठन के पास जमा ऐसी दावा-रहित राशि का राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस दावा-रहित राशि के उचित उपयोग के लिए कोई योजना बनाई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) कर्मचारी भविष्य निधि संगठन के पास कोई अदावाकृत राशि जमा नहीं है। तथापि, कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 के पैरा 72(6) के अनुसार कतिपय खातों को 'अप्रचालित खातों' के रूप में वर्गीकृत किया है जिनमें लगातार 36 महीनों से कोई अंशदान प्राप्त नहीं हुआ है। तथापि, ऐसे सभी अप्रचालित खातों के निश्चित दावेदार हैं।

वर्ष 2012-13 के लिए संगठन की वार्षिक खात विवरणी के अनुसार, अप्रचालित खातों में 26,496.61 करोड़ रुपए जमा हैं। 31 मार्च, 2013 की स्थिति के अनुसार अप्रचालित खातों में जमा राशि का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) कर्मचारी भविष्य निधि संगठन इस निधि का न्यासी होने के कारण सदस्यों के व्यक्तिगत खातों का अनुरक्षण करता है और सदस्यों के खातों में उपलब्ध जमा राशि का भुगतान सदस्यों को आवेदन प्रस्तुत करने पर किया जाता है। इस प्रकार अप्रचालित खातों में जमा राशि का उपयोग सदस्यों के खातों का निपटान करने को छोड़कर अन्य लाभकारी योजनाओं के लिए नहीं किया जा सकता।

विवरण

राज्य-वार अप्रचालित खाते

(भविष्य निधि)

31 मार्च, 2013 की स्थिति के अनुसार

(करोड़ रुपए में)

क्र.सं.	राज्य	राशि
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश (तेलंगाना सहित)	1,992.27
2.	बिहार	199.39
3.	छत्तीसगढ़	357.84
4.	दिल्ली	2,432.57
5.	गोवा	142.75

1	2	3
6.	गुजरात (दमन और दीव तथा दादरा और नगर हवेली सहित)	1,889.56
7.	हरियाणा	1,399.55
8.	हिमाचल प्रदेश	157.65
9.	झारखंड	248.26
10.	कर्नाटक	2,947.23
11.	केरल (लक्षद्वीप सहित)	399.72
12.	मध्य प्रदेश	633.24
13.	महाराष्ट्र	5,716.61
14.	असम, अरुणाचल प्रदेश, त्रिपुरा, मेघालय, नागालैंड, मणिपुर एवं मिज़ोरम राज्य	169.11
15.	ओडिशा	471.08
16.	पंजाब (चंडीगढ़ संघ क्षेत्र सहित)	1,188.58
17.	राजस्थान	711.1
18.	तमिलनाडु (पुदुचेरी सहित)	2,371.01
19.	उत्तराखंड	110.90
20.	उत्तर प्रदेश	1,570.17
21.	पश्चिम बंगाल (सिक्किम तथा अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह सहित)	1,387.19
कुल		26,496.61

पूर्वी अफ्रीका से खनिज

473. श्री आर. धुवनारायण : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार विदेशों से, विशेषकर पूर्वी अफ्रीका के देशों से कतिपय खनिजों के अधिग्रहण की संभावनाएं तलाश रही है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और पूर्वी अफ्रीका के

देशों से खनिज संसाधन प्राप्त करने के लिए इनके साथ कोई समझौता ज्ञापन, यदि कोई हो, पर हस्ताक्षर किए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) खान मंत्रालय, दक्षिण अफ्रीका में वार्षिक खनन सम्मेलन 'माइनिंग इंडाबा' में सहभागिता करता रहा है ताकि भारतीय कंपनियां अफ्रीका के खनन क्षेत्र में संभावनाएं तलाश सकें।

(ख) खान मंत्रालय और कोयला मंत्रालय का मोजाम्बिक गणराज्य के साथ सामान्य समझौता ज्ञापन है। इसी प्रकार, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय का सूडान गणराज्य के साथ सामान्य समझौता ज्ञापन है।

बेरोजगारों के लिए सामाजिक सुरक्षा

474. श्रीमती के. मरगथम : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान में देश में ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों में बेरोजगार व्यक्तियों की राज्य-वार कुल संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार का विचार इन सभी बेरोजगार व्यक्तियों को और उन व्यक्तियों को जिन्हें एक निश्चित समयवाधि में रोजगार नहीं दिया जा सका, को सामाजिक सुरक्षा लाभ प्रदान करने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) रोजगार एवं बेरोजगारी के अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण (एनएसएस) कार्यालय, सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा आयोजित किए जाने वाले श्रम बल सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं। 2011-12 के नवीनतम सर्वेक्षण परिणामों के अनुसार रोजगाररत एवं बेरोजगार व्यक्तियों की अनुमानित संख्या निम्नानुसार है:-

(करोड़ में)

	रोजगाररत	बेरोजगार
ग्रामीण	33.7	0.62
शहरी	13.7	0.44
योग	47.4	1.06

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार बेरोजगारी दरें संलग्न विवरण में दी गई हैं।

(ख) से (घ) असंगठित कामगार सामाजिक सुरक्षा अधिनियम, 2008 के तहत सामाजिक सुरक्षा लाभ का बेरोजगार व्यक्तियों तक विस्तार करने का कोई प्रस्ताव नहीं है क्योंकि वे अधिनियम में परिभाषित किए गए पात्रता मापदंड में नहीं आते।

विवरण

देश में ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार बेरोजगारी दरें (%) सामान्य स्थिति (समायोजित)

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	बेरोजगारी दरें (%)	
		ग्रामीण	शहरी
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	1.2	4.3
2.	अरुणाचल प्रदेश	1.7	4.8
3.	असम	4.5	5.6
4.	बिहार	3.2	5.6
5.	छत्तीसगढ़	0.8	4.3
6.	दिल्ली	7.8	3.5
7.	गोवा	5.1	4.6
8.	गुजरात	0.3	0.8
9.	हरियाणा	2.4	4.2
10.	हिमाचल प्रदेश	1.0	4.0
11.	जम्मू और कश्मीर	2.5	7.0
12.	झारखंड	2.1	5.1
13.	कर्नाटक	0.9	2.9
14.	केरल	6.8	6.1
15.	मध्य प्रदेश	0.4	2.6
16.	महाराष्ट्र	0.7	2.3
17.	मणिपुर	2.6	7.1

1	2	3	4
18.	मेघालय	0.4	2.8
19.	मिज़ोरम	1.8	5.0
20.	नागालैंड	15.1	23.8
21.	ओडिशा	2.2	3.5
22.	पंजाब	1.9	2.8
23.	राजस्थान	0.7	3.1
24.	सिक्किम	1.0	2.3
25.	तमिलनाडु	2.0	2.7
26.	त्रिपुरा	10.5	25.2
27.	उत्तराखंड	2.5	5.3
28.	उत्तर प्रदेश	0.9	4.1
29.	पश्चिम बंगाल	2.7	4.8
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	5.4	8.6
31.	चंडीगढ़	0.0	6.4
32.	दादरा और नगर हवेली	0.0	0.0
33.	दमन और दीव	0.0	0.5
34.	लक्षद्वीप	16.0	11.5
35.	पुदुचेरी	0.8	2.9
अखिल भारत		1.7	3.4

स्रोत: एनएसएस रिपोर्टें, 2011-12.

स्पेक्ट्रम प्रभार से अर्जित राजस्व

475. श्री एन. क्रिष्णप्पा : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान में देश में मोबाइल टेलीफोन कनेक्शनों की राज्य-वार और कंपनी-वार संख्या कितनी है;

(ख) गत तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान सरकार द्वारा लाइसेंस शुल्क एवं स्पेक्ट्रम प्रभार के रूप में अलग-अलग अर्जित किए गए राजस्व का वर्ष-वार एवं संचालकों-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कुछ दूरसंचार संचालकों द्वारा अपनी बकाया राशि का भुगतान करने में चूक हुई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं एवं इस संबंध में सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का संचालकों-वार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) चालू वर्ष में सरकार द्वारा संचालक-वार कितना राजस्व अर्जित किए जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) फिलहाल देश में मोबाइल टेलीफोन कनेक्शनों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार और कंपनी-वार संख्या क्रमशः संलग्न विवरण-1क और 1ख में दी गई है।

(ख) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान लाइसेंस शुल्क और स्पेक्ट्रम प्रभार के रूप में सरकार द्वारा अलग-अलग अर्जित राजस्व का वर्ष-वार और प्रचालक-वार ब्यौरा क्रमशः संलग्न विवरण-1क और 1ख में दिया गया है।

(ग) और (घ) जी, हां। सरकार द्वारा प्रचालक-वार की गई कार्रवाई और उसका ब्यौरा संलग्न विवरण-1ख में दिया गया है।

(ङ) सरकार द्वारा चालू वर्ष के दौरान राजस्व बजट अनुमान निम्न रूप में अर्जित किए जाने की संभावना है:—

- (i) लाइसेंस शुल्क — 13,520.00 करोड़ रुपए।
(ii) नीलामी बजट सहित स्पेक्ट्रम प्रभार — 40,471.00 करोड़ रुपए।

विवरण-1(क)

दिनांक 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार सेवा क्षेत्र-वार मोबाइल टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या

क्र. सं.	सेवा क्षेत्र का नाम	टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या (मिलियन में)
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	67.19
2.	असम	15.50
3.	बिहार	62.61
4.	गुजरात	54.55

1	2	3
5.	हरियाणा	20.98
6.	हिमाचल प्रदेश	7.19
7.	जम्मू और कश्मीर	8.19
8.	कर्नाटक	54.28
9.	केरल	30.65
10.	मध्य प्रदेश	55.20
11.	महाराष्ट्र	72.59
12.	पूर्वोत्तर	9.54
13.	ओडिशा	25.48
14.	पंजाब	31.13
15.	राजस्थान	53.18
16.	तमिलनाडु	75.95
17.	उत्तर प्रदेश (पूर्व)	78.81
18.	उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	49.03
19.	पश्चिम बंगाल	43.13
20.	कोलकाता	21.21
21.	दिल्ली	42.95
22.	मुंबई	30.82
अखिल भारत		910.16

स्रोत: सलाहकार ईसीओ, डीओटी।

विवरण-1(ख)

दिनांक 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार कंपनी-वार मोबाइल टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या

क्र. सं.	कंपनी/प्रचालक का नाम	मोबाइल टेलीफोन कनेक्शनों की संख्या (मिलियन में)
1	2	3
1.	बीएसएनएल	91.61

1	2	3	1	2	3
2.	एमटीएनएल	3.40	9.	लूप मोबाइल	2.85
3.	भारती एयरटेल	208.24	10.	कोरडेंट टेलीवेन्चर (इससे पहले एचएफसीएल)	2.27
4.	रिलायंस	108.34	11.	सिस्टेमा श्याम टेली सर्विसेज़	9.10
5.	वोडाफोन इस्सार	168.27	12.	टेलीविंग्स (इससे पहले यूनोनोर)	37.88
6.	टाटा टेलीसर्विसेज	72.97	13.	वीडियोकॉन	5.41
7.	आईडिया मोबाइल	137.72			
8.	एयरसेल/डिशनेट	62.97		अखिल भारत कुल	910.16

स्रोत: सलाहकार ईसीओ, डीओटी।

विवरण-II(क)

अभिगम सेवा प्रदाताओं के संबंध में वर्ष 2011-12, 2012-13, 2013-14 और 2014-15 (पहली तिमाही) के लिए
प्रचालक-वार लाइसेंस शुल्क संग्रह

क्र.सं.	प्रचालक का नाम	वर्ष			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014 (पहली तिमाही)
1	2	3	4	5	6
1.	एयरसेल लिमिटेड	226.06	239.07	252.73	0.47
2.	एयरसेल सेल्युलर लिमिटेड	41.13	39.53	39.35	0.00
3.	भारती एयरटेल लिमिटेड	2,903.19	2,991.33	3416.32	1.16
4.	भारती हेक्साकॉम लिमिटेड	180.76	185.81	204.46	0.00
5.	बीपीएल मोबाइल कम्युनिकेशंस लिमिटेड	51.17	32.98	32.04	0.00
6.	बीएसएनएल	1,744.17	1229.37	1694.45	3.5
7.	डिशनेट वायरलेस लिमिटेड	168.64	198.86	279.49	0.77
8.	एटीस्लॉट डीबी टेलीकॉम प्राइवेट लिमिटेड	2.52	0.65	0.00	0.00
9.	एचएफसीएल इनफोटेक लिमिटेड	8.81	11.48	9.23	0.65
10.	आईडिया सेल्युलर लिमिटेड	976.90	1132.40	1311.5	6.06
11.	आईडिया मोबाइल कम्युनिकेशंस लिमिटेड	260.46	313.30	417.24	1.15

1	2	3	4	5	6
12.	लूप टेलीकॉम लिमिटेड	0.24	0.00	0.00	0.00
13.	एमटीएनएल	224.69	234.95	165.36	0.00
14.	रिलाइबल इंटरनेट सर्विसेज लिमिटेड	12.45	16.26	17.97	0.00
15.	रिलायंस कम्युनिकेशंस लिमिटेड	732.46	618.91	677.71	10.65
16.	रिलायंस टेलीफॉम लिमिटेड	126.23 ¹	153.73	208.39	0.46
17.	एस टेल प्राइवेट लिमिटेड	2.96	0.01	0.00	0.00
18.	सिस्टेमा श्याम टेली एसवीएस लिमिटेड	92.27	106.52	75.52	0.22
19.	स्पाईस कम्युनिकेशंस लिमिटेड	113.40	133.71	177.72	0.89
20.	टाटा टेलीसर्विस लिमिटेड	718.19	762.64	641.77	5.52
21.	टाटा टेलीसर्विस महाराष्ट्र लिमिटेड	198.74	199.29	174.54	0.38
22.	यूनितेक वायरलेस ईस्ट प्राइवेट लिमिटेड	51.89	62.81	66.12	0.5
23.	यूनितेक वायरलेस कोलकाता लिमिटेड	7.19	5.80	0.05	0.00
24.	यूनितेक वायरलेस मुंबई प्राइवेट लिमिटेड	8.88	10.42	0.08	0.00
25.	यूनितेक वायरलेस नॉर्थ प्राइवेट लिमिटेड	17.05	21.13	19.61	0.00
26.	यूनितेक वायरलेस साऊथ प्राइवेट लिमिटेड	25.09	25.35	19.86	0.00
27.	यूनितेक वायरलेस तमिलनाडु प्राइवेट लिमिटेड	7.41	3.99	0.04	0.00
28.	यूनितेक वायरलेस वेस्ट प्राइवेट लिमिटेड	36.11	53.54	31.49	0.00
29.	वीडियोकोन टेलीकॉम लिमिटेड	17.54	8.10	24.83	2.31
30.	वोडाफोन एस्सार सेल्युलर लिमिटेड	272.47	291.84	298.56	0.18
31.	वोडाफोन एस्सार डिजिटल	290.99	316.23	358.7	1.65
32.	वोडाफोन एस्सार ईस्ट लिमिटेड	75.28	75.47	73.74	0.16
33.	वोडाफोन एस्सार गुजरात लिमिटेड	243.56	236.58	232.22	0.05
34.	वोडाफोन एस्सार लिमिटेड	180.75	176.38	175.83	0.00
35.	वोडाफोन एस्सार मोबाइल सर्विसेज लिमिटेड	180.94	192.32	191.42	0.00
36.	वोडाफोन एस्सार साऊथ लिमिटेड	808.45	891.04	1027.16	5.24
37.	वोडाफोन एस्सार स्पेसटेल प्राइवेट लिमिटेड	92.46	117.02	134.93	0.29
	कुल	11,101.50	11088.80	12450.43	42.26

विवरण-II(ख)

स्पेक्ट्रम उपयोग (डब्ल्यूपीएफ स्कंध) से अर्जित राजस्व

करोड़ रुपए में

प्रचालक का नाम	2011-12	2012-13	2013-14	2014 (पहली तिमाही)
बीएसएनएल	459.21	382.78	485.22	116.36
एमटीएनएल	40.28	40.78	35.27	0.00
रिलायंस टेलीकॉम	85.41	87.57	117.30	0.00
रिलायंस कॉम	166.73	135.66	190.45	63.80
एसएसटीएल	33.18	35.77	31.08	7.07
टीटीएसएल	232.07	117.16	249.99	52.17
टीटीएमएल	71.96	63.75	78.84	18.85
एयरसेल	151.45	148.58	183.16	49.29
भारती	1646.98	1581.40	2055.31	449.69
बीपीएल मोबाइल	33.5	31.28	0.00	0.00
डिशनेट	83.12	73.61	105.66	25.76
एचएफसीएल	1.15	2.81	2.77	0.30
आईडिया	678.08	659.70	950.50	250.32
लूप टेलीकॉम	0	0.05	0.00	0.00
एस टेल	2.49	0.27	0.00	0.00
स्पाईस कम्युनिकेशंस	64.47	73.50	92.69	23.53
टेलीविंग्स		0.00	3.95	4.10
यूनिकैक	59.32	58.46	68.79	10.51
वीडियोकॉन	6.02	1.11	7.35	1.80
वोडाफोन	987.85	893.99	1503.26	397.12

विवरण-III

अपनी बकाया राशि का भुगतान करने में चूक करने वाले प्रचालक

क्र.सं.	प्रचालक का नाम	की गई कार्रवाई
1.	मैसर्स जूप मोबाइल कम्युनिकेशंस लिमिटेड	50 करोड़ रुपए धनराशि वाले वित्तीय बैंक गारंटी का नकदीकरण कर लिया गया है और इसे प्रतिभूति जमा धनराशि के रूप में रखा गया है।

केरल स्थित हवाईअड्डों में घरेलू विमान
कार्गो टर्मिनल

476. श्री एंटो एन्टोनी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केरल में स्थित किसी भी हवाईअड्डे में घरेलू हवाई कार्गो टर्मिनल विकसित करने का है;

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

(ग) इन हवाई कार्गो टर्मिनल से संबंधित कार्य को कब तक प्रारंभ किए जाने एवं पूरा किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) से (ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के हवाईअड्डों तथा संयुक्त उपक्रम हवाईअड्डों पर घरेलू कार्गो सुविधाओं सहित विमान कार्गो टर्मिनलों का विकास उनके मौजूदा बाजार स्थितियों के आंकलन तथा ऐसी सुविधाओं की भावी संभाव्यता के आधार पर समय-समय पर संबंधित हवाईअड्डा प्रचालकों द्वारा किया जाता है। ऐसी सुविधाओं को स्थापित करने की सुविधाओं के राजस्व तथा व्यय सहित व्यवहार्यता और इसकी समय-सीमा संबंधित हवाईअड्डा प्रचालकों के व्यापार मॉडलों पर निर्भर करती है।

[हिन्दी]

विधायी विधेयकों का लंबन

477. श्रीमती कमला पाटले : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छत्तीसगढ़ सहित विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा पारित विधेयक केन्द्र सरकार के पास लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और केन्द्र सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने लंबित विधेयकों को निपटाने/अंतिम रूप देने के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, हां।

(ख) से (ङ) भारत के संविधान के अनुच्छेद 254(2) के साथ पठित अनुच्छेद 200 के अधीन प्राप्त विधान-मंडल विधेयकों के राज्य-वार ब्यौरे, भारत के संविधान के अनुच्छेद 201के अधीन माननीय भारत के राष्ट्रपति के विचार और अनुमति के लिए और आज की तारीख तक संघ सरकार के पास लंबित हैं, संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

संबद्ध केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों के साथ परामर्श करके राज्य विधान की निम्नलिखित दृष्टिकोण से समीक्षा की जाती है:—

- (i) केन्द्रीय विधियों के साथ प्रतिकूलता;
- (ii) राष्ट्रीय या केन्द्री नीति से विचलन; और
- (iii) विधिक और संवैधानिक विधिमान्यता।

जब कभी आवश्यक हो तो राज्य सरकारें उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए ऐसे विधान/विधेयकों के उपबंधों को उपांतरित/संशोधित करने के लिए परामर्श करती हैं। शीघ्रातिशीघ्र किसी विनिश्चय पर पहुंचने की दृष्टि से कभी-कभी राज्य सरकारों और भारत सरकार ने मंत्रालयों/विभागों के साथ भी विचार-विमर्श किए जाते हैं। इसलिए इसे अंतिम रूप देने के लिए कोई समय-सीमा नियत नहीं की जा सकती है।

विवरण

भारत के राष्ट्रपति के विचार के लिए भारत के संविधान के अनुच्छेद 200 के अधीन राज्यों के विधान मंडल द्वारा पारित विधेयक और संबंधित राज्यपालों द्वारा रोके गए विधेयक

क्र. सं.	राज्य का नाम	विधेयक का विषय	विधेयक की प्रास्थिति
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश उत्पाद-शुल्क (तीसरा संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित

1	2	3	4
2.	आंध्र प्रदेश	ठेका श्रम (विनियमन और उत्सादन) (आंध्र प्रदेश संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित
3.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश अपराधियों की सामुदायिक सेवा विधेयक, 2010	लंबित
4.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश साहूकार और एंक्रीडिटड लोन प्रोवाइडर्स विधेयक, 2010	लंबित
5.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश किराया नियंत्रण विधेयक, 2011	लंबित
6.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश स्टेट कमीशन फोर शड्यूल कास्ट एंड शड्यूल ट्राइब्स (संशोधन) विधेयक, 2013	लंबित
7.	आंध्र प्रदेश	आंध्र प्रदेश स्टेट कमीशन फोर शड्यूल ट्राइब्स (संशोधन) विधेयक, 2013	लंबित
8.	असम	असम उपदान (संशोधन) विधेयक, 2009	लंबित
9.	असम	असम ग्रामीण स्वास्थ्य विनियामक प्राधिकरण विधेयक, 2004	लंबित
10.	असम	असम शिरा नियंत्रण विधेयक, 2011	लंबित
11.	बिहार	बिहार गन्ना (प्रदाय और क्रय का विनियमन) (संशोधन) विधेयक, 2007	लंबित
12.	बिहार	दी बंगाल आगरा और असम सिविल कोर्ट (बिहार एमेन्डमेंट) बिल, 2013	लंबित
13.	छत्तीसगढ़	छत्तीसगढ़ जमाकर्ताओं के ब्याज का संरक्षण विधेयक, 2005 (फोर प्रोटेक्शन ऑफ स्माल इनवेस्टर्स)	लंबित
14.	छत्तीसगढ़	छत्तीसगढ़ धर्म स्वातंत्र (संशोधन) विधेयक, 2006	लंबित
15.	छत्तीसगढ़	द छत्तीसगढ़ ऐजुकेशनल इंस्टीट्यूशंस (मैनेजमेंट) बिल, 2006	लंबित
16.	छत्तीसगढ़	छत्तीसगढ़ सहकारी सोसाइटी (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2013	लंबित
17.	छत्तीसगढ़	दंड प्रक्रिया संहिता (छत्तीसगढ़ संशोधन) विधेयक, 2006	लंबित
18.	गुजरात	गुजरात टेननसी और कृषि भूमि विधि (संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
19.	गुजरात	गुजरात लोकायुक्त आयोग बिल, 2013	लंबित
20.	हरियाणा	हरियाणा पब्लिक परिसर और भूमि (निष्काशन और किराया वसूली) संशोधन विधेयक, 2006	लंबित
21.	हरियाणा	हरियाणा श्री दुर्गा माता श्राइन विधेयक, 2012	लंबित
22.	हरियाणा	दि हरियाणा प्रोटेक्शन ऑफ इन्ट्रेस्ट ऑफ डिपोजिस्टर्स इन फाइनेशियल एस्टाब्लिसमेंट बिल, 2013	लंबित
23.	हरियाणा	द इंदिरा गांधी यूनिवर्सिटी, मीरपुर (एमेन्डमेंट) बिल, 2014	लंबित
24.	हिमाचल प्रदेश	हिमाचल प्रदेश अभिभावक और आश्रित भरण-पोषण (संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित

1	2	3	4
25.	हिमाचल प्रदेश	हिमाचल प्रदेश विद्युत (उत्पादन पर कराधान) विधेयक, 2011	लंबित
26.	हिमाचल प्रदेश	हिमाचल प्रदेश विशेष न्यायालय (संपत्ति की कुर्की और अधिग्रहण) विधेयक, 2011	लंबित
27.	झारखंड	दंड प्रक्रिया संहिता (झारखंड संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
28.	झारखंड	झारखंड विश्वविद्यालय प्रौद्योगिकी विधेयक, 2011	लंबित
29.	झारखंड	दि झारखंड रजिस्ट्रेशन ऑफ मैरिज बिल, 2012	लंबित
30.	कर्नाटक	कारखाना (कर्नाटक संशोधन) विधेयक, 2011 (कार्य घंटों बढ़ाने के लिए)	लंबित
31.	कर्नाटक	कर्नाटक समुद्री बोर्ड विधेयक, 2011	लंबित
32.	कर्नाटक	कर्नाटक भूमि अतिचार (प्रतिषेध) विधेयक, 2011	लंबित
33.	कर्नाटक	कर्नाटक अभ्यर्थियों द्वारा अनिवार्य सेवा प्रशिक्षण संपूरित चिकित्सीय पाठ्यक्रम विधेयक, 2012 (कर्नाटक वैद्याकिया कोर्सगलानू पुर्णागोलुसिदा अभ्यर्थीगाला काडया सेवा ताराबेटी विधेयक, 2012	लंबित
34.	कर्नाटक	विद्युत (कर्नाटक संशोधन) विधेयक, 2013	लंबित
35.	कर्नाटक	दि कर्नाटक स्टेट यूनिवर्सिटीज (सेन्कड एमेंडमेंट) बिल, 2013	लंबित
36.	केरल	पलाचिमादा कोकोकोला पीड़ित अनुतोष और प्रतिकर दावा विशेष अधिकरण विधेयक, 2011	लंबित
37.	केरल	राष्ट्रीय मंडल न्यास कोजिकोडे (उपक्रम का अर्जन और अंतरण) विधेयक, 2012	लंबित
38.	केरल	केरल वित्तीय स्थापनों निक्षेपकर्ताओं के हित संरक्षण विधेयक, 2012	लंबित
39.	मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश स्टांप विधेयक, 2009	लंबित
40.	मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश आतंकवादी एवं उच्चछेदक गतिविधियां तथा संगठित अपराध नियंत्रण विधेयक, 2010	लंबित
41.	मध्य प्रदेश	मध्य प्रदेश कपास बीज (पूर्ति वितरण एवं विक्रय का विनियमन तथा विक्रय मूल्य का निर्धारण) विधेयक, 2010	लंबित
42.	मध्य प्रदेश	दि कोड ऑफ त्रिमीनल प्रोसिजर (मध्य प्रदेश एमेंडमेंट) बिल, 2013	लंबित
43.	महाराष्ट्र	महाराष्ट्र पशु संरक्षण (संशोधन) विधेयक, 1995	लंबित
44.	महाराष्ट्र	दंड प्रक्रिया संहिता (महाराष्ट्र संशोधन) विधेयक, 2006	लंबित
45.	महाराष्ट्र	अनाथआलय और अन्य पूर्तगृह (पर्यवेक्षण और नियंत्रण) निशक्त व्यक्ति (समान अवसर अधिकार संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) और भवन तथा अन्य संनिर्माण कर्मकार (नियोजन और सेवा शर्त विनियमन) (महाराष्ट्र संशोधन) विधेयक, 2009	लंबित

1	2	3	4
46.	महाराष्ट्र	बंबई प्राथमिक शिक्षा (संशोधन) विधेयक, 2009	लंबित
47.	महाराष्ट्र	मोटर यान (महाराष्ट्र संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित
48.	महाराष्ट्र	महाराष्ट्र सहकारी समिति (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित
49.	महाराष्ट्र	महाराष्ट्र क्षेत्रीय और नगर योजना (संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
50.	महाराष्ट्र	सह पराचिकित्सा परिषद् विधेयक, 2012	लंबित
51.	महाराष्ट्र	सह भू-राजस्व संहिता (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2012	लंबित
52.	महाराष्ट्र	सह नगर निगम और नगर पालिका परिषद् (दूसरा संशोधन) विधेयक, 2012	लंबित
53.	मणिपुर	मणिपुर निक्षेपकर्ता संरक्षण (वित्तीय स्थापनों में) विधेयक, 2012	लंबित
54.	मणिपुर	मणिपुर लोक आयुक्त विधेयक, 2014	लंबित
55.	मेघालय	दि मेघालय पुलिस (एमेंडमेंट) बिल, 2013	लंबित
56.	मेघालय	दि पाइजन (मेघालय एमेंडमेंट) बिल, 2013	लंबित
57.	ओडिशा	ओडिशा अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़ा वर्ग जाति प्रमाणपत्र (जारी करना और सत्यापन विनियम), 2011	लंबित
58.	ओडिशा	ओडिशा समुद्री बोर्ड विधेयक, 2011	लंबित
59.	ओडिशा	ओडिशा भू-जल (विनियमन, विकास और प्रबंध) विधेयक, 2011	लंबित
60.	ओडिशा	दि आरबिट्रेशन एंड कांसीलेशन (ओडिशा एमेंडमेंट) बिल, 2012	लंबित
61.	ओडिशा	दि ओडिशा लोकायुक्त बिल, 2014	लंबित
62.	पंजाब	पंजाब भूमि सुधार (संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित
63.	पंजाब	कारागार (पंजाब संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
64.	पंजाब	दंड प्रक्रिया संहिता (पंजाब संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित
65.	पंजाब	भारतीय दंड संहिता (पंजाब संशोधन) विधेयक, 2010	लंबित
66.	पंजाब	दि पेमेंट ऑफ वेजेज (पंजाब एमेंडमेंट) बिल, 2013	लंबित
67.	पंजाब	दि पंजाब लेबर वेलफेयर एंड (एमेंडमेंट) बिल, 2014	लंबित
68.	राजस्थान	राजस्थान धर्म स्वतंत्रता विधेयक (क्षेत्रीय विधेयकों की स्वतंत्रता), 2008	लंबित
69.	सिक्किम	सिक्किम स्थानीय नियोजन संशोधन विधेयक, 2008	लंबित

1	2	3	4
70.	सिक्किम	सिक्किम (पारिस्थितिकीय कार्य वन रक्षक गठन) विधेयक, 2008	लंबित
71.	सिक्किम	सिक्किम रोलेप-जल विद्युत शक्ति परियोजना (भूमि का अंतरण और उसे निहित करना) विधेयक, 2012-13	लंबित
72.	तमिलनाडु	सिक्किम लोक आयुक्त (संशोधन) विधेयक, 2012	लंबित
73.	तमिलनाडु	भारतीय दंड संहिता और दंड प्रक्रिया संहिता (तमिलनाडु संशोधन) विधेयक, 2006	लंबित
74.	तमिलनाडु	तमिलनाडु व्यवसायिक शैक्षणिक संस्था (प्रवेश और फीस अवधारण विनियमन) विधेयक, 2006	लंबित
75.	तमिलनाडु	औद्योगिक नियोजन (स्थायी आदेश) तमिलनाडु संशोधन विधेयक, 2008	लंबित
76.	तमिलनाडु	तमिलनाडु, कारबार सुविधा विधेयक, 2009	लंबित
77.	तमिलनाडु	तमिलनाडु प्राइवेट वन संरक्षण (संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
78.	तमिलनाडु	भारतीय स्टॉप (तमिलनाडु दूसरा संशोधन) विधेयक, 2012	लंबित
79.	तमिलनाडु	अन्नामलाई विश्वविद्यालय (संशोधन) विधेयक, 2012	लंबित
80.	तमिलनाडु	औद्योगिक विवाद (तमिलनाडु संशोधन) विधेयक, 2013	लंबित
81.	तमिलनाडु	तमिलनाडु स्टॉप विधेयक, 2013	लंबित
82.	तमिलनाडु	दि राइट टू फेयर कम्पनशेसन एंड ट्रंसप्रेसी इन लैंड एक्व्यूजिशन, रिहेबलिटेशन एंड रिसेटलमेंट (तमिलनाडु एमेंडमेंट), बिल, 2014	लंबित
83.	त्रिपुरा	त्रिपुरा निजी यान अपेक्षा और नियंत्रण विधेयक, 2011	लंबित
84.	त्रिपुरा	त्रिपुरा राज्य अल्पसंख्यक आयोग विधेयक, 2008	लंबित
85.	उत्तराखंड	भारतीय स्टॉप (उत्तराखंड संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
86.	उत्तराखंड	भारतीय स्टॉप (उत्तराखंड संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
87.	उत्तराखंड	भारतीय रजिस्ट्रीकरण (उत्तराखंड संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
88.	उत्तर प्रदेश	उत्तर प्रदेश राज्य अल्पसंख्यक शैक्षणिक संस्था प्राधिकरण विधेयक, 2011	लंबित
89.	उत्तर प्रदेश	दंड प्रक्रिया संहिता (उत्तर प्रदेश दूसरा संशोधन) विधेयक, 2011	लंबित
90.	पश्चिम बंगाल	पश्चिम बंगाल ग्रामीण स्वास्थ्य विनियामक प्राधिकरण विधेयक, 2009	लंबित
91.	पश्चिम बंगाल	पश्चिम बंगाल वित्तीय संस्थाओं में निक्षेपकर्ता हित संरक्षण विधेयक, 2013	लंबित

व्यावसायिक शिक्षा

478. श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने वर्ष 2022 तक 500 मिलियन कुशल कर्मकारों के सृजन हेतु कोई योजना बनाई है; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ बनाई गई योजना का ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा की गई अनुवर्ती कार्रवाई क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) राष्ट्रीय कौशल विकास नीति (एनपीएसडी), फरवरी, 2009 ने वर्ष 2022 तक 500 मिलियन व्यक्तियों को कुशल बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया है।

(ख) इस प्रयोजनार्थ बनाई गई योजना इस प्रकार है:—

- (i) सरकार ने उपर्युक्त लक्ष्य को 20 केन्द्रीय मंत्रालयों तथा राष्ट्रीय कौशल विकास निगम (एनएसडीसी) में वितरित किया है। ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।
- (ii) सरकार ने सरकारी तथा निजी क्षेत्र के कौशल विकास प्रयासों के समन्वय एवं संतुलन के लिए राष्ट्रीय कौशल विकास अभिकरण (एनएसडीए) की स्थापना की है।
- (iii) भारत सरकार 20 से अधिक मंत्रालयों/विभागों में फैली अनेक सहकारी योजनाओं के माध्यम से कौशल विकास कार्यक्रमों का वित्तपोषण कर रही है।

विवरण

कुशल बनाने के लक्ष्य को जिन मंत्रालयों एवं विभागों में वितरित किया गया है

मंत्रालय/विभाग/संगठन	वर्ष 2022 तक प्रशिक्षित व्यक्तियों की आकलित संख्या (मिलियन में)
1	2
राष्ट्रीय कौशल विकास निगम	150
श्रम और रोजगार	100
पर्यटन	5

1	2
वस्त्र	10
सड़क परिवहन एवं राजमार्ग	30
ग्रामीण विकास	20
महिला तथा बाल विकास	10
कृषि	20
मानव संसाधन विकास उच्चतर शिक्षा	50
मानव संसाधन विकास व्यावसायिक शिक्षा	
भारी उद्योग	10
शहरी विकास	15
सूचना प्रौद्योगिकी	10
खाद्य प्रसंस्करण	5
निर्माण उद्योग विकास परिषद् (योजना आयोग के अंतर्गत)	20
स्वास्थ्य और परिवार कल्याण	10
अति लघु, लघु और मझौले उद्यम	15
सामाजिक न्याय तथा अधिकारिता	5
प्रवासी भारतीय कार्य	5
वित्त-बीमा/बैंकिंग	10
उपभोक्ता कार्य	10
रसायन एवं उर्वरक	5
अन्य (विद्युत, पेट्रोलियम इत्यादि)	15
कुल	530

[अनुवाद]

कर्मचारी पेंशन योजना के अधीन सिफारिशें

479. श्री राजू शेट्टी : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कर्मचारियों की पेंशन योजना (ईपीएस), 1995 से संबंधित विभिन्न मुद्दों की जांच के लिए गठित विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) और (ख) सरकार ने वेतन सीमा को बढ़ाने तथा पेंशनरों की सभी श्रेणियों को 1000/- रुपए की न्यूनतम पेंशन करने की विशेषज्ञ समिति की सिफारिश स्वीकार कर ली है।

सरकार ने ईपीएस, 1995 के अंतर्गत पेंशनरों को 1000/- रुपए की न्यूनतम पेंशन तथा कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 के अंतर्गत कवरेज हेतु वेतन सीमा को 6500/- रुपए से बढ़ाकर 15,000/- रुपए प्रतिमाह करने का अनुमोदन कर दिया है।

(ग) उपर्युक्त (क) और (ग) के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

डाक विभाग की खाली भूमि का उपयोग

480. श्री मेकापति राज मोहन रेड्डी : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने डाक विभाग की खाली भूमि का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण कराया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस तरह की भूमि का आंध्र प्रदेश सहित राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कुल क्षेत्र कितना है;

(ग) क्या सरकार का खाली पड़ी इस भूमि का समुचित उपयोग करने का कोई प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा आगे और क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रविशंकर प्रसाद) : (क) जी, नहीं।

(ख) उपर्युक्त (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता। तथापि, आंध्र प्रदेश सहित राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार इस तरह की कुल भूमि के क्षेत्र के साथ-साथ डाक विभाग के पास उपलब्ध खाली भूमि का ब्यौरा संलग्न विवरण में रूप में दिया गया है।

(ग) से (ङ) जी, हां। सरकार, योजना आयोग द्वारा योजना शीर्षों के तहत प्रदान की गई निधियों की उपलब्धता के अध्यक्षीन मौजूदा नीति पर आधारित एक सतत् कार्यकलाप के रूप में खाली भूमि पर डाकघरों/प्रशासनिक कार्यालयों तथा स्टाफ क्वार्टरों के लिए विभागीय भवनों का निर्माण करती है। 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान सरकार ने 75 डाकघर भवनों, 10 स्टाफ क्वार्टर परियोजनाओं तथा 4 प्रशासनिक भवन परियोजनाओं के निर्माण को अनुमोदित किया है।

विवरण

01.04.2014 की स्थिति के अनुसार राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार खाली भूखंड तथा उनके क्षेत्रफल

क्र. सं.	राज्य का नाम	खाली भूखंडों की कुल संख्या	खाली भूखंडों का कुल क्षेत्रफल (एकड़ में)
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश सहित तेलंगाना	218	52.99
2.	असम	28	21.9
3.	बिहार	93	30.17
4.	छत्तीसगढ़	5	1.38
5.	दिल्ली	18	11.96
6.	गुजरात, दमन और दीव तथा दादरा और नगर हवेली सहित	110	40
7.	हरियाणा	11	1.83
8.	हिमाचल प्रदेश	22	1.94
9.	जम्मू और कश्मीर	8	4.97
10.	झारखंड	64	24.72
11.	कर्नाटक	350	108.78
12.	केरल, लक्षद्वीप सहित	142	42.29
13.	मध्य प्रदेश	38	7.73

1	2	3	4
14.	महाराष्ट्र	62	33.11
15.	गोवा	18	11.76
16.	मणिपुर	3	1.18
17.	अरुणाचल प्रदेश	2	0.57
18.	मेघालय	2	1.84
19.	मिज़ोरम	7	8.12
20.	नागालैंड	7	4.04
21.	त्रिपुरा	2	0.34
22.	ओडिशा	46	18.2
23.	पंजाब, चंडीगढ़ सहित	19	7.39
24.	राजस्थान	192	40.52
25.	तमिलनाडु, पुदुचेरी सहित	143	68.63
26.	उत्तर प्रदेश	76	44.39
27.	उत्तराखंड	19	9.00
28.	पश्चिम बंगाल, अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह सहित	90	72.36
29.	सिक्किम	2	0.01
कुल योग		1797	672.12

[हिन्दी]

सिरोही स्थिति विमानपत्तन का उन्नयन

481. श्री देवजी एम. पटेल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार राजस्थान में सिरोही स्थित विमानपत्तन का उन्नयन करके उसे अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के स्तर का बनाने का है;

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

(ग) इस संबंध में क्या समय-सीमा निर्धारित की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्देश्वर) :

(क) से (ग) जी, नहीं। राजस्थान में सिरोही हवाईअड्डा राज्य सरकार का हवाईअड्डा है। वर्तमान में कोई भी अनुसूचित सिविल प्रचालन नहीं किया जाता है और इस हवाईअड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डे के रूप में स्तरोन्नयन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

तेल और गैस का उत्पादन

482. श्री रवनीत सिंह : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान सरकारी और निजी क्षेत्र की तेल शोधन शालाओं की तेल शोधन तथा गैस उत्पादन की कुल क्षमता, तेल विपणन कंपनी/उत्पाद-वार कितनी रही;

(ख) उक्तावधि के दौरान देश में कच्चे तेल व गैस सहित पेट्रोलियम उत्पादों का कुल उत्पादन व उपभोग कितना है;

(ग) क्या उक्त अवधि के दौरान तेल तथा गैस कंपनियों की उत्पादन क्षमता में कमी दर्ज की गई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) देश में पेट्रोलियम उत्पादों की बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए सरकारी और निजी क्षेत्र की तेल शोधन कंपनियों की क्षमता में वृद्धि करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री

(श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) विगत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक और निजी क्षेत्र की तेल रिफाइनरियों में संस्थापित तेल परिशोधन क्षमता, पेट्रोलियम उत्पादों के उत्पादन का उत्पाद-वार, प्राकृतिक गैस का उत्पादन, कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों तथा प्राकृतिक गैस की खपत संबंधी ब्यौरा संलग्न विवरण में क्रमशः तालिका 1, 2, 3, 4, 5 और 6 में दिया गया है।

(ग) और (घ) यद्यपि, विगत तीन वर्षों के दौरान देशी कच्चे तेल का उत्पादन अधिक अथवा कम बना रहा तथापि इस अवधि के दौरान प्राकृतिक गैस के उत्पादन में कमी आई है। प्राकृतिक गैस का उत्पादन वर्ष 2011-12 में 47.56 बीसीएम से घटकर 2013-14 में 35.41 बीसीएम हो गया है। प्राकृतिक गैस के उत्पादन में कमी के मुख्य कारण डी-6 केजी गैस ब्लॉकों में उत्पादन में कमी है।

(ड) जून, 1998 में रिफाइनरी क्षेत्र को लाइसेंस मुक्त किए जाने के परिणामस्वरूप, निजी अथवा सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम अपनी तकनीकी-वाणिज्यिक व्यवहार्यता पर निर्भर करते हुए देश में कहीं भी रिफाइनरी स्थापित (अथवा इसकी क्षमता का विस्तार) कर सकते हैं। वर्ष

2014-15 के दौरान 160 एमएमटी की पेट्रोलियम उत्पादों की अनुमानित मांग की तुलना में दिनांक 1.4.2014 की स्थिति के अनुसार परिशोधन क्षमता 215.066 एमएमटीपीए है। इसलिए संस्थापित परिशोधन क्षमता वर्तमान घरेलू मांग से अधिक है।

विवरण

तालिका 1: विगत तीन वर्षों के दौरान संस्थापित परिशोधन क्षमता

(क्षमता एमएमटीपीए में)

क्र. सं.	कंपनी का नाम	रिफाइनरी का स्थल	1.4.2012 के अनुसार क्षमता	1.4.2013 के अनुसार क्षमता	1.4.2014 के अनुसार क्षमता
1	2	3	4	5	6
(क) सार्वजनिक क्षेत्र					
1.	इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लि. (आईओसीएल)	गुवाहाटी	1.00	1.00	1.00
2.	आईओसीएल	बरौनी	6.00	6.00	6.00
3.	आईओसीएल	कोयाली	13.70	13.70	13.70
4.	आईओसीएल	हल्दिया	7.50	7.50	7.50
5.	आईओसीएल	मथुरा	8.00	8.00	8.00
6.	आईओसीएल	डिगबोई	0.65	0.65	0.65
7.	आईओसीएल	पानीपत	15.00	15.00	15.00
8.	आईओसीएल	बोंगईगांव	2.35	2.35	2.35
9.	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.	मुम्बई	6.50	6.50	6.50
10.	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.	विशाखापट्टनम	8.30	8.30	8.30
11.	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.	मुम्बई	12.00	12.00	12.00
12.	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.	कोच्ची	9.50	9.50	9.50
13.	चेन्नई पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.	मंडली	10.50	10.50	10.50
14.	चेन्नई पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.	नागापट्टनम	1.00	1.00	1.00
15.	नुमालीगढ़ रिफाइनरी लि.	नुमालीगढ़	3.00	3.00	3.00
16.	मंगलौर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लि.	मंगलौर	15.00	15.00	15.00
17.	तातीपाका रिफाइनरी लि. (ओएनजीसी)	आंध्र प्रदेश	0.066	0.066	0.066
योग (क)			120.066	120.066	120.066

1	2	3	4	5	6
(ख) संयुक्त उद्यम					
18.	भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि. एंड ओमान ऑयल कंपनी का संयुक्त उपक्रम	बीना	6.00	6.00	6.00
19.	हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन और मित्तल इन्वेस्टेंट लि. का संयुक्त उपक्रम	भटिंडा	9.00	9.00	9.00
योग (ख)			15.00	15.00	15.00
(ग) निजी क्षेत्र					
20.	रिलायंस इंडस्ट्रीज लि. (घरेलू)	मोथीखावडी, जामनगर	33.00	33.00	33.00
21.	रिलायंस पेट्रोलियम लि. (सेज)	जामनगर	27.00	27.00	27.00
22.	एस्सार ऑयल लि.	वाडीनार	18.00	20.00	20.00
योग (ग)			78.00	80.00	80.00
सकल योग (क+ख+ग)			213.066	215.066	215.066

एमएमटीपीए: मिलियन मिट्रिक टन प्रतिवर्ष।

तालिका 2: विगत तीन वर्षों के दौरान पेट्रोलियम उत्पादों का उत्पाद-वार उत्पादन

	2011-12	2012-13	2013-14 (अंतिम)
	1	2	3
एलपीजी	7.34	7.70	7.97
नाफ्था	17.02	17.18	16.96
पेट्रोल	27.21	30.12	30.27
एटीएफ	10.05	10.08	11.23
मिट्टी तेल	7.95	7.95	7.33
डीजल	82.91	91.07	93.73

	1	2	3
लाइट डीजल तेल	0.50	0.40	0.42
ल्यूब्स	1.03	0.94	0.94
ईंधन तेल	17.72	14.51	12.95
एलएसएचएस	1.71	1.29	0.47
बिटुमिन	4.60	4.67	4.79
अन्य	21.78	27.82	29.27
योग	199.82	213.73	216.33

तालिका 3: प्राकृतिक गैस का उत्पादन

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14
	47.56	40.68	35.41

तालिका 4: कच्चे तेल का उत्पादन

मिलियन मिट्रिक टन

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14
	38.09	37.86	37.79

तालिका 5: पेट्रोलियम उत्पादों की खपत

मिलियन मिट्रिक टन

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14
	148.13	157.06	158.20

तालिका 6: प्राकृतिक गैस की खपत

मिलियन मिट्रिक टन

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14
	64.02	56.97	51.57

इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड की इकाइयां

483. श्री एम.बी. राजेश : क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड की पलक्कड़ इकाई को पृथक्/सहायक कंपनी में बदलने और इस संबंध में परामर्शदाता की नियुक्ति के लिए कोई 'रुचि की अभिव्यक्ति' आमंत्रित करने का है;

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

(ग) क्या इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड की किसी इकाई में भविष्य निधि तथा उपदान के बकाए के निपटान के लिए वित्तीय सहायता दी गई थी और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार का विचार इस लिमिटेड कंपनी की कम-से-कम लाभप्रद इकाइयों के लिए वेतन संशोधन को कार्यान्वित करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पोन राधाकृष्णन) : (क) और (ख) जी, नहीं। तथापि, इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड के पुनर्गठन के लिए विभिन्न उपायों पर विचार किया गया है। इनमें से एक इस विकल्प पर विचार किया गया कि इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड, कोटा से पलक्कड़ यूनिट को पृथक् कर दिया जाए। कंपनी ने 15.01.2014 को पलक्कड़ यूनिट को एक स्वतंत्र इकाई के रूप में बदलने के संबंध में

व्यवहार्यता अध्ययन करने के लिए रुचि की अभिव्यक्ति आमंत्रित करते हुए एक निविदा प्रकाशित की थी, लेकिन केवल दो ऑफर प्राप्त हुए। तकनीकी मूल्यांकन पूरा हो गया है तथा मूल्य बोली खोली गई है। कंपनी द्वारा एल 1 बोलीदाता को तकनीकी-वाणिज्यिक विचार-विमर्श के लिए बुलाया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) वेतन संशोधन लोक उद्यम विभाग द्वारा जारी मार्ग निर्देशों में दिए गए मानदंडों पर आधारित होता है और यह सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम की किसी यूनिट से पृथक् करने अथवा अन्यथा से संबद्ध नहीं होता।

एयर इंडिया एक्सप्रेस

484. कुमारी शोभा कारान्दलाजे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इंडिया एक्सप्रेस (एआईई) द्वारा घरेलू तथा अंतर्राष्ट्रीय वायुमार्गों पर संचालित उड़ानों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या एआईई ने कतिपय घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय वायुमार्गों पर अपनी उड़ानों को बंद कर दिया है;

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

(घ) एआईई द्वारा गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान यात्री तथा मालवाहक विमान सेवाओं से कितना राजस्व अर्जित किया गया; और

(ङ) सरकार द्वारा एआईई के विमान बेड़े के विमानों का पूर्ण उपयोग और इसकी उड़ानों का सभी राज्यों में संचालन भी सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) एयर इंडिया एक्सप्रेस (एआईई) द्वारा घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय मार्गों के लिए प्रचालित की जा रही उड़ानों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) और (ग) जी, हां। वर्ष 2014 की पहली तिमाही के दौरान उनके पट्टे की समयावधि समाप्त हो जाने के कारण पट्टे पर लिए गए चार विमान ग्राउंड कर दिए गए। इसके परिणामस्वरूप नीचे उल्लिखित हानि वाली मार्गों के लिए सेवाएं बंद करनी पड़ी।

(i) कोच्चि-मंगलौर-कुवैत तथा वापसी की सप्ताह में तीन उड़ानें।

- (ii) तिरुवनंतपुरम तथा कोच्चि से सलालाह के लिए सप्ताह में दो बार उड़ान को कम करके सप्ताह में एक बार किया गया है।
- (iii) चेन्नै-कोलम्बो तथा वापसी की दैनिक उड़ान बंद कर दी गई है।
- (iv) चेन्नै-मुम्बई-चेन्नै की दैनिक उड़ान में कटौती करते हुए सप्ताह में चार उड़ानें कर दी गई है।

(घ) पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान यात्रियों एवं कार्गो से अर्जित राजस्व का विवरण निम्नानुसार है:—

(करोड़ रुपए में)

वर्ष	यात्री राजस्व	कार्गो राजस्व
2011-12	1773.12	19.26
2012-13	1748.17	7.56
2013-14	2251.99	7.50
अप्रैल 14-जून 14	696.75	1.87

(अस्थाई आंकड़े)

(ङ) प्रतिदिन प्रति विमान के संबंध में एयर इंडिया एक्सप्रेस का विमान प्रयोग ग्रीष्म 2013 के 8.6 घंटे से बेहतर होकर शरद 52013 में 9.36 हो गया है तथा ग्रीष्म 2014 में यह और बढ़कर 10.6 घंटे हो गया है।

पिछले वर्षों में एयर इंडिया एक्सप्रेस ने अपने नेटवर्क का विस्तार किया है तथा अब दक्षिण राज्यों में स्थित नगरों के अतिरिक्त मुम्बई, जयपुर, लखनऊ तथा पुणे से भी उड़ानों का प्रचालन किया जा रहा है।

विवरण

एयर इंडिया एक्सप्रेस-ग्रीष्मकाल 2014

अंतर्राष्ट्रीय	साप्ताहिक आवृत्ति
1	2
कोझीकोड-दुबई तथा वापसी	7
कोच्चि-दुबई तथा वापसी	7
त्रिवेंद्रम-दुबई तथा वापसी	5

1	2
मंगलौर-दुबई तथा वापसी	14
त्रिची-दुबई तथा वापसी	7
पूर्ण-दुबई तथा वापसी	3
अमृतसर-दुबई तथा वापसी	7
लखनऊ-दुबई तथा वापसी	8
जयपुर-दुबई तथा वापसी	5
कोझीकोड-शारजाह तथा वापसी	7
कोच्चि-शारजाह तथा वापसी	7
त्रिवेंद्रम-शारजाह तथा वापसी	3
कोझीकोड-अबू धाबी तथा वापसी	7
कोच्चि-अबू धाबी तथा वापसी	7
त्रिवेंद्रम-अबू धाबी तथा वापसी	7
कोझीकोड-मस्कट अबू धाबी तथा वापसी	7
त्रिवेंद्रम-मस्कट तथा वापसी	3
कोच्चि-मस्कट तथा वापसी	3
मंगलौर-अबू धाबी-मस्कट तथा वापसी	3
कोझीकोड-सलालाह तथा वापसी	1
त्रिवेंद्रम-सलालाह तथा वापसी	1
कोझीकोड-ऑलिन तथा वापसी	1
कोच्चि-कोझीकोड-बहरेन-दोहा तथा वापसी	7
मतंगलौर-दोहा-बहरेन तथा वापसी	1
मंगलौर-बहरेन-दोहा तथा वापसी	2
मुंबई-दोहा तथा वापसी	3
कोझीकोड-दमन तथा वापसी	2
कोझीकोड-मंगलौर तथा वापसी	2
कोझीकोड-कुवैत तथा वापसी	3
मुंबई-चेन्नै-कुआलालमपुर तथा वापसी	4
चेन्नै-त्रिची-सिंगापुर तथा वापसी	7
कुल	149

घरेलू	सप्ताहिक आवृत्ति
मुंबई-कोझीकोड तथा वापसी	2
मुंबई-कोच्चि तथा वापसी	2
मुंबई-त्रिवेंद्रम तथा वापसी	2
मुंबई-मंगलोर तथा वापसी	2
कोझीकोड-त्रिवेंद्रम तथा वापसी	1
कोच्चि-त्रिवेंद्रम तथा वापसी	1
कुल	10

बाल श्रम परियोजना

485. श्री निशिकांत दुबे : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह वताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में सभी जिलों में राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजना (एनसीएलपी) के कार्यान्वयन की वर्तमान स्थिति का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) एनसीएलपी के अंतर्गत गठित विद्यालयों में कार्यरत कर्मचारियों की राज्य-वार संख्या कितनी है;

(ग) क्या ऐसे विद्यालयों में कार्यरत कर्मचारियों को नियमित विद्यालयों में कार्यरत कर्मचारियों के अनुरूप वेतन नहीं दिया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक उपाय किये गये हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साथ) :
(क) सरकार बाल श्रमिकों के उच्च संकेन्द्रण वाले क्षेत्र में बाल श्रमिकों के पुनर्वास के लिए राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजना (एनसीएलपी) स्कीम का कार्यान्वयन कर रही है। वर्तमान में यह स्कीम लगभग 2.80 लाख बच्चों के दाखिले के साथ लगभग 6000 विशेष प्रशिक्षण केन्द्रों के माध्यम से देश के 20 राज्यों के 270 जिलों के लिए स्वीकृत है। विभिन्न राज्यों के वे जिले, जहां एनसीएलपी प्रशिक्षण केन्द्र स्वीकृत संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) से (ङ) एनसीएलपी स्कीम के अंतर्गत, जिला मजिस्ट्रेट/क्लेक्टरों की अध्यक्षता वाली जिला परियोजना सोसायटियों को निधियां जारी की जाती हैं जो इसके परिणामस्वरूप गैर-सरकारी संगठनों/सरकारी एजेंसियों/स्थानीय एजेंसियों आदि द्वारा चालित विशेष प्रशिक्षण केन्द्रों को इन निधियों का आबंटन करते हैं। गैर-सरकारी संगठनों आदि द्वारा विशेष स्कूलों के स्वयंसेवियों को इस स्पष्ट ज्ञान/सम्पत्ति के साथ नियुक्त किया जाता है कि उनकी सेवाओं की प्रकृति स्वैच्छिक है, जिसके लिए उन्हें मानदेय की समेकित राशि का भुगतान किया जाता है। न कोई नियमित वेतनमान निर्धारित किया गया है और न ही जिला मुख्यालय स्तर पर स्वयंसेवियों की भर्ती की कोई पद्धति है। स्वयंसेवी अपेक्षाकृत स्थानीय समुदाय/गांव से होते हैं तथा कार्यान्वयन एजेंसियां/गैर-सरकारी संगठनों द्वारा चयनित और नियुक्त किए जाते हैं। उनके चयन का मु्य मानदंड समुदाय सेवा के प्रति उनकी प्रतिबद्धता है। जिला परियोजना सोसायटियां जिला क्लेक्टरों/मजिस्ट्रेटों के समूचे पर्यवेक्षण और निदेशन में कार्य करती हैं तथा गैर-सरकारी संगठनों को निधियां जिला परियोजना सोसायटियों द्वारा जारी की जाती हैं और एनसीएलपी विशेष प्रशिक्षण केन्द्रों को चलाने के लिए गैर-सरकारी संगठनों आदि द्वारा नियुक्त स्वयंसेवियों का कोई रिकॉर्ड मंत्रालय स्तर पर नहीं रखा जाता है।

विवरण

उन जिलों की सूची जहां विशेष स्कूल प्रचालन में हैं

क्र.सं.	राज्यों के नाम	जिलों की संख्या	जिलों के नाम
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	20	अनन्तपुर, चित्तूर, कुडप्पा, गुन्तूर, हैदराबाद, करीमनगर, कुरनूल, खम्माम, नेल्लूर, निजामाबाद, प्रकासम, रंगारेड्डी, श्रीकाकुलम, विजयानगरम, विशाखापट्टनम, वारंगल, प. गोदावरी, महबूबनगर, आदिलाबाद और कृष्णा

1	2	3	4
2.	असम	3	नोंगांव, कामरूप और लखीमपुर
3.	बिहार	24	नालंदा, सहरसा, जमुई, कटिहार, अररिया, गया, पूर्वी चंपारण, पश्चिमी चंपारण, मधेपुरा, पटना, सुपौल, समस्तीपुर, मधुबनी, दरभंगा, मुजफ्फरपुर, नवादा, खगड़िया, सीतामढ़ी, किशनगंज, बेगूसराय, बांका, सारण, पूर्णिया और भागलपुर
4.	छत्तीसगढ़	7	दुर्ग, बिलासपुर, राजनंदागांव, सरगुजा, रायगढ़, रायपुर और कोरबा
5.	गुजरात	9	सूरत, पंचमहल, भुज, बनास कांठा, दाहोद, बडोदरा, भावनगर, अहमदाबाद और राजकोट
6.	हरियाणा	3	गुडगांव, फरीदाबाद और पानीपत।
7.	जम्मू और कश्मीर	2	श्रीनगर और ऊधमपुर
8.	झारखंड	8	गढ़वा, साहिबगंज, दुमका, पाकुर, प. सिंहभूम (चाईबासा), गुमला, पलामू और हजारीबाग
9.	कर्नाटक	15	बीजापुर, रायचूर, धारवाड़, बंगलुरु ग्रामीण, बंगलुरु शहरी, बेलगाम, कोप्पल, दावणगेरे, मैसूर, बगलकोट, चित्रदुर्ग, गुलबर्गा, बेल्लारी, कोलार, मांड्या, हवेरी और टुमकुर
10.	मध्य प्रदेश	21	मंदसौर, ग्वालियर, उज्जैन, बड़वानी, रीवा, धार, पूर्वी निमाड़ (खंडवा), राजगढ़, छिन्दवाड़ा, शिवपुरी, सीधी, गुना, शाजापुर, रतलाम, पश्चिमी निमाड़ (खरगौन) और झाबुआ, दमोह, सागर, जबलपुर, सतना और कटनी
11.	महाराष्ट्र	15	सोलापुर, थाणे, सांगली, जलगांव, नंदुरबार, नांदेड, नासिक, यवतमाल, धुले, बीड, अमरावती, जालना, औरंगाबाद, गोंदिया मुम्बई उप-नगर और परमानी
12.	नागालैंड	1	दीमापुर
13.	ओडिशा	24	अंगुल, बालासोर, बारगढ़, बोलंगीर, कटक, देवगढ़, गजपति (उदयगिरि), गंजम झारसुगुडा, कालाहांडी, कोरापुट, मलकानगिरि, मयूरभंज, नबरंगपुर, नुआपाडा, रायगढ़, सम्बलपुर, सोनपुर, जयपुर, क्योँझार, केन्द्रपाड़ा, खुर्दा, नयागढ़ और सुन्दरगढ़
14.	पंजाब	3	जालंधर, लुधियाना और अमृतसर
15.	राजस्थान	27	जयपुर, उदयपुर, टोंक, जोधपुर, अजमेर, अलवर, जालौर, चुरू नागौर, चित्तौड़गढ़, बांसवाड़ा, धौलपुर, सीकर, डूंगरपुर, भरतपुर, बीकानेर, झुंझनू, बूंदी, झालावाड़, पाली, भीलवाड़ा, गंगानगर और बाड़मेर, दौसा, हनुमानगढ़, कोटा, बारन

1	2	3	4
16.	तमिलनाडु	17	चिदम्बरनार (तूतीकोरिन), कोयंबटूर, धरमापुरी, सेलम, तिरुचिरापल्ली, रूनेलवेली, कृष्णागिरि, चेन्नई, एरोड, डिन्डीगल, वेल्लोर, थेनी, कांचीपुरम, थिरुवन्नामल्ललाई, तिरुवल्लूर, नाम्मक्कल और विरूधुनगर
17.	उत्तर प्रदेश	47	वाराणसी, मिर्जापुर, भदोही, बुलंदशहर, सहारनपुर, आजमगढ़, बिजनौर, गोन्डा, खीरी, बहराइच, बलरामपुर, हरदोई, बाराबंकी, सीतापुर, फैजाबाद, बदायूं गोरखपुर, कुशीनगर, कन्नोज, शाहजहांपुर, रायबरेली, उन्नाव, सुलतानपुर, फतेहपुर, श्रावस्ती, प्रतापगढ़, गस्ती, सोनभद्र, मऊ, कोशाम्बी, बांदा, गाजियाबाद, जोनपुर, रामपुर, बरेली, लखनऊ मेरठ, इटावा, आगरा, गाजीपुर, मथुरा, एटा, मुरादाबाद, इलाहाबाद, कानपुर नगर, अलीगढ़ और फिरोजाबाद।
18.	उत्तराखंड	1	देहरादून
19.	पश्चिम बंगाल	18	बर्दवान, उत्तरी दीनाजपुर, दक्षिण दीनाजपुर, उत्तरी चौबीस परगना, दक्षिणी चौबीस परगना, कोलकाता, मुर्शिदाबाद, मिदनापुर, मालदा, बांकुरा, पुरुलिया, बीरभूम, नादिया, हुगली, हावड़ा, जलपाईगुड़ी, कूच बिहार, पूर्वी मिदनापुर और दार्जीलिंग
20.	दिल्ली	1	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली
	कुल	270	

अवैध खनन

486. श्रीमती रमा देवी :

श्री चन्द्रकांत खैरे :

क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान खनिज उत्पादक राज्यों में पता चले अवैध खनन कार्यों के मामलों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) इस अवैध खनन के कारण संघ/राज्य सरकारों को कितने राजस्व का नुकसान हुआ है;

(ग) क्या सरकार ने देश में पता चले अवैध खनन के कार्यों की जांच की है और यदि हां, तो तत्संबंधी मामले-वार ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या परिणाम निकले हैं;

(घ) अवैध खनन के ऐसे मामलों की संख्या किती है, जिनमें कथित रूप से कर्मचारी शामिल पाए गए तथा दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई; और

(ङ) सरकार द्वारा अवैध खनन को रोकने के लिए स्थापित किए गए तंत्र सहित क्या सुधारात्मक उपाय किए गए हैं ?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा भारतीय खान ब्यूरो (आईबीएम) (मंत्रालय के तहत अधीनस्थ कार्यालय) को अवैध खनन पर सौंपी गई तिमाही रिटर्नों के आधार पर, गत तीन वर्षों एवं मौजूदा वर्ष के लिए देश के विभिन्न भागों में सूचित की गई अवैध खनन की घटनाओं का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) खनिजों पर रॉयल्टी राज्य सरकारों द्वारा वसूली जाती है। अवैध खनन के फलस्वरूप रॉयल्टी का भुगतान न होने के कारण राज्य राजकोष को होने वाली हानि का डाटा केंद्रीय स्तर पर नहीं रखा जाता है।

(ग) और (घ) खान और खनिज (विकास एवं विनियमन) (एमएमडीआर) अधिनियम, 1957 की धारा 23ग के अनुसार, राज्य सरकार को खनिजों के अवैध खनन को रोकने, परिवहन एवं भंडारण के लिए नियम बनाने का अधिकार प्राप्त है। राज्य सरकार, अवैध खनन

के मामले से निपटती है; इस संबंध में विशिष्ट ब्यौरा केंद्रीय स्तर पर नहीं रखे जाते हैं।

(ड) केंद्र सरकार ने राज्य सरकारों के साथ समन्वय में देश में अवैध खनन की रोकथाम एवं नियंत्रण के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:—

- (i) खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 की धारा 23ग के तहत राज्य सरकारों द्वारा अवैध खनन के नियंत्रण के लिए नियम बनाने के संबंध में नियमित निगरानी (अब तक 20 राज्यों ने अवैध खनन को रोकने के लिए एमएमडीआर अधिनियम, 1957 की धारा 23ग के तहत नियम बनाए हैं);
- (ii) वर्ष 2005 से अवैध खनन के नियंत्रण के लिए राज्य और जिला स्तर पर कार्यदलों को स्थापित करने के संबंध में नियमित निगरानी (अब तक 23 राज्यों ने कार्यदलों को गठित करने की सूचना दी है);
- (iii) राज्य सरकारों द्वारा रेल, सीमा-शुल्क और पत्तन प्राधिकरणों के प्रतिनिधियों को शामिल करके अवैध खनन को नियंत्रित करने के प्रयासों का समन्वय करने के लिए राज्य समन्वय-सह-अधिकार-प्राप्त समिति गठित कर ली हैं);
- (iv) सुदूर संवेदन के उपयोग, यातायात पर नियंत्रण, बाजार आसूचना एकत्र करने, अंत्य-उपयोगकर्ताओं के पंजीकरण और विशेष प्रकोष्ठ गठित करने आदि सहित अवैध खनन का पता लगाने और नियंत्रित करने के विशिष्ट उपायों के साथ कार्रवाई योजना अपनाने के संबंध में राज्य सरकारों के साथ नियमित अनुवर्तन;
- (v) सचिव (खान) की अध्यक्षता में दिनांक 4.3.2009 को गठित केंद्रीय समन्वयन-सह-अधिकार प्राप्त समिति का पुनर्गठन 20.10.2011 को किया गया। समिति अवैध खनन की रोकथाम के लिए कार्यकलापों के समन्वयन से संबंधित मामलों सहित सभी खनन संबंधी मुद्दों पर विचार करने के लिए तिमाही बैठकें करती है;
- (vi) रेल मंत्रालय ने बाड़ लगाने और रेलवे साइडिंगों पर चेक पोस्ट बनाने के उपायों के अलावा केवल रेकवाइज जारी परमिटों और राज्य सरकार द्वारा सत्यापित किए जाने पर लौह अयस्क के परिवहन की अनुमति देने के लिए 16.04.2010 को एक प्रणाली शुरू की है;

- (vii) राजस्व (सीमा-शुल्क) विभाग ने अपने सभी फील्ड यूनिटों को लौह अयस्क निर्यात संबंधी सूचना राज्य सरकार के साथ बांटने के निदेश जारी किए हैं;
- (viii) पोत परिवहन मंत्रालय ने लौह अयस्क के आवागमन के लिए सत्यापन प्रक्रिया को दुरुस्त बनाने और यह जांच करने के लिए कि क्या रॉयल्टी का भुगतान कर दिया गया है, के लिए देश में सभी बड़े पत्तनों को अनुदेश जारी किए हैं;
- (ix) सरकार ने खनिज संरक्षण और विकास नियम, 1988 के नियम 45 में संशोधन 9.2.2011 को अधिसूचित किया है, जिसमें सभी खनिकों, व्यापारियों, स्टाकिस्टों, निर्यातकों और अंत्य-उपयोगकर्ताओं के लिए भारतीय खान ब्यूरो में पंजीकरण करवाना तथा खनिजों के सर्वांगीण उचित लेखांकन के लिए खनिजों के लेन-देन के बारे में मासिक आधार पर सूचित करना अनिवार्य कर दिया गया है;
- (x) भारतीय खान ब्यूरो ने सेटेलाइट चित्रों के जरिए स्थानिक क्षेत्रों में खानों के निरीक्षण के लिए एक विशेष कार्यदलों का गठन किया है;
- (xi) केन्द्र सरकार ने देश में लौह अयस्क और मैंगनीज के बड़े पैमाने पर अवैध खनन की जांच के लिए न्यायमूर्ति एम. बी. शाह जांच आयोग (सीओआई) गठित किया है;
- (xii) की गई कार्रवाई की रिपोर्ट (एटीआर) सहित जांच आयोग द्वारा प्रस्तुत पहली अंतरिम रिपोर्ट 20.12.2011 को लोक सभा में और 30.04.2012 को राज्य सभा में रखी गई। इसके अलावा, इस रिपोर्ट पर 'की गई कार्रवाई का अद्यतन ज्ञापन' 07.02.2014 को लोक सभा में और 10.02.2014 को राज्य सभा में रखा गया;
- (xiii) की गई कार्रवाई की रिपोर्ट सहित जांच आयोग द्वारा प्रस्तुत गोवा राज्य पर रिपोर्ट (भाग-I एवं II) 07.09.2012 को संसद के दोनों सदनों में रखी गई। इसके अलावा, इन रिपोर्टों पर 'की गई कार्रवाई का अद्यतन ज्ञापन' 07.02.2014 को लोक सभा में और 10.02.2014 को राज्य सभा में रखा गया; और
- (xiv) की गई कार्रवाई की रिपोर्ट सहित जांच आयोग द्वारा प्रस्तुत ओडिशा राज्य पर पहली रिपोर्ट 11.02.2014 को लोक सभा में और 10.02.2014 को राज्य सभा में (अंग्रेजी पाठ) और 12.02.2014 को (हिन्दी पाठ) रखा गया।

विवरण

प्रमुख और गौण दोनों खनिजों (संयुक्त रूप से) के अवैध खनन के वर्ष-वार और राज्य-वार मामले

क्र. सं.	राज्य	अवैध खनन मामले				2010-11 से 2013-14 तक की गई कार्रवाई (दिसंबर, 13 को समाप्त तिमाही)			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14 (दिसंबर, 13 को समाप्त तिमाही)	दर्ज एफआईआर (संख्या)	दर्ज न्यायिक मामले (संख्या)	जुब्त वाहन (संख्या)	राज्य सरकार द्वारा वसूल किया गया जुर्माना (रुपए लाख में)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	3	0	एनआर	0	0	0	0.05
2.	आंध्र प्रदेश	13939	19913	16592	5137	2	1	2	10409.969
3.	असम	0	0	0	0	0	0	0	0
4.	छत्तीसगढ़	2017	2946	3238	3089	87	11214	1	2737.6547
5.	गोवा	13	1	0	1	0	0	1	1.91
6.	गुजरात	2184	3485	6023	3217	251	23	6433	45984.15
7.	हरियाणा	3446	2022	3517	2218	565	0	0	1637.59
8.	हिमाचल प्रदेश	1213	1289	0	एनआर	186	700	0	71.46
9.	झारखंड	199	364	663	688	877	31	576	256.37
10.	कर्नाटक	6476	6691	6677	6291	466	469	13765	6731.25
11.	केरल	2028	3175	4550	3166	0	0	0	1529.89
12.	मध्य प्रदेश	4245	7147	7169	4471	2737	22765	0	10431.45
13.	महाराष्ट्र	34265	40642	42918	23217	0	0	124961	15768.58
14.	मिज़ोरम	0	2	16	15	0	0	0	1.056
15.	ओडिशा	420	309	314	76	8	8	691	3411.85
16.	पंजाब	754	314	19	एनआर	86	0	61	144.88
17.	राजस्थान	1833	1201	2861	1991	1857	67	267	2761.848

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
18.	तमिलनाडु	277	123	295	1041	3302	13	32572	5196.18
19.	उत्तर प्रदेश	4641	4708	3266	4504	0	0	0	4262.51
20.	पश्चिम बंगाल	239	269	479	एनआर	929	93	815	0
सकल योग		78189	94604	98597	59122	11353	35384	180145	111338.6477

वायु मार्ग

487. श्री पी. करूणाकरन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इंडिया द्वारा संचालित घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय वायु मार्गों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान एयर इंडिया ने किसी घरेलू या अंतर्राष्ट्रीय वायु मार्ग पर उड़ान बंद की है;

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

(घ) क्या उक्त अवधि के दौरान एयर इंडिया द्वारा बंद किए गए वायु मार्गों का उपयोग कतिपय निजी घरेलू या अंतर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं द्वारा किया जा रहा है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) एयर इंडिया की उड़ान को बनाए रखने के लिए सरकार द्वारा लागत में सख्त कटौती और राजस्व में बढ़ोत्तरी के लिए क्या उपाय किए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) एयर इंडिया द्वारा प्रचालित किए जा रहे घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय मार्गों से संबंधित ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ख) और (ग) जी, हां। एयर इंडिया द्वारा कुछ ऐसी उड़ानें बंद कर दी गई हैं जिनसे एटीएफ लागत/परिवर्ती प्रचालन लागत की भरपाई नहीं हो पा रही थी। पिछले तीन वर्षों में तथा चालू वर्ष के दौरान बंद की गई उड़ानों से संबंधित ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) इन मार्गों पर अन्य एयरलाइनों के प्रचालनों से संबंधित ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है।

(ङ) लागत में कमी लाने के लिए एयर इंडिया द्वारा नीचे उल्लिखित प्रयास किए गए हैं:-

(i) पूर्व एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस के मार्गों का

यौक्तिकीकरण तथा समानांतर प्रचालन वाले मार्ग नेटवर्क को हटाना।

(ii) कुछ हानि वाले मार्गों का यौक्तिकीकरण।

(iii) यात्रियों को आकर्षित करने के लिए कुछ घरेलू एवं अंतर्राष्ट्रीय मार्गों के नए ब्रांड के विमान से सेवा प्रदान करना।

(iv) पुराने विमान बेड़े को समाप्त करते हुए अनुरक्षण लागत में कमी लाना।

(v) गैर-प्रचालनात्मक क्षेत्रों में रोजगार स्थगित करना।

(vi) नए विमान बेड़े का उच्च एएसकेएम की प्राप्ति के लिए अधिक प्रयोग।

(vii) विदेश में स्थित कुछ स्थानों पर ऑफलाईन कार्यालय बन्द करना।

(viii) राजस्व में वृद्धि तथा लागत में कमी के लिए समग्र संगठन में एकल कोड एवं एसएपी ईआरपी आधारित सुधार लाने के लिए यात्री सेवा प्रणाली (पीएसएस) का प्रारंभ।

(ix) एकीकृत प्रचालन नियंत्रण केन्द्र (आईओसीसी) तथा केन्द्रीय योजना एवं नियंत्रण प्रणाली की स्थापना। एयर इंडिया द्वारा इस क्षेत्र के औद्योगिक लीडरों में से एक मैसर्स साबरे एयरलाइन सॉल्यूशन के साथ अपनी केन्द्रीय योजना एवं नियंत्रण आईटी प्रणाली (सीपीसीएस) की स्थापना के लिए विस्तृत प्रकार का करार किया गया है। इसमें नेटवर्क योजना एवं अनुसूची, उड़ान प्रचालन नियंत्रण (एकीकृत प्रचालन प्रबंधन एवं हब प्रबंधन सहित) एवं व्यापक कर्मी दल प्रबंधन प्रणाली का समावेश होगा।

(x) एआईएटीएसएल तथा एआईईएसएल जैसी अनुषंगी कम्पनियों को प्रचालनबद्ध करने की योजनाएं तथा इन अनुषंगी कम्पनियों को जनशक्ति तथा उपकरणों का स्थानांतरण।

- (xi) फ्रिक्वेंट फ्लायर कार्यक्रम का उन्नयन तथा कम्पेनियन फ्री योजना सहित अनेक विपणन पहल, एपेक्स किराए, सरकारी बुकिंग पैकेज, पसंदीदा एजेंट साझीदारी, वेब आरक्षण को प्रोत्साहन तथा एयर इंडिया हॉलिडे, गेट अपफ्रंट योजना जैसी प्रोन्नति की अन्य योजनाएं आदि।

विवरण-I

घरेलू मार्ग (08.07.2014)

बेंगलूरु-हैदराबाद

बेंगलूरु-हैदराबाद पुणे गोवा

चेन्नै-हैदराबाद

चेन्नै-पोर्ट ब्लेयर

दिल्ली-अहमदाबाद

दिल्ली-अमृतसर

दिल्ली-औरंगाबाद-मुंबई

दिल्ली-बागडोगरा

दिल्ली-बेंगलूरु

दिल्ली-भुवनेश्वर

दिल्ली-चेन्नै

दिल्ली-गया-वाराणसी-दिल्ली

दिल्ली-गुवाहाटी-इम्फाल

दिल्ली-हैदराबाद

दिल्ली-हैदराबाद-तिरुपति

दिल्ली-हैदराबाद-विजयवाड़ा

दिल्ली-जम्मू-श्रीनगर

दिल्ली-जोधपुर-मुंबई

दिल्ली-कोच्चि

दिल्ली-कोच्चि-तिरुवनंतपुरम

दिल्ली-कोलकाता

दिल्ली-लेह

दिल्ली-लखनऊ

दिल्ली-मुंबई

दिल्ली-मुंबई-कोयंबटूर-कोझीकोड

दिल्ली-नागपुर-रायपुर-दिल्ली

दिल्ली-पटना

दिल्ली-पुणे

दिल्ली-श्रीनगर

दिल्ली-वाराणसी

दिल्ली-वाराणसी-आगरा-खजुराहो-वाराणसी-दिल्ली

दिल्ली-विशाखापट्टनम

जम्मू-लेह

कोलकाता-अगरतला

कोलकाता-आइजोल-इम्फाल-कोलकाता

कोलकाता-बागडोगरा

कोलकाता-बेंगलूरु

कोलकाता-चेन्नै

कोलकाता-डिब्रूगढ़-दीमापुर-कोलकाता

कोलकाता-दीमापुर-डिब्रूगढ़-कोलकाता

कोलकाता-गुवाहाटी

कोलकाता-इम्फाल-आइजोल-कोलकाता

कोलकाता-पोर्ट ब्लेयर

कोलकाता-सिलचर

मुंबई-अहमदाबाद

मुंबई-बेंगलूरु

मुंबई-भुवनेश्वर

मुंबई-चेन्नै

मुंबई-चेन्नै-मदुरै

मुंबई-दिल्ली-चंडीगढ़

मुंबई-दिल्ली-रांची	मुंबई-लखनऊ
मुंबई-गोवा	मुंबई-मंगलौर
मुंबई-हैदराबाद	मुंबई-वडोदरा
मुंबई-हैदराबाद-कोलकाता	मुंबई-नागपुर
मुंबई-भोपाल-दिल्ली	मुंबई-रायपुर-विशाखापट्टनम-मुंबई
मुंबई-इंदौर-दिल्ली	मुंबई-राजकोट
मुंबई-जयपुर-दिल्ली	मुंबई-तिरुअनंतपुरम
मुंबई-जामनगर	मुंबई-वाराणसी
मुंबई-कोच्चि	मुंबई-दिल्ली-मुंबई-गोवा
मुंबई-कोलकाता	श्रीनगर-लेह

अंतर्राष्ट्रीय मार्ग (08.07.2014)

क्षेत्र	देश	मार्ग	रूटिंग	
1	2	3	4	
उत्तरी अमेरिका	अमेरिका	न्यूयार्क	अहमदाबाद-मुंबई-नेवार्क	
		न्यूयार्क/वॉशिंगटन	मुंबई-दिल्ली-न्यूयॉर्क	
		शिकागो	हैदराबाद-दिल्ली-शिकागो	
यूरोप	फ्रांस	पेरिस	चेन्नै-दिल्ली-पेरिस	
		जर्मनी	दिल्ली-फ्रैंकफर्ट	
	इटली	रोम/मिलान	दिल्ली-रोम-मिलान-दिल्ली	
			दिल्ली-मिलान-रोम-दिल्ली	
	ब्रिटेन	लंदन		अमृतसर-दिल्ली-लंदन
				दिल्ली-लंदन
			अहमदाबाद-मुंबई-लंदन	
	बर्मिंघम	अमृतसर-दिल्ली-बर्मिंघम		
ऑस्ट्रेलिया	रूस	मास्को	दिल्ली-मास्को* (18 जुलाई से 2014 प्रभावी)	
		सिडनी/मेलबॉर्न	दिल्ली-सिडनी-मेलबोर्न-दिल्ली	
			दिल्ली-मेलबोर्न-सिडनी-दिल्ली	

1	2	3	4
सुदूर पूर्वी क्षेत्र	हांगकांग/कोरिया	हांगकांग/सियोल	मुंबई-दिल्ली-हांगकांग-सियोल
	हांगकांग/जापान	हांगकांग/ओसाका	मुंबई-दिल्ली-हांगकांग-ओसाका
	जापान	टोक्यो	दिल्ली-टोक्यो
	चीन	शंघाई	मुंबई-दिल्ली-शंघाई
दक्षिण पूर्वी क्षेत्र	थाईलैंड	बैंकाक	गोवा-मुंबई-बैंकाक-मुंबई
			दिल्ली-बैंकाक
	सिंगापुर	सिंगापुर	मुंबई-सिंगापुर
			चेन्नै-सिंगापुर
			दिल्ली-सिंगापुर
	सऊदी अरब	दम्माम	दिल्ली-दम्माम
			मुंबई-जेद्दाह
			मुंबई-हैदराबाद-जेद्दाह
			दिल्ली-जेद्दाह
			कोच्चि-कालिकट-जेद्दाह
		कालीकट-जेद्दाह	
	रियाद	मुंबई-रियाद	
		दिल्ली-रियाद	
		रियाद-त्रिवेंद्रम-रियाद	
		कालीकट-रियाद	
संयुक्त अरब अमीरात/ बहरीन	अबू धाबी/बहरीन	दिल्ली-बहरीन-अबू धाबी-दिल्ली	
		मुंबई-अबू धाबी	
संयुक्त अरब अमीरात	दुबई	कालीकट-दुबई	
		मुंबई-दुबई	
		मुंबई-दुबई-मुंबई-गोवा	

1	2	3	4
			दिल्ली-दुबई
			बेंगलूरु-गोवा-दुबई
			विशाखापट्टनम-हैदराबाद-दुबई
			चेन्नै-दुबई
		शारजाह	दिल्ली-अमृतसर-शारजाह
			दिल्ली-लखनऊ-शारजाह
			कालीकट-शारजाह
			कोच्चि-शारजाह
			चेन्नै-त्रिवेंद्रम-शारजाह
	कुवैत	कुवैत	चेन्नै-गोवा-कुवैत
			चेन्नै-हैदराबाद-अहमदाबाद-कुवैत
	ओमान	मस्कट	अहमदाबाद-मुंबई-मस्कट-मुंबई
			बेंगलूरु-हैदराबाद-मस्कट
			दिल्ली-मस्कट
			चेन्नै-मस्कट
दक्षिण एशिया	श्रीलंका	कोलंबो	चेन्नै-कोलंबो
	अफ़ग़ानिस्तान	काबुल	दिल्ली-काबुल
	नेपाल	काठमांडू	कोलकाता-काठमांडू
			दिल्ली-काठमांडू
			वाराणसी-काठमांडू
	मालदीव	माले	चेन्नै-बेंगलूरु-त्रिवेंद्रम-माले
			बेंगलूरु-माले
	म्यांमार	यंगून	कोलकाता-गया-यंगून-कोलकाता
			कोलकाता-यंगून-गया-कोलकाता

विवरण-II

एयर इंडिया द्वारा समाप्त किए गए रूट

(गत 3 वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान)

समाप्त करने का वर्ष	उड़ान मार्ग	राजस्व अधिशेष/नकदी लागत पर घाटा (करोड़ रुपए)		टिप्पणियां
		बंद करने के पूर्व वित्तीय वर्ष में	बंद करने के वित्तीय वर्ष में	
1	2	3	4	5
अंतर्राष्ट्रीय				
2012	दम्माम परिचालन की पुनर्संरचना अर्थात् मुम्बई-दम्माम-मुम्बई, दिल्ली-दम्माम-दिल्ली, हैदराबाद-दम्माम-हैदराबाद, केरल-दम्माम (2012 के ग्रीष्मकाल से प्रभावी)	-51.47	-103.77	2012 के ग्रीष्मकाल से प्रभावी अनुसूची में एयर इंडिया द्वारा दिल्ली-दम्माम के लिए अपनी फ्रीक्वेंसी सप्ताह में 2 बार से बढ़ाकर सप्ताह में 7 बार की है जिससे दिल्ली स्थित इसके हब से दैनिक दैनिक कनेक्शन उपलब्ध होगा। इस पुनर्संरचना से एयर इंडिया काफी सीमा तक अपने घाटे में कमी ला सकेगी। एयर इंडिया एक्सप्रेस कोझीकोड और दम्माम के लिए सप्ताह में उड़ानें संचालित करती है। एयर इंडिया : दिल्ली-दम्माम-दिल्ली प्रचालन राजस्व हानि अप्रैल, 12-अप्रैल, 13: -6.86 करोड़ एयर इंडिया एक्सप्रेस : कोझीकोड-दम्माम-कोझीकोड प्रचालन राजस्व हानि अप्रैल, 12-अप्रैल, 13: -13.20 करोड़
2012	अमृतसर-दिल्ली-टोरंटो तथा वापस (12 मई)	164.26	-20.08	आवर्ती घाटा
2013	अमृतसर-शारजाह-अमृतसर (ग्रीष्मकालीन 13 से प्रभावी अनुसूची)	-11.7	0.78	अमृतसर-दुबई मार्ग पर एयर इंडिया द्वारा सप्ताह में 4 उड़ानें तथा एयर इंडिया एक्सप्रेस द्वारा दैनिक उड़ान का प्रचालन किया गया। ये एक प्रकार से समान्तर प्रचालन थे, एयर इंडिया की लागत उच्च तथा लाभ काफी कम था जबकि एयर इंडिया एक्सप्रेस का लागत आधार कम था तथा इसके पास अप्रैल, 12-मार्च, 13 में 29 करोड़ का अतिरिक्त शेष था।
2013	लखनऊ-शारजाह-लखनऊ (ग्रीष्मकालीन 13 से प्रभावी अनुसूची)	-11.1	-1.43	लखनऊ-दुबई मार्ग पर एयर इंडिया द्वारा सप्ताह में 3 उड़ानें तथा एयर इंडिया एक्सप्रेस द्वारा दैनिक उड़ान का प्रचालन किया जाता था। ये एक प्रकार से समान्तर प्रचालन थे, एयर इंडिया

1	2	3	4	
			की लागत उच्च तथा लाभ के संबंध में काफी दबाव था जबकि एयर इंडिया एक्सप्रेस का लागत आधार कम था तथा इसके पास अप्रैल, 12-मार्च, 13 में 18 करोड़ का अतिरिक्त शेष था।	
घरेलू				
2012	चेन्नै-विजाग-भुवनेश्वर, चेन्नै	-6.75	-8.61 (नवम्बर 12)	आवर्ती घाटा और कम लोड फैक्टर।
2013	कोलकाता इम्फाल एवं वापस	-12.58	-9.92 (नवम्बर 12)	आवर्ती घाटा और कम लोड फैक्टर। एलायंस एयर द्वारा इस मार्ग पर उड़ानें प्रारंभ की गईं।
2013	दिल्ली ग्वालियर मुंबई एवं वापस	-20.81	-15.57 (फरवरी 13)	आवर्ती घाटा और कम लोड फैक्टर। एलायंस एयर मुंबई ग्वालियर मार्ग पर दो बार साप्ताहिक प्रचालन शुरू किया गया है।
2014	चेन्नै से पुणे एवं वापस	-2.4 (नवम्बर 12- मार्च 13)	-7.3 (मार्च 14)	आवर्ती घाटा और कम लोड फैक्टर।

विवरण-III

अन्य एयरलाइनों द्वारा प्रचालन

क्र.सं.	मार्ग	प्रचालक
1.	मुंबई-दम्माम	जेट एयरवेज, सऊदी एयरलाइंस
2.	दिल्ली-दम्माम	जेट एयरवेज, सऊदी एयरलाइंस
3.	हैदराबाद-दम्माम	सऊदी एयरलाइंस
4.	त्रिवेंद्रम-दम्माम	जेट एयरवेज
5.	कोच्चि-दम्माम	जेट एयरवेज, सऊदी एयरलाइंस
6.	चेन्नै-विजाग-भुवनेश्वर	इंडिगो
7.	कोलकाता-भुवनेश्वर	इंडिगो
8.	चेन्नै-पुणे	इंडिगो, गो एयर, स्पाइस जेट

कालाबाजारियों और जमाखोरों के लिए
विशेष न्यायालय

488. श्री रत्न लाल कटारिया : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार ने राज्यों से कालाबाजारियों और जमाखोरों के विरुद्ध शीघ्र विचारण हेतु विशेष न्यायालय गठित करने को कहा है;

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

(ग) इन न्यायालयों के कब तक गठित किए जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

[हिन्दी]

समान नागरिक संहिता का कार्यान्वयन

489. योगी आदित्यनाथ : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय एकता और अखंडता के हित में संपूर्ण देश में समान नागरिक संहिता लागू करने का सरकार का विचार है या कोई प्रस्ताव है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ग) संविधान के अनुच्छेद 44 में समान सिविल संहिता के लिए उपबंध है। इस संबंध में और उपाय करने के लिए पणधारियों के साथ व्यापक परामर्श किया जाना अपेक्षित है।

ग्रामीण डाक सेवक

490. श्री राम टहल चौधरी : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रामीण डाक सेवक देश के अन्य डाकियों की तरह भविष्य निधि, पेंशन, उपदान आदि सामान्य सुविधाओं के पात्र नहीं हैं;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, नहीं। वे पात्र नहीं हैं।

(ख) ग्रामीण डाक सेवक नियमित सरकारी कर्मचारी नहीं हैं। ये अंशकालिक कर्मचारी हैं तथा आचरण और नियोजन के पृथक नियमों द्वारा शासित होते हैं। ये नियमित सिविल सेवा का भाग नहीं हैं। ये प्रतिदिन मात्र 3-5 घंटे कार्य करते हैं। ग्रामीण डाक सेवक के रूप में नियुक्ति दिए जाने से पूर्व संबंधित व्यक्ति के लिए यह अनिवार्य है कि उसके पास आजीविका का वैकल्पिक साधन हो। माननीय उच्चतम न्यायालय ने भारत संघ तथा अन्य बनाम कामेश्वर प्रसाद 1998 एससीसी (एल एंड एस) के मामले में दिए निर्णय के पृष्ठ 447 पर कहा है कि डाक एवं तार अतिरिक्त विभागीय एजेंट (आचरण एवं सेवा) नियमावली, 1964 तक संपूर्ण संहिता है जो अतिरिक्त विभागीय एजेंटों (जिन्हें अब ग्रामीण डाक सेवक कहा जाता है) की सेवा, आचरण और उनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्यवाही को शासित करती है। 65 वर्ष की आयु प्राप्त कर सेवा-मुक्त होने अथवा मृत्यु होने की स्थिति में, ग्रामीण डाक सेवकों को उनके लिए मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित अनुग्रह अपदान (ग्रेजुइटी) तथा सेवा-विच्छेद राशि प्रदान की जाती है।

अनुग्रह ग्रेजुइटी का भुगतान सेवा के प्रत्येक पूर्ण वर्ष हेतु सेवा विच्छेद से तत्काल पहले आहरित आधे महीने के समय संबद्ध निरंतरता भत्ते (टीआरसीए) की दर पर किया जाता है जो कि अधिकतम 60,000/- रुपए अथवा अंतिम आहरित मूल टीआरसीए के 16.5 गुना, इनमें से जो

भी कम हो, के अध्यधीन है। इसके लिए सेवा की न्यूनतम निर्धारित अवधि 10 वर्ष है। इसके अतिरिक्त, सेवा-विच्छेद राशि का भुगतान सेवा के प्रत्येक पूर्ण वर्ष के लिए 1500/- रुपए की दर से किया जाता है, जो कि 60,000/- रुपए की अधिकतम सीमा के अध्यधीन है। सरकार ने ग्रामीण डाक सेवकों के लाभार्थ 01.04.2011 से सेवा-विच्छेद राशि योजना के स्थान पर सेवा मुक्ति हितलाभ योजना प्रारंभ की है। यह योजन पेंशन निधि नियामक एवं विकास प्राधिकरण (पीएफआरडीए) द्वारा प्रारंभ की गई नई पेंशन योजना (एनपीएस), विशेषकर एनपीएस लाइट योजना पर आधारित है। इस योजना के अंतर्गत सरकार के साथ-साथ संबंधित ग्रामीण डाक सेवक अब 200/- रुपए प्रति माह का अंशदान करते हैं।

(ग) उपर्युक्त (ख) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

समुद्रगत केबल नेटवर्क

491. श्री मोहिते पाटिल विजयसिंह शंकरराव :

श्री धनंजय महाडीक :

श्रीमती सुप्रिया सुले :

श्री राजीव सातव :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में विशेषकर चेन्नई और पोर्टब्लेयर के बीच समुद्रगत केबल लिंकिंग/सबमरीन केबल लिंकिंग स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके परिणामस्वरूप क्या लाभ उत्पन्न होने की संभावना है;

(ग) परियोजना की अनुमानित लागत कितनी है तथा उक्त प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि आबंटित/जारी की गई है;

(घ) उक्त परियोजना के कब तक पूरा होने की संभावना है; और

(ङ) सरकार द्वारा देश में रणनीतिक रूप से महत्वपूर्ण सभी स्थानों में विश्वसनीय नेटवर्क सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) दूरसंचार विभाग, चैन्ने से पोर्टब्लेयर तक अंतः समुद्री ऑप्टिकल फाइबर केबल बिछाने के एक प्रस्ताव के संबंध में कार्य कर रहा है। अंतः समुद्री केबल कनेक्टिविटी

से विश्वसनीयता में वृद्धि होगी तथा अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में दूरसंचार नेटवर्क की कवरेज में विस्तार होगा। टेलीकम्यूनिकेशन्स कन्सल्टेंट्स इंडिया लि. (टीसीआईएल) को इस संबंध में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीबीआर) तैयार करने के लिए कहा गया है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद अनुमानित लागत और समय-सीमा ज्ञात हो पाएगी। टीसीआईएल को आशा है कि सितम्बर, 2014 तक डीपीआर तैयार कर ली जाएगी।

दूरसंचार विभाग ने देश में रणनीतिक दृष्टि से महत्वपूर्ण लोकेशनों में सुरक्षित विश्वसनीय दूरसंचार नेटवर्क प्रदान करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:—

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) को अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह तथा लक्षद्वीप के संबंध में अंतर का विश्लेषण और अपेक्षित निवेश का मूल्यांकन करने के बाद एक व्यापक दूरसंचार प्लान को कार्यान्वित करने हेतु अपनी सिफारिशें प्रस्तुत करने के लिए कहा गया है।

दूरसंचार आयोग ने दिनांक 13.06.2014 को आयोजित अपनी बैठक में 5336.18 करोड़ रुपए की अनुमानित परियोजना लागत पर पूर्वोत्तर क्षेत्र (एनईआर) के लिए एक व्यापक दूरसंचार विकास योजना कार्यान्वित करने के एक प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है। इस स्कीम का क्रियान्वयन सार्वभौमिक सेवा दायित्व निधि (यूएसओएफ) द्वारा प्रदान की जाने वाली वित्तीय सहायता से किया जाएगा।

[हिन्दी]

महिला कामगार

492. श्रीमती जयश्रीबेन पटेल : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में पिछले कुछ वर्षों में महिला कामगारों की संख्या में बढ़ोत्तरी हुई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और वर्तमान वर्ष के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार महिला कामगारों को प्रशिक्षण प्रदान करके उनके कौशल तथा कार्यकुशलता में वृद्धि करने का है;

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा उक्त प्रयोजनार्थ राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ऐसे कितने प्रशिक्षण केन्द्र खोले गए हैं/खोलने का प्रस्ताव है; और

(ङ) सरकार द्वारा उनकी कार्य करने की स्थितियों तथा वातावरण में सुधार करने के लिए अन्य क्या विभिन्न कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) रोजगार एवं बेरोजगारी के विश्वसनीय अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण कार्यालय द्वारा आयोजित श्रम बल सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं। हाल ही में हुए दो सर्वेक्षणों के अनुसार सामान्य स्थिति के आधार पर नियोजित महिलाओं का अनुपात नीचे दिया गया है:—

(प्रतिशत में)

	2009-10		2011-12	
	ग्रामीण	शहरी	ग्रामीण	शहरी
महिला कर्मचारी	26.1	13.8	24.8	14.7
कुल	40.8	35.0	39.9	35.5

महिला कामगारों के लिए वर्ष 2009-10 और 2011-12 के दौरान तदनुसूची अनुमान क्रमशः अनुमान 13.1 करोड़ और 12.9 करोड़ था। ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों में सामान्य स्थिति के आधार पर नियोजित महिला कामगारों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार अनुपात संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) और (घ) मौजूदा आईटीआइज के अतिरिक्त जहां महिलाएं व्यावसायिक प्रशिक्षण पा सकती हैं, विशेष रूप से महिलाओं के लिए ऐसे ग्यारह संस्थान हैं जो केंद्रीय सरकार द्वारा चलाए जा रहे हैं और गुजरात, हरियाणा, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, मेघालय, राजस्थान, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल में स्थित हैं। बिहार, गोवा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, पंजाब, तमिलनाडु, त्रिपुरा और उत्तराखंड राज्यों में आठ नए क्षेत्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थान खोलने का भी निर्णय लिया गया है।

(ङ) सरकार ने महिला कामगारों हेतु एक अनुकूल कार्य वातावरण सृजित करने के लिए कई उपाय किए हैं। विभिन्न श्रम कानूनों जैसे बीडी और सिंगार कामगार (नियोजन की शर्तें) अधिनियम, 1966; बागवानी श्रम अधिनियम, 1951; अनुबंध श्रम (विनियमन एवं उन्मूलन) अधिनियम, 1970; अंतर्राज्यीय प्रवासी स्थापना कामगार (रोजगार विनियमन एवं सेवा शर्तें) अधिनियम, 1979; फैंक्ट्री अधिनियम, 1948; खान अधिनियम, 1952; प्रसूति लाभ अधिनियम, 1961; समान पारिश्रमिक अधिनियम, 1976; कर्मचारी राज्य बीमा (सामान्य) विनियमन, 1950; भवन और अन्य निर्माण कामगार (रोजगार और सेवा शर्तें) का विनियमन) अधिनियम,

1996; औद्योगिक रोजगार (स्थायी आदेश) अधिनियम, 1946 में कई दायित्व निर्धारित करके और एक निवारण तंत्र के निर्धारण द्वारा प्रत्येक सुरक्षात्मक उपबंध सम्मिलित किए गए हैं। कार्य स्थल पर महिला यौन महिला के लिए यौन उत्पीड़न से मुक्त एक सुरक्षित एवं संरक्षित वातावरण उत्पीड़न (निवारण, निषेध एवं सुधार) अधिनियम, 2013 में नियोजक पर की व्यवस्था करने का प्रावधान है।

विवरण

2009-10 और 2011-12 के दौरान सामान्य स्थिति के आधार पर नियोजित महिला कामगारों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार अनुपात

(प्रतिशत में)

क्र.सं.	राज्य	2009-10		2011-12	
		ग्रामीण	शहरी	ग्रामीण	शहरी
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश	44.3	17.6	44.5	17.0
2.	अरुणाचल प्रदेश	29.3	14.8	27.8	12.7
3.	असम	15.8	9.3	12.2	9.0
4.	बिहार	6.5	4.7	5.3	4.5
5.	छत्तीसगढ़	37.1	14.0	41.5	24.0
6.	दिल्ली	2.8	5.8	14.6	10.4
7.	गोवा	12.7	10.0	21.0	15.7
8.	गुजरात	32.0	14.3	27.8	13.3
9.	हरियाणा	25.0	13.0	16.2	9.7
10.	हिमाचल प्रदेश	46.8	15.9	52.4	21.2
11.	जम्मू और कश्मीर	29.2	13.8	25.5	11.7
12.	झारखंड	15.9	8.5	19.8	6.6
13.	कर्नाटक	37.0	17.0	28.7	16.3
14.	केरल	21.8	19.4	22.1	19.1
15.	मध्य प्रदेश	28.2	13.1	23.9	11.5
16.	महाराष्ट्र	39.6	15.9	38.8	16.6
17.	मणिपुर	21.2	14.6	26.2	18.2
18.	मेघालय	37.1	21.4	39.1	20.2

1	2	3	4	5	6
19.	मिज़ोरम	40.4	28.8	39.4	24.9
20.	नागालैंड	31.9	13.2	31.2	14.4
21.	ओडिशा	24.3	11.9	24.6	15.5
22.	पंजाब	24.0	12.4	23.4	13.6
23.	राजस्थान	35.7	12.0	34.7	14.1
24.	सिक्किम	30.9	15.0	48.7	27.3
25.	तमिलनाडु	40.5	19.1	37.8	20.1
26.	त्रिपुरा	18.8	10.8	22.8	11.3
27.	उत्तराखंड	39.9	11.3	30.8	8.6
28.	उत्तर प्रदेश	17.4	8.0	17.7	10.2
29.	पश्चिम बंगाल	15.2	14.1	18.9	17.4
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	19.9	19.1	26.1	20.0
31.	चंडीगढ़	9.3	13.5	4.7	12.1
32.	दादरा और नगर हवेली	4.2	0.6	16.1	11.5
33.	दमन और दीव	19.8	8.6	3.4	14.8
34.	लक्षद्वीप	24.5	27.1	10.5	11.6
35.	पुदुचेरी	34.9	20.3	22.1	14.7

स्रोत: एनएसएसओ सर्वेक्षण रिपोर्टें।

कोटा हवाईअड्डे से नियमित तौर पर विमान सेवा शुरू करना

493. श्री ओम बिरला : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में विशेष रूप से कोटा में इस संबंध में निर्धारित समय-सीमा सहित विकसित किए जाने वाले हवाईअड्डों का ब्यौरा क्या है;

(ख) राजस्थान के कोटा शहर में हवाईअड्डा कब से परिचालित

है और इस हवाईअड्डे से संचालित वायुयानों के प्रकार और क्षमता-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कोटा हवाईअड्डे से नियमित विमान सेवाएं बंद कर दी गई हैं और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इस हवाईअड्डे से नियमित विमान सेवाएं कब तक परिचालित थीं; और

(घ) क्या सरकार को पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान कोटा से नियमित हवाई सेवाओं को पुनः शुरू करने के कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्रवाई की गई?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) हवाईअड्डों का विकास/उन्नयन एक अनवरत होने वाली प्रक्रिया है तथा इसका निर्वाह समय-समय पर भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा यातायात मांग, वाणिज्यिक व्यवहार्यता, सामाजिक आर्थिक स्थितियों, भूमि की उपलब्धता इत्यादि के आधार पर किया जाता है। वर्तमान में राजस्थान में किशनगढ़ (अजमेर) तथा कोटा में हवाईअड्डों का विकास किया जाना प्रस्तावित है जो राज्य सरकार द्वारा बिना लागत एवं प्रत्येक ऋणभार से मुक्त अतिरिक्त भूमि आर्बाटित किए जाने की स्थिति में संभव होगा तथा इसके लिए फिलहाल कोई निश्चित समय-सीमा नहीं बताई जा सकती।

(ख) प्रारंभ से ही वह हवाईअड्डा 2बी श्रेणी के विमान अर्थात् सी-90/बी-200डी-228 (20 सीटर तक) विमानों के लिए प्रचालनात्मक है। तथापि, लोड पैनेल्टी की शर्त के साथ एटीआर-42 प्रकार के विमान भी इस हवाईअड्डे से प्रचालित किए जा सकते हैं। फिलहाल कोटा हवाईअड्डे से/के लिए कोई अनुसूचित नगर प्रचालन नहीं किया जा रहा है। हवाईअड्डे का प्रयोग सामान्य विमानन सुविधाओं के लिए किया जा रहा है।

(ग) जी, हां। कोटा हवाईअड्डा से/के लिए कोई नियमित हवाई सेवा उपलब्ध नहीं है। वर्ष 1984 से 1995 के दौरान जैगसन एयरवेज, वायुदूत तथा रचना एयर सर्विसेज द्वारा कोटा से हवाई सेवाओं का प्रचालन किया गया था। तथापि, यातायात मांग एवं वाणिज्यिक व्यवहार्यता को ध्यान में रखकर किसी स्थान विशेष के लिए हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर करता है जो ऐसी सेवाएं मार्ग संवितरण मार्गनिर्देशों का अनुसरण करते हुए प्रारंभ कर सकती हैं।

(घ) जी, नहीं। चालू वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों में किसी भी एयरलाइन से ऐसा कोई भी प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

[अनुवाद]

विमानन क्षेत्र में रोजगार के अवसर

494. श्री बदरुद्दीन अजमल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इस समय देश में बड़ी संख्या में पायलट बेरोजगार हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है तथा सरकार द्वारा इन पायलटों के लिए विमानन क्षेत्र में रोजगार के अवसर सृजित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जाने प्रस्तावित हैं;

(ग) क्या सरकार ने विदेशी पायलटों को हटाने की कोई पहल की है ताकि बड़ी संख्या में भारतीय पायलटों को रोजगार दिया जा सके; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) और (ख) जी, हां। तथापि, ऐसे कोई आंकड़े मंत्रालय के पास उपलब्ध नहीं हैं। पायलटों के लिए रोजगार के अवसर इस सेक्टर के विकास पर निर्भर करते हैं। वर्तमान समय में आर्थिक मंदी के कारण विमानन सेक्टर में विकास धीमा रहा है। तथापि, इस सेक्टर के विकास में बेहतर के लिए सरकार द्वारा विदेशी प्रत्यक्ष निवेश, मुक्त आकाश नीति इत्यादि जैसे विभिन्न नीतिगत निर्णय लिए गए हैं।

(ग) और (घ) टाईप रेटिड पायलटों की कमी को पूरा करने के लिए वायुयान नियम, 1937 के नियम 45 के अनुसरण में विदेशी पायलटों को मान्यता प्रदान की जाती है। एयरलाइनों में कार्य कर रहे भारतीय पायलट एयरलाइनों की नीतियों के अनुसार पायलट इन कमांड (पीआईसी) बनने के पात्र हैं तथा बाहर में आए पायलटों की सेवाएं समाप्त करने के उद्देश्य से उन्हें प्रशिक्षण प्रदान किया जा रहा है। अनुवर्ती कार्रवाई के रूप में विदेशी विमानकर्मियों अस्थाई प्राधिकरण (एफएटीए) पायलटों के मामलों पर उनकी सेवाओं की समाप्ति के कार्यक्रम के संबंध में प्रत्येक एयरलाइन द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर कार्रवाई की जाती है। सरकार द्वारा 31 दिसम्बर, 2016 तक विदेशी विमानकर्मियों अस्थाई प्राधिकार (एफएटीए) प्रतिबंधित किया गया है।

एटीएस मैसेज हैंडलिंग सिस्टम

495. श्री नागेन्द्र कुमार प्रधान : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत ने नेपाल के साथ एटीएस मैसेज हैंडलिंग सिस्टम स्थापित किए हैं;

(ख) यदि हां, तो एएमएचएच की मुख्य विशेषताओं सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या अन्य देशों के साथ प्रतिबद्ध अंतर्राष्ट्रीय संबंध स्थापित करने के लिए प्रचालनात्मक परीक्षण किए जा रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और एएमएचएच नेटवर्क को पूरी तरह से प्रचालन योग्य बनाने के क्रम में अन्य देशों के साथ ऐसे संबंध कब तक स्थापित किए जाने की संभावनाएं हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) और (ख) जी, हां। अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) का अनुसरण करते हुए वर्ष 2011 में भारत में एटीएस संदेश संचालन प्रणाली (एएमएचएस) की स्थापना की गई है। इसकी पहली कनेक्टिविटी सिंगापुर के साथ मार्च, 2011 में की गई थी। भारत द्वारा नेपाल के साथ एक और सर्किट क्रियाशील किया गया है जिसके परिणामस्वरूप मुम्बई एवं काठमाण्डु के बीच 2 जून, 2014 से संदेशों का नियमित आदान प्रदान प्रारंभ हुआ। एएमएचएस की प्रमुख विशेषताएं निम्नानुसार हैं:—

- (i) हवाई यातायात सेवा संदेश संचालन प्रणाली (एएमएचएस) परम्परागत रूप से प्रयोग में लाई जा रही एयरोनॉटिकल फिक्सड टेलीकम्यूनिकेशन नेटवर्क (एएफटीएन) के स्थान पर स्थापित आधुनिक इलैक्ट्रॉनिक संदेशन प्रणाली है।
- (ii) एएमएचएस प्रणाली आईएसओ/आईईसी 10021 तथा आईटीयू-टी एक्स 400 (ई-मेल की भांति) जैसे अंतर्राष्ट्रीय

मानकों पर आधारित है तथा इससे आधुनिक ग्राउंड-ग्राउंड वैमानिकी डाटा अनुप्रयोग के लिए बिट ऑरिएटिंड डाटा का संप्रेषण किया जा सकता है।

- (iii) एएमएचएस की कार्यात्मकता अत्याधिक उच्च (सुरक्षा एवं डायरेक्टरी एक्सेस की सुविधा सहित) है, उच्च ट्रांसमिशन विश्वसनीयता, प्रेषित किए जाने वाले संदेश का वस्तुतः असीमित फैलाव तथा संदेश के साथ पाठ्य अंश, ग्राफिक्स, चित्र, फाईल, डाटा बेस, ऑडियो तथा वीडियो सहित किसी भी प्रकार की डिजिटल सूचना प्रेषित की जा सकती है।
- (iv) संदेश को स्टोर एवं फॉरवर्ड सिद्धांत के अनुसार प्रोसेस करने के लिए एएमएचएस प्रणाली मैसेज ट्रांसफर एजेंट, मैसेज स्टोर तथा यूजर एजेंट से युक्त है।

(ग) और (घ) जी, हां। इस संबंध में ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

उन देशों से संबंधित विवरण जिन देशों में एटीएस संदेश संचालन प्रणाली का प्रचालनात्मक परीक्षण प्रारंभ नहीं किया गया है/प्रारंभ किया जा रहा है/स्थापित किया गया है

क्र.सं.	देश	स्थिति	समय-सीमा
1	2	3	4
1.	सिंगापुर	क्रियाशील	22.03.2011
2.	थाईलैंड (बैंकॉक)	प्रचालनात्मक परीक्षण सम्पन्न	इसके लिंक की स्थापना के समय की सूचना थाईलैंड से प्रतिक्रिया प्राप्ति पर ही दी जा सकेगी।
3.	चीन	प्रचालनात्मक परीक्षण सम्पन्न	इसके लिंक की स्थापना के समय की सूचना थाईलैंड से प्रतिक्रिया प्राप्ति पर ही दी जा सकेगी।
4.	नेपाल	कार्यशील	2.06.2014
5.	बंगलादेश (ढाका)	प्रचालनात्मक परीक्षण प्रारंभ नहीं किया गया है।	दिसम्बर, 2014
6.	श्रीलंका (कोलम्बो)	प्रचालनात्मक परीक्षण प्रारंभ नहीं किया गया है।	मार्च, 2015
7.	पाकिस्तान (कराची)	प्रचालनात्मक परीक्षण सम्पन्न	इसके लिंक की स्थापना के समय की सूचना पाकिस्तान से प्रतिक्रिया प्राप्ति पर ही दी जा सकेगी।
8.	भूटान (पारो)	प्रचालनात्मक परीक्षण प्रारंभ नहीं किया गया है।	इसके लिंक की स्थापना के समय की सूचना भूटान से प्रतिक्रिया प्राप्ति पर ही दी जा सकेगी।

1	2	3	4
9.	ओमान (मस्कट)	प्रचालनात्मक परीक्षण प्रारंभ नहीं किया गया है।	इसके लिंक की स्थापना के समय की सूचना ओमान से प्रतिक्रिया प्राप्त पर ही दी जा सकेगी।
10.	केन्या (नैरोबी)	प्रचालनात्मक परीक्षण प्रारंभ नहीं किया गया है।	इसके लिंक की स्थापना के समय की सूचना चीन से प्रतिक्रिया प्राप्त पर ही दी जा सकेगी।

एकसमान लाइसेंसिंग नीति

496. श्री एम.आई. शनवास : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार तेल का अन्वेषण और उत्पादन करने वाली कंपनियों के लिए तेल, गैस, शैल और कोल-बेड मीथेन सहित ईंधन के सभी स्रोतों हेतु एकसमान लाइसेंसिंग नीति शुरू करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसकी प्रमुख विशेषताएं क्या हैं और विभिन्न संबंधित पक्षकारों से क्या टिप्पणियां प्राप्त हुई हैं तथा सरकार द्वारा नीति निर्माण के लिए क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई है;

(ग) क्या उक्त नीति के परिणामस्वरूप तेल का अन्वेषण और उत्पादन करने वाली कंपनियों का एकाधिकार होने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो उक्त नीति का उपभोक्ताओं पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है तथा सरकार द्वारा उपभोक्ताओं के हितों की सुरक्षा हेतु किन उपायों का सुझाव दिया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) से (घ) विभिन्न ईंधन स्रोतों के लिए एक समान लाइसेंसिंग नीति शुरू करने का मुद्दा सरकार के विचाराधीन है किन्तु अंतिम निर्णय अभी नहीं लिया गया है।

विधिक सहायता केन्द्र

497. श्री निशिकान्त दुबे : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार समाज के गरीब तबके की मदद करने के लिए देश के सभी गांवों में निःशुल्क विधिक सहायता केन्द्रों की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ऐसे केन्द्रों में महिला अधिवक्ताओं को नियुक्ति में प्राथमिकता दिये जाने का प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा अधिसंख्य ग्रामीण जनसंख्या को सुग्राह्य विधिक सेवाएं प्रदान करने के लिए क्या ठोस कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) राष्ट्रीय विधिक सेवा प्राधिकरण (नाल्सा) ने राष्ट्रीय विधिक सेवा (विधिक सहायता क्लीनिक) विनियम, 2011 को अधिसूचित किया है। ये विनियम, सभी गांवों में या गांवों के समूह के लिए, ऐसे गांवों के आकार पर निर्भर रहते हुए, विशेष रूप से जहां विधिक सेवा संस्थाओं तक पहुंच के लिए लोग भौगोलिक, सामाजिक और अन्य अवरोधों का सामना करते हैं, विधिक सहायता क्लीनिकों की स्थापना के लिए, उपबंध करते हैं।

(ख) तारीख 30.04.2014 तक की अवधि के लिए राज्य-वार गांव में स्थापित विधिक सहायता क्लीनिकों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) और (घ) जी, हां, महिला वकीलों की उपलब्धता के अध्यधीन रहते हुए, क्षेत्रीय अधिकारिता वाले विधिक सेवा संस्थाएं ऐसे क्लीनिकों के लिए महिला पैनल वकीलों को प्रतिनियुक्त करती रही हैं।

(ङ) इस स्कीम का उद्देश्य, विधिक सलाह, याचिकाओं का प्रारूपण, नोटिस, उत्तर, आवेदन और विधिक महत्व के अन्य दस्तावेजों जैसी आधारिक प्रकृति की विधिक सेवाएं प्रदान करने के लिए सस्ते स्थानीय तंत्र का उपबंध करना है। ऐसे मामलों में जहां उच्चतर श्रेणी की विधिक सेवाएं अपेक्षित हैं, वहां पैनल वकीलों के अलावा विधिक सहायता के लिए ऐसे मामलों को विधिक सेवा प्राधिकरण अधिनियम, 1987 के अधीन स्थापित किए गए विधिक सेवा संस्थाओं को निर्दिष्ट किया जा सकता है।

विधिक सहायता क्लीनिकों में लगे परा-विधिक स्वयंसेवी या वकीलों से मुकदमा पूर्व विवादों का सौहार्दपूर्ण समाधान करने का प्रयत्न करने

की अपेक्षा की जाती है। यदि वे यह अनुभव करते हैं कि ऐसे विवाद का किन्हीं अनुकल्पक तंत्रों के माध्यम से समाधान हो सकता है। तो क्षेत्रीय अधिकारिता वाले या जिला एडीआर केन्द्रों में ऐसे विवादों को विधिक सेवा संस्थानों को निर्दिष्ट कर सकेंगे।

विवरण

30.04.2014 तक की अवधि में गांवों में स्थापित राज्य-वार विधिक सहायता क्लीनिक

क्र. सं.	राज्य अधिकरण का नाम	गांवों में स्थापित किए गए विधिक देखभाल और सहायक केन्द्र
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	1185
2.	अरुणाचल प्रदेश	2
3.	असम	115
4.	बिहार	274
5.	छत्तीसगढ़	223
6.	गोवा	74
7.	गुजरात	922
8.	हरियाणा	561
9.	हिमाचल प्रदेश	49
10.	जम्मू और कश्मीर	77
11.	झारखंड	332
12.	कर्नाटक	164
13.	केरल	659
14.	मध्य प्रदेश	1064
15.	महाराष्ट्र	370
16.	मणिपुर	3
17.	मेघालय	54
18.	मिज़ोरम	32

1	2	3
19.	नागालैंड	50
20.	ओडिशा	189
21.	पंजाब	267
22.	राजस्थान	248
23.	सिक्किम	20
24.	तमिलनाडु	689
25.	त्रिपुरा	73
26.	उत्तर प्रदेश	2373
27.	उत्तराखंड	11
28.	पश्चिम बंगाल	377
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	उपलब्ध नहीं
30.	चंडीगढ़ संघ राज्य क्षेत्र	6
31.	दादरा और नगर हवेली संघ राज्य क्षेत्र	12
32.	दमन और दीव	7
33.	दिल्ली	11
34.	लक्षद्वीप	1
35.	पुदुचेरी संघ राज्य क्षेत्र	37
कुल		10531

[हिन्दी]

भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड

498. श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) की विनिर्माण क्षमता कितनी है;

(ख) क्या भेल का विचार कुछ नई ऊर्जा परियोजनाएं स्थापित करने

सहित इसकी कार्यकारी क्षमता को बढ़ाने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भेल में प्रबंधन क्षमता की कमी लक्ष्य प्राप्त करने में बड़ी बाधा मानी जाती है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए जा रहे हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पोन राधाकृष्णन) : (क) वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड (भेल) की मुख्य विद्युत संयंत्र उपकरणों के विनिर्माण की क्षमता/सामर्थ्य का ब्यौरा निम्नवत् है:—

2011-12	2012-13	2013-14
15,000 मेगावाट प्रतिवर्ष	20,000 मेगावाट प्रतिवर्ष	20,000 मेगावाट प्रतिवर्ष

(ख) भेल ने मुख्य विद्युत संयंत्र उपकरणों की अपनी विनिर्माण क्षमता/सामर्थ्य का विस्तार पहले ही 20,000 मेगावाट प्रतिवर्ष तक कर लिया है तथा इस संबंध में उसका और अधिक बढ़ोत्तरी करने का कोई इरादा नहीं है।

भेल विभिन्न परियोजना विकासकों/ग्राहकों/कंपनियों के लिए मुख्य विद्युत उपकरण/पैकेज के विनिर्माणकर्ता/आपूर्तिकर्ता के रूप में तथा इंजीनियरी, अधिप्राप्ति और निर्माण (ईपीसी) संविदाकार के तौर पर भी अपनी भूमिका के माध्यम से अलग-अलग विद्युत परियोजनाएं स्थापित करने में योगदान करता है। वैसे, कंपनी अपने आप से विद्युत परियोजना विकासक की भूमिका नहीं निभाती।

तथापि, कंपनी ने कारोबारी संधि और इक्विटी भागीदारी के माध्यम से कर्नाटक में नई विद्युत परियोजना की स्थापना के लिए संयुक्त उद्यम पर हस्ताक्षर किए हैं।

(ग) जी, नहीं। भेल में पर्याप्त प्रबंधकीय क्षमता और सामर्थ्य है और इस तरह की कोई बाधा नहीं है।

(घ) उपर्युक्त (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

ट्रेडा सिस्टम की शुरुआत

499. मोहम्मद फैज़ल : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास देश में अत्यधिक मांग वाले निजी मोबाइल रेडियो और पब्लिक एक्सेस मोबाइल रेडियो की आवश्यकता को पूरा करने के लिए टेरिस्ट्रियल ट्रंकड रेडियो सिस्टम शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है;

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं; और

(घ) इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है;

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) दूरसंचार विभाग देश में क्रमशः निजी मोबाइल रेडियो और पब्लिक एक्सेस मोबाइल रेडियो की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विभिन्न आवेदक कंपनियों को कैप्टिव मोबाइल रेडियो ट्रैकिंग सेवा (सीएमआरटीएस) तथा पब्लिक मोबाइल रेडियो ट्रैकिंग सेवा (पीएमआरटीएस) हेतु लाइसेंसों को जारी करता है। ये लाइसेंस प्रौद्योगिकी तटस्थ हैं तथा लाइसेंस धारी टेरिस्ट्रियल ट्रंकड रेडियो (ट्रेडा) प्रणाली सहित अपनी पसन्द के अनुसार अपने नेटवर्क में किसी भी प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल करने के लिए स्वतंत्र हैं। कुछ लाइसेंसधारक पहले से ही अपने नेटवर्क में ट्रेडा सिस्टम का प्रयोग कर रहे हैं। सरकार के पास ट्रेडा सिस्टम को अलग से प्रारंभ करने का कोई विशिष्ट प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

बेंगलुरु अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का उन्नयन और विस्तार

500. श्री बी. श्रीरामुलु : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार बेंगलुरु अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का उन्नयन और विस्तार करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ग) इस विमानपत्तन से संबंधित उन्नयन और विस्तार का काम कब से शुरू होने की संभावना है तथा इस काम के पूरा होने की लक्षित तिथि क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) : (क) से (ग) कैम्पेगोड़ा अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा, बेंगलुरु के हवाईअड्डा

प्रचालक मैसर्स बंगलौर इंटरनेशनल एयरपोर्ट लिमिटेड (बीआईएएल) द्वारा यातायात में हो रहे विस्तार के मद्दे नजर दूसरे रनवे तथा एक नए टर्मिनल-2 के निर्माण की योजना बनाई है। परियोजना पर होने वाला व्यय तथा समय-सीमा आर्थिक विनियामक प्राधिकरण द्वारा जारी मार्गनिर्देशों के अनुसरण में तकनीकी परामर्शदाताओं की नियुक्ति, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) की तैयारी, भागीदारी से परामर्श तथा विभिन्न प्राधिकरणों से अनुमोदन प्राप्त जैसे विभिन्न कारकों पर निर्भर करती है।

[अनुवाद]

**सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का
कॉर्पोरेट सामाजिक दायित्व**

501. श्री के परसुरमन :

श्री ए.टी. नाना पाटील :

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कॉर्पोरेट सामाजिक दायित्व पर सार्वजनिक उद्यम विभाग द्वारा जारी किए गए दिशा-निर्देशों का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान सीएसआर के अंतर्गत धनाशिका का उपयोग करने वाले/नहीं करने वाले/कम उपयोग करने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का ब्यौरा क्या है और धनराशिका का उपयोग नहीं करने के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम-वार क्या कारण हैं;

(ग) सरकार द्वारा उक्त धनराशिका के उपयोग हेतु क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हो/उठाए जाने का विचार है;

(घ) क्या ये दिशा-निर्देश कॉर्पोरेट क्षेत्र पर भी लागू होते हैं; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी. राधाकृष्णन) : (क) लोक उद्यम विभाग ने केंद्रीय सरकारी लोक उद्यमों के लिए 'कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व (सीएसआर)' पर पहला दिशा-निर्देश अप्रैल, 2010 में जारी किया था। 'सीएसआर तथा सस्टेनेबिलिटी' पर लोक उद्यम विभाग का संशोधित दिशा-निर्देश अप्रैल, 2013 से प्रभावी है। लोक उद्यम विभाग के संशोधित दिशा-निर्देश में लाभ अर्जित करने वाले सभी केंद्रीय सरकारी लोक उद्यमों को शासनादेश है कि वे पूर्व वर्ष के अपने कर उपरान्त लाभ (पीएटी) के निर्धारित प्रतिशत को सीएसआर तथा सस्टेनेबिलिटी कार्यों/परियोजनाओं के लिए निम्नलिखित रूप से आबंटित करें:—

पूर्व वर्ष में सीपीएसई का कर उपरान्त लाभ (पीएटी)	सीएसआर तथा सस्टेनेबिलिटी कार्यों के लिए बजट आबंटन का दायरा [पूर्व वर्ष में कर उपरान्त लाभ (पीएटी) के % के रूप में]
--	--

रुपये 100 करोड़ से कम	3%-5%
-----------------------	-------

रुपये 100 करोड़ से 500 करोड़ तक	2%-3%
---------------------------------	-------

रुपये 500 करोड़ और इससे अधिक	1%-2%
------------------------------	-------

केंद्रीय सरकार लोक उद्यमों से अपेक्षित होता है कि वे सीएसआर कार्यों को करने के लिए अपने संबंधित बोर्डों से अनुमोदन से सीएसआर तथा सस्टेनेबिलिटी नीति अपनाएं।

लोक उद्यम विभाग के दिशानिर्देशों में, अन्य बातों के साथ-साथ केंद्रीय सरकारी उद्यमों के लिए यह अनिवार्य बनाया गया है कि वे कम-से-कम देश के पिछड़े जिले में एक परियोजना तथा पर्यावरण सस्टेनेबिलिटी पर एक परियोजना का चयन करें।

केंद्रीय सरकारी उद्यमों के लिए सीएसआर तथा सस्टेनेबिलिटी पर जारी डीपीई दिशा-निर्देश, कंपनी अधिनियम, 2013 के अधिनियमन तथा इसके बाद कॉर्पोरेट मामले मंत्रालय (एमसीए) द्वारा इस अधिनियम के अंतर्गत तैयार किए गए सीएसआर नियमों को अधिसूचित किए जाने के बाद दिनांक 1.4.2014 से निष्प्रभावी हो गए हैं। कॉर्पोरेट मामले मंत्रालय के सीएसआर नियम केंद्रीय सरकारी लोक उद्यमों सहित सभी कंपनियों पर लागू हैं।

(ख) केंद्रीय सरकारी लोक उद्यमों द्वारा सीएसआर के अंतर्गत धन के आबंटन एवं उपयोग के संबंध में लोग उद्यम-वार आंकड़े लोक उद्यम विभाग में केंद्रीयकृत रूप में नहीं रखे जाते हैं।

(ग) कंपनियां जो कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 135 में उल्लिखित अर्हक मानदंड को पूरा करती हैं, को आदेश है कि वे सीएसआर नीति के अनुपालन में पूर्व तीन वित्तीय वर्षों के निवल लाभ के औसत का न्यूनतम 2% प्रत्येक वित्तीय वर्ष में खर्च करें। कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय के वर्तमान सीएसआर नियमों के अंतर्गत केंद्रीय सरकारी लोक उद्यमों को आदेश है कि वे सीएसआर के अंतर्गत आबंटित पूरी धनराशिका को आबंटन के वर्ष के दौरान ही खर्च करें तथा यदि कोई कंपनी इस धनराशिका को खर्च करने में असफल रहती है तो कंपनी के बोर्ड को अपनी रिपोर्ट में उसी वर्ष के दौरान धनराशिका खर्च नहीं करने का कारण स्पष्ट करना होगा।

(घ) और (ङ) कंपनी अधिनियम, 2013 में सीएसआर का धारा 135 के प्रावधान तथा कॉर्पोरेट कार्य मंत्रालय द्वारा इसके अंतर्गत अधिसूचित

सीएसआर नियम केंद्रीय सरकारी लोक उद्यमों सहित सभी कंपनियों पर दिनांक 1.4.2014 से लागू होंगे।

[हिन्दी]

कर्मचारी राज्य बीमा अस्पताल

502. श्री ए.टी. नाना पाटील :

श्री के.सी. वेणुगोपाल :

श्री एंटो एन्टोनी :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में मौजूद कर्मचारी राज्य बीमा अस्पतालों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का महाराष्ट्र और केरल सहित देश में कई नए कर्मचारी राज्य बीमा अस्पताल खोलने का कोई प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है तथा उक्त परियोजना के लिए कितनी धनराशि प्रदान किए जाने की संभावना है;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का केरल सहित देश में विद्यमान कर्मचारी राज्य बीमा अस्पतालों का उन्नयन करने का कोई प्रस्ताव है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) देश में कर्मचारी राज्य बीमा अस्पतालों की राज्य-वार संख्या संलग्न विवरण-1 में दी गई है।

(ख) और (ग) जी, हां। खोले जाने के लिए प्रस्तावित नए कराबी अस्पतालों की वर्तमान स्थिति सहित इसके लिए प्रदान की जाने वाली संभावित निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) उपर्युक्त प्रश्न के भाग (ख) और (ग) के दृष्टिगत प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) जी, हां। देश में मरम्मत/उन्नयन के लिए प्रस्तावित कराबी अस्पतालों का ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है। तथापि, केरल में कराबी अस्पतालों के मरम्मत/उन्नयन का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विवरण-I

देश में राज्य-वार ईएसआईसी अस्पताल

क्र. सं.	राज्य का नाम	अस्पतालों की संख्या
1.	आंध्र प्रदेश	12
2.	असम	01
3.	बिहार	03
4.	चंडीगढ़	01
5.	दिल्ली	04
6.	गोवा	01
7.	गुजरात	12
8.	हरियाणा	07
9.	हिमाचल प्रदेश	02
10.	जम्मू और कश्मीर	01
11.	झारखंड	03
12.	कर्नाटक	10
13.	केरल	13
14.	मध्य प्रदेश	07
15.	महाराष्ट्र	13
16.	ओडिशा	06
17.	पुदुचेरी	01
18.	पंजाब	08
19.	राजस्थान	06
20.	तमिलनाडु	10
21.	उत्तर प्रदेश	16
22.	पश्चिम बंगाल	14
	कुल	151

*तेलंगाना सहित।

विवरण-II

खोले जाने के लिए प्रस्तावित नये कर्मचारी राज्य बीमा अस्पताल

क्र. सं.	राज्य	अस्पतालों के नाम	वर्तमान स्थिति	प्रदान की जानी वाली संभावित निधि
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	विजयनगरम	राज्य सरकार से समुचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
2.	छत्तीसगढ़	भिलाई	राज्य सरकार से 5 एकड़ जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया था। जिसके प्रत्युत्तर में राज्य सरकार ने 3.8 एकड़ जमीन आवंटित की गई है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
3.	छत्तीसगढ़	रायपुर	राज्य सरकार द्वारा जमीन का आवंटन किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
4.	छत्तीसगढ़	कोरबा		
5.	गोवा	उत्तरी गोवा	राज्य सरकार द्वारा जमीन आवंटन किया जाना है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
6.	कर्नाटक	बोमसुन्दा बेंगलुरु	केआईएडीबी, बेंगलुरु द्वारा 5 एकड़ जमीन आवंटित की गई थी। पहचान व का.रा.बी.नि. द्वारा जमीन के माप के फलस्वरूप, केआईएडीबी से यह अनुरोध किया गया कि सही सर्वे नंबर दर्शाते हुए परिशोधित आवंटन पत्र/दखल प्रमाण-पत्र जारी करे।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
7.	कर्नाटक	डोडाबल्लापुर, बेंगलुरु	वास्तुविद् नियुक्त किए गए। अवधारणा योजना को अंतिम रूप दिए गए। निर्माण एजेंसी की चयन प्रक्रिया प्रगति पर है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
8.	केरल	पेरंबूर	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
9.	महाराष्ट्र	बुटिबोरी	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
10.	ओडिशा	आंगुल	राज्य सरकार द्वारा जमीन आवंटित की गई है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
11.	ओडिशा	डुब्री, जाजपुर जिला	जमीन का कब्जा ले लिया गया है। वास्तुविद् नियुक्त किए गए। अवधारणा योजना को अंतिम रूप दिया गया।	लगभग 100/- करोड़ रुपए

1	2	3	4	5
12.	पंजाब	लालरू, एसएस नगर	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
13.	राजस्थान	उदयपुर	जमीन का कब्जा ले लिया गया है। वास्तुविद् नियुक्ति किए गए।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
14.	तमिलनाडु	तिरुपुर	राज्य सरकार द्वारा जमीन को आवंटित किया गया है। तथापि, जमीन के मालिकाना के लिए एक तीसरे पक्ष द्वारा कोर्ट केस दायर किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
15.	तमिलनाडु	तुतीकोरिन	जमीन का कब्जा ले लिया गया है। वास्तुविद् नियुक्त किए गए हैं। अवधारणा योजना को अंतिम रूप दे दिया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
16.	तमिलनाडु	कन्याकुमारी	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
17.	उत्तर प्रदेश	श्रीपेरंबुदुर	राज्य सरकार ने जमीन देने की पेशकश की है और जमीन की उपयुक्तता का चयन प्रक्रियाधीन है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
18.	उत्तराखंड	फिरोजाबाद	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
19.	उत्तराखंड	हरिद्वार	राज्य सरकार द्वारा जमीन को आवंटित कर दिया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
20.	उत्तराखंड	उद्यमसिंह नगर (रूद्रपुर)	राज्य सरकार द्वारा जमीन को आवंटित कर दिया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
21.	उत्तराखंड	देहरादून	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
22.	उत्तराखंड	काशीपुर	राज्य सरकार से उचित जमीन के आवंटन का अनुरोध किया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
23.	पश्चिम बंगाल	हल्दिया	राज्य सरकार द्वारा जमीन आवंटित कर दिया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए
24.	पश्चिम बंगाल	सिलिगुड़ी	राज्य सरकार द्वारा जमीन आवंटित कर दिया गया है।	लगभग 100/- करोड़ रुपए

विवरण-III

नवीनीकरण/उन्नयन के लिए प्रस्तावित मौजूदा कर्मचारी राज्य बीमा अस्पताल

क्र.सं.	राज्य	मौजूदा क.रा.बी. अस्पतालों के नाम	नवीनीकरण/उन्नयन
1.	मध्य प्रदेश	इंदौर में क.रा.बी.नि. मॉडल अस्पताल	नवीनीकरण
2.	महाराष्ट्र	का.रा.बी.नि. अस्पताल, वाशी	नवीनीकरण
3.	पश्चिम बंगाल	बाल्टीकुरी में क.रा.बी.नि. अस्पताल	नवीनीकरण

[अनुवाद]

मोबाइल टॉवरों की संस्थापना

503. श्री ओम प्रकाश यादव : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आवासीय क्षेत्रों में मोबाइल टॉवरों की संस्थापना के लिए कोई दिशा-निर्देश/मानदंड बनाए हैं या बनाने का विचार है; और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

(ख) क्या सरकार को मोबाइल विकिरणों के कारण मानव स्वास्थ्य पर पड़ने वाले दुष्प्रभावों के संबंध में कोई शिकायतें प्राप्त हुई हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या आकलन किया गया है?

(ग) क्या सरकार ने गत तीन वर्षों के दौरान देश के विभिन्न भागों में अवैध रूप से संस्थापित मोबाइल टॉवरों की संख्या का पता लगाने के लिए कोई अध्ययन भी कराया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और सरकार द्वारा इन्हें हटाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) दूरसंचार विभाग ने दिनांक 23.08.2012 को मोबाइल टॉवर संस्थापित करने के लिए अनुमति देने के संबंध में राज्य सरकारों को सलाहकारी दिशा-निर्देश जारी किए हैं और इन्हें सभी राज्य सरकारों के मुख्य सचिवों को अग्रेषित किया गया है। उपर्युक्त दिशा-निर्देशों को दिनांक 01.08.2013 से आगे और संशोधित किया गया है। ये दिशा-निर्देश आवासीय क्षेत्रों सहित सभी स्थानों के लिए एक समान हैं।

(ख) विश्व स्वास्थ्य संगठन (डब्ल्यूएचओ) ने विद्युत चुम्बकीय क्षेत्र (ईएमएफ) और जन-स्वास्थ्य (बेस स्टेशन और बेतार प्रौद्योगिकी) विषय पर मई, 2006 में अपने तथ्य पत्र संख्या 304 में यह निष्कर्ष दिया कि

“बहुत ही न्यून स्तर पर विकिरण प्रभावन स्तरों तथा अब तक एकत्र किए गए अनुसंधान परिणामों पर विचार करते हुए ऐसा कोई पुष्टि सम्मत वैज्ञानिक तथ्य प्रकट नहीं हुआ है कि बेस स्टेशनों तथा बेतार नेटवर्कों से विसर्जित कमजोर रेडियो फ्रीक्वेंसी (आरएफ) सिग्नल स्वास्थ्य पर प्रतिकूल प्रभाव डालते। “अब तक एकत्र किए गए सभी साक्ष्यों से बेस स्टेशनों (मोबाइल फोर टॉवरों) से उत्पन्न आर.एफ. सिग्नलों से होने वाले कोई लघुकालिक अथवा दीर्घकालिक प्रतिकूल स्वास्थ्य प्रभाव प्रदर्शित नहीं हुए हैं।”

विश्व स्वास्थ्य संगठन ने सिफारिश की है कि 'राष्ट्रीय प्राधिकरणों को अपने नागरिकों को आर.एफ. फील्ड के प्रतिकूल स्तरों से संरक्षित करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय मानकों को अपनाया जाए। उन्हें ऐसे क्षेत्रों में पहुंच पर प्रतिबंध लगाना चाहिए जहां विकिरण-सीमा अत्यधिक हो सकती हैं। विश्व स्वास्थ्य संगठन ने अंतर्राष्ट्रीय गैर-आयनीकरण विकिरण संरक्षण आयोग (आईसीएनआईआरपी) द्वारा तैयार किए गए अंतर्राष्ट्रीय विकिरण संबंधी दिशा-निर्देशों का हवाला दिया है। दूरसंचार विभाग ने ईएमएफ विकिरणों से स्वास्थ्य पर होने वाले प्रभावों का मूल्यांकन किया है और मोबाइल टॉवरों से होने वाले ईएमएफ विकिरण के संबंध में सख्त एलतियाती सीमाएं निर्धारित की हैं। भारत में बेस स्टेशनों से ईएमएफ विकिरण की वर्तमान निर्धारित सीमा, आईसीएनआईआरपी की अंतर्राष्ट्रीय निर्धारित सीमाओं का एक दसवां (1/10वां) भाग है।

अब तक दूरसंचार विभाग की 34 दूरसंचार प्रवर्तन, संसाधन और अनुश्रवण (टर्म) फील्ड एककों को मोबाइल विकिरणों से मानव स्वास्थ्य पर होने वाले नुकसानदायक प्रभावों के संबंध में 1483 शिकायतें प्राप्त हुई हैं। अब तक टर्म एकक द्वारा 1483 शिकायतों में से 1434 शिकायतों की जांच की गई है। इन शिकायतों की जांच के दौरान 8 बेस ट्रांसीवर स्टेशन (बीटीएस) ऐसे पाए गए हैं जो दूरसंचार विभाग द्वारा निर्धारित विद्युत चुम्बकीय फील्ड (ईएमएफ) मानदंडों का पालन नहीं कर रहे हैं। दूरसंचार विभाग के दिशा-निर्देशों के अनुसार इन 8 बीटीएस के दूरसंचार सेवा प्रदाताओं पर कार्रवाई की गई है।

(ग) और (घ) टॉवरों को संस्थापित करने की मौजूदा नीति के अनुसार, दूरसंचार विभाग का बेतार आयोजना एवं समन्वय स्कंध, प्रत्येक अवस्थल के लिए अन्य बेतार प्रयोक्ताओं के साथ हस्तक्षेप, विमानन से जुड़े जोखिमों और किसी अन्य मौजूदा माइक्रोवेव लिंकों में बाधाओं को ध्यान में रखते हुए टॉवरों को संस्थापित करने की अनुमति जारी करता है। तथापि, दूरसंचार विभाग द्वारा नगर निगम, ग्राम पंचायत आदि जैसे स्थानीय निकायों के अन्य अनुज्ञेय उप-विधियों, नियमों और विनियमों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव डाले बिना अवस्थल संबंधी अनुमति जारी की जाती है। तदनुसार, दूरसंचार सेवा प्रदाताओं को मोबाइल टॉवरों की संस्थापना करने से पूर्व संबंधित स्थानीय प्राधिकारियों/राज्य सरकार के निकायों से भी आवश्यक अनुमति प्राप्त करनी पड़ती है। विभिन्न स्थानीय निकायों/राज्य सरकारों ने मोबाइल टॉवर संस्थापित करने के लिए ऐसी अनुमति प्रदान करने के संबंध में अपनी नीति स्वयं तैयार की हैं। दूरसंचार विभाग, राज्य सरकार के निकायों/स्थानीय प्राधिकरणों द्वारा ऐसी अनुमति प्रदान करने के संबंध में किसी तरह की सूचना का रख-रखाव नहीं करता तथा दूरसंचार विभाग ने अवैध रूप से संस्थापित मोबाइल टॉवरों के बारे में कोई अध्ययन नहीं किया है।

[हिन्दी]

मोबाइल कनेक्टिविटी

504. श्री कीर्ति आजाद : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार के दरभंगा जिले में भारत संचार निगम लिमिटेड के मोबाइल सिग्नल समुचित रूप से काम नहीं कर रहे हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने इस क्षेत्र में मोबाइल कनेक्टिविटी सुधार करने हेतु कोई कदम उठाया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) सरकार का विचार ग्राहकों के समक्ष आ रही समस्या का निराकरण किस प्रकार करने का है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) बिहार के दरभंगा जिले सहित कुछ क्षेत्रों में खराब विद्युत आपूर्ति के कारण भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) का संचार नेटवर्क और सेवाएं प्रभावित हुई हैं। जबकि, विद्युत आपूर्ति की अनुपलब्धता और ओएफसी (ऑप्टिकल फाइबर केबल) मार्गों के बार-बार बाधित होने के कारण, सेवाएं अवरुद्ध होती

हैं और खराब बैट्री-बैकअप का होना भी सेवा में बाधा उत्पन्न करने का एक प्रमुख कारण है। विद्युत आपूर्ति में खराबी के कारण ट्राई (भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण) द्वारा सेवा गुणवत्ता से संबंधित निर्धारित नेटवर्क पैरामीटर भी प्रतिकूल रूप से प्रभावित होते हैं।

(ग) से (ङ) बीएसएनएल ने दरभंगा सेकेन्डरी स्विचिंग एरिया (एसएसए) में इसके जीएसएम चरण-VII के विस्तार के तहत 41 बीटीएस (बेस ट्रांसीवर स्टेशन) संस्थापित करने की योजना बनाई है, जिसमें से 6 बीटीएस पहले से ही संस्थापित हो चुके हैं। बीएसएनएल अपने कार्य-निष्पादन के लिए अपने नेटवर्क का लगातार इष्टतम प्रयोग कर रहा है। बीएसएनएल बेहतर विद्युत आपूर्ति के लिए खराब बैट्रियों को बदलने के लिए तत्काल कार्रवाई कर रहा है।

[अनुवाद]

ई-जिला कार्यक्रम का क्रियान्वयन

505. श्री नलीन कुमार कटील : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ई-जिला कार्यक्रम के अंतर्गत आने वाले जिलों के राज्य-वार नाम और ब्यौरे क्या हैं;

(ख) ई-जिला मिशन मोड परियोजना पर आवंटित और व्यय की गई निधि का परियोजना-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) 2014-15 के दौरान परियोजना के अंतर्गत शामिल किए जाने वाले जिलों की राज्य-वार संख्या कितनी है एवं इस संबंध में कितना परिव्यय होगा?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) ई-जिला कार्यक्रम के अंतर्गत भारत के सभी राज्यों/संघ राज्यों के सभी जिलों को शामिल किया जाता है।

(ख) 30.06.2014 तक ई-जिला मिशन मोड परियोजना के लिए आवंटित और सदुपयोग की गई निधि के राज्य-वार ब्यौरे निम्नानुसार हैं:-

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य	कुल अनुमोदित परिव्यय	सदुपयोग की गई निधियां* (लाख रुपए में)
1	2	3	4
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1,193.42	0

1	2	3	4
2.	आंध्र प्रदेश	6,143.85	350.00
3.	अरुणाचल प्रदेश	4,356.39	0
4.	असम	6,647.72	0
5.	बिहार	8,842.98	0
6.	चंडीगढ़	709.02	0
7.	छत्तीसगढ़	6,154.33	520.00
8.	दादरा और नगर	736.05	0
9.	दमन और दीव	961.05	3.20
10.	दिल्ली	3,213.30	2.00
11.	गोवा	988.02	0
12.	गुजरात	8,671.28	0
13.	हरियाणा	5,239.09	0
14.	हिमाचल प्रदेश	2,361.50	0
15.	जम्मू और कश्मीर	6,037.57	50.00
16.	झारखंड	6,032.20	120.00
17.	कर्नाटक	7,960.82	0
18.	केरल	3,428.12	0
19.	लक्षद्वीप	685.90	0
20.	मध्य प्रदेश	11,805.17	412.27
21.	महाराष्ट्र	7,113.34	258.18
22.	मणिपुर	2,460.76	350.82
23.	मेघालय	2,855.46	228.26
24.	मिज़ोरम	1,923.57	490.00
25.	नागालैंड	3,303.12	120.00
26.	ओडिशा	7,154.82	561.07
27.	पुदुचेरी	1,206.37	0

1	2	3	4
28.	पंजाब	5,367.64	0
29.	राजस्थान	7,913.18	120.00
30.	सिक्किम	1,153.98	162.35
31.	तमिलनाडु	6,890.53	0
32.	त्रिपुरा	1,811.79	116.96
33.	उत्तर प्रदेश	17,398.38	0
34.	उत्तराखंड	3,245.06	90.00
35.	पश्चिम बंगाल	4,073.08	180.18
कुल		166,039.26	4,135.29

*निधियों का सदुपयोग 30 जून, 2014 तक प्राप्त उपयोगिता प्रमाण-पत्रों पर आधारित है।

(ग) वित्त वर्ष 2014-15 में 220 जिलों में कार्यान्वयन की योजना बनाई गई है। जिलों की संख्या और वित्तीय परिव्यय के राज्य-वार ब्यौरे निम्नानुसार हैं:—

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य	जिलों की संख्या	अनुमानित वित्तीय परिव्यय वित्त वर्ष 2014-15 (लाख रुपए में)
1	2	3	4
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	—	107.00
2.	आंध्र प्रदेश	—	1,381.39
3.	अरुणाचल प्रदेश	16	—
4.	असम	18	1,667.00
5.	बिहार	—	556.00
6.	चंडीगढ़	1	171.00
7.	छत्तीसगढ़	—	2,222.00
8.	दादरा और नगर हवेली	2	49.00

1	2	3	4
9.	दमन और दीव	1	132.00
10.	दिल्ली	11	367.00
11.	गोवा	2	—
12.	गुजरात	7	2,700.00
13.	हरियाणा	20	1,070.00
14.	हिमाचल प्रदेश	—	558.00
15.	जम्मू और कश्मीर	—	—
16.	झारखंड	23	367.00
17.	कर्नाटक	1	1,758.00
18.	केरल	—	889.00
19.	लक्षद्वीप	—	128.00
20.	मध्य प्रदेश	—	4,000.00
21.	महाराष्ट्र	9	3,111.00
22.	मणिपुर	11	143.00
23.	मेघालय	7	—
24.	मिज़ोरम	—	—
25.	नागालैंड	8	277.00
26.	ओडिशा	—	409.00
27.	पुदुचेरी	4	143.00
28.	पंजाब	18	1,667.00
29.	राजस्थान	—	493.00
30.	सिक्किम	2	444.00
31.	तमिलनाडु	—	556.00
32.	तेलंगाना	—	1062.61
33.	त्रिपुरा	8	—
34.	उत्तर प्रदेश	34	2,208.00
35.	उत्तराखंड	12	—
36.	पश्चिम बंगाल	17	558.00

[हिन्दी]

बेरोजगार महिलाएं

506. श्री गणेश सिंह :

श्रीमती कमला पाटले :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश और छत्तीसगढ़ सहित इस समय देश के शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में शिक्षित, अशिक्षित, कुशल, अर्द्धकुशल, स्वनियोजित, नियोजित और अनियोजित महिलाओं की राज्य-वार संख्या कितनी है;

(ख) क्या गत तीन वर्षों के दौरान उक्त प्रत्येक श्रेणी की महिलाओं के लिए रोजगार के अवसरों में वृद्धि हुई है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ राज्य-वार कितनी धनराशि आवंटित, जारी और उपयोग की गई है; और

(ङ) सरकार द्वारा महिलाओं के लिए रोजगार के अतिरिक्त अवसरों का सृजन करके उनके उत्थान के लिए अन्य क्या कदम उठाए गए हैं ?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) से (ग) रोजगार एवं बेरोजगारी के विश्वसनीय अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण कार्यालय (एनएसएसओ) द्वारा आयोजित किए जाने वाले श्रम बल सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं। ऐसा पिछला सर्वेक्षण 2011-12 के दौरान आयोजित किया गया था। सर्वेक्षण के परिणाम के अनुसार 2011-12 के दौरान महिला कामगारों की संख्या 12.9 करोड़ थी और सामान्य स्थिति आधार पर 2011-12 के दौरान शिक्षा स्तर की विभिन्न श्रेणियों द्वारा महिला कामगार का प्रतिशत वितरण संलग्न विवरण में दिया गया है:—

(प्रतिशत में)

सामान्य शिक्षा का स्तर	ग्रामीण	शहरी
1	2	3
साक्षर नहीं	57.0	27.1
साक्षर एवं प्राथमिक स्तर तक	21.8	19.0
मिडिल	10.0	11.6

1	2	3
माध्यमिक	5.7	8.7
उच्चतर माध्यमिक	2.5	7.2
डिप्लोमा/प्रमाणपत्र	0.6	2.5
स्नातक एवं इससे अधिक	2.4	23.9

2009-10 एवं 2011-12 के लिए एनएसएसओ सर्वेक्षण के परिणामों के अनुसार विभिन्न श्रेणियों द्वारा नियोजित महिलाओं का प्रतिशत वितरण निम्नानुसार है:—

(प्रतिशत में)

वर्ष	स्व-रोजगाररत	नियमित मजदूरी	दिहाड़ी श्रमिक
2009-10	53.3	10.1	36.6
2011-12	56.1	12.7	31.2

यह स्व-रोजगाररत एवं नियमित मजदूरी में रोजगाररत महिलाओं के प्रतिशत में वृद्धि को दर्शाता है।

देश के शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं की स्व-रोजगाररत, रोजगाररत एवं बेरोजगारी दर का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ङ) महिलाओं के बीच श्रम बल भागीदारी दर में बढ़ोतरी करने के लिए श्रम और रोजगार मंत्रालय महिलाओं को और अधिक रोजगारपरक बनाने के लिए औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों, राष्ट्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थानों एवं क्षेत्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थानों के माध्यम से महिलाओं को प्रशिक्षण प्रदान कर रहा है। राष्ट्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण परिषद् (एनसीवीटी) ने महिलाओं के लिए आरक्षण का प्रतिशत भी 25% से बढ़ाकर 30% कर दिया है। कौशल विकास पहल योजना के तहत माड्यूलर नियोजनीय कौशलों में बढ़ी संख्या में महिलाओं को प्रशिक्षित किया जा रहा है। भारत सरकार अति लघु, लघु एवं मध्यम उद्यम मंत्रालय द्वारा चलाए जा रहे उद्यमीय विकास कार्यक्रमों के अतिरिक्त विभिन्न रोजगार सृजन कार्यक्रमों जैसे- स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना (एसजेएसआरवाई), प्रधानमंत्री रोजगार सृजन कार्यक्रम (पीएमईजीपी), राष्ट्रीय ग्रामीण आजीविका मिशन (एनआरएलएम) और महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी अधिनियम (एमजीएनआरईजीए) का भी कार्यान्वयन करती रही है। पीएमईजीपी हेतु खर्च पिछले तीन वर्ष 2011-12, 2012-13 एवं 2013-14 में क्रमशः 1010.23 करोड़, 1228.44 करोड़ एवं 988.36 करोड़ रुपए था।

विवरण

2011-12 के दौरान, सामान्य आधार पर देश के शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों में स्व-रोजगाररत, रोजगाररत एवं बेरोजगार महिलाओं की राज्य-वार संख्या

(प्रतिशत में)

क्र.सं.	राज्य	स्व-रोजगाररत		रोजगाररत		बेरोजगारी दर	
		ग्रामीण	शहरी	ग्रामीण	शहरी	ग्रामीण	शहरी
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	44.7	44.7	44.5	17.0	0.5	5.4
2.	अरुणाचल प्रदेश	89.6	48.8	27.8	12.7	1.6	8.7
3.	असम	63.9	46.7	12.2	9.0	5.7	7.0
4.	बिहार	41.5	53.3	5.3	4.5	8.2	16.5
5.	छत्तीसगढ़	58.1	33.3	41.5	24.0	0.3	4.7
6.	दिल्ली	0	23.1	14.6	10.4	0	4.6

1	2	3	4	5	6	7	8
7.	गोवा	20.0	12.7	21.0	15.7	0.8	9.7
8.	गुजरात	58.6	48.1	27.8	13.3	0.2	1.7
9.	हरियाणा	75.3	27.8	16.2	9.7	1.7	5.0
10.	हिमाचल प्रदेश	88.0	35.8	52.4	21.2	0.8	9.9
11.	जम्मू और कश्मीर	90.2	42.7	25.5	11.7	3.0	19.0
12.	झारखंड	82.8	33.3	19.8	6.6	2.8	8.9
13.	कर्नाटक	49.8	30.1	28.7	16.3	0.4	4.4
14.	केरल	36.7	36.1	22.1	19.1	14.2	13.9
15.	मध्य प्रदेश	57.3	48.7	23.9	11.5	0	3.5
16.	महाराष्ट्र	53.4	33.1	38.8	16.6	0.3	3.8
17.	मणिपुर	50.4	84.6	26.2	18.2	3.0	10.8
18.	मेघालय	75.4	43.6	39.1	20.2	0.4	3.7
19.	मिज़ोरम	81.2	72.3	39.4	24.9	2.7	6.7
20.	नागालैंड	94.9	64.6	31.2	14.4	15.9	36.0
21.	ओडिशा	65.9	58.1	24.6	15.5	2.0	2.0
22.	पंजाब	77.8	41.2	23.4	13.6	1.3	3.6
23.	राजस्थान	76.4	60.3	34.7	14.1	0.4	2.5
24.	सिक्किम	90.1	46.5	48.7	27.3	1.0	0
25.	तमिलनाडु	27.8	39.8	37.8	20.1	1.9	4.5
26.	त्रिपुरा	27.2	20.4	22.8	11.3	20.3	56.4
27.	उत्तराखंड	92.5	53.5	30.8	8.6	2.1	20.0
28.	उत्तर प्रदेश	80.8	67.6	17.7	10.2	0.7	3.7
29.	पश्चिम बंगाल	57.7	46.0	18.9	17.4	2.4	6.4
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	55.9	11.5	26.1	20.0	12.8	19.7
31.	चंडीगढ़	27.7	39.7	4.7	12.1	0	10.4

1	2	3	4	5	6	7	8
32.	दादरा और नगर हवेली	52.8	7.0	16.1	11.5	0	0
33.	दमन और दीव	0	43.9	3.4	14.8	0	2.2
34.	लक्षद्वीप	7.6	39.7	10.5	11.6	43.5	35.0
35.	पुदुचेरी	24.0	19.7	22.1	14.7	1.0	3.7

स्रोत: एनएसएसओ सर्वेक्षण रिपोर्ट।

नए हवाईअड्डों के लिए विमान सेवाएं

507. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का महाराष्ट्र के जलगांव, अकोला एवं गोंदिया जिले में स्थापित कतिपय नए हवाईअड्डे से आने-जाने के लिए विमान सेवा शुरू करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है एवं इन हवाईअड्डों की स्थापना पर कितना व्यय हुआ तथा किस प्रकार के विमान का प्रचालन उक्त हवाईअड्डों से किया जा सकता है;

(ग) क्या इन हवाईअड्डों से आवागमन हेतु विमान सेवा शुरू करने में विलंब हुआ है तथा यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा इन विमान सेवाओं के कब तक शुरू किए जाने की संभावना है; और

(घ) क्या केन्द्र सरकार को राज्य सरकार से इन हवाईअड्डों से विमान सेवा शुरू करने के लिए कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है एवं यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन पर क्या कार्रवाई की गई?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) से (ग) वर्तमान में जलगांव, अकोला तथा गोंदिया हवाईअड्डे तक/से किसी अनुसूचित घरेलू उड़ान का प्रचालन नहीं किया जा रहा है।

घरेलू हवाई सेवाओं को विकेंद्रित एवं विनियंत्रित कर दिया गया है। सरकार द्वारा देश के विभिन्न क्षेत्रों में हवाई सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए हवाई सेवाओं के बेहतर विनियमन के उद्देश्य की प्राप्ति के लिए मार्ग संवितरण दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। तथापि, यातायात मांग एवं वाणिज्यिक व्यवहार्यता पर विचार करते हुए किसी विशिष्ट स्थान के लिए सेवाएं प्रारंभ करना एयरलाइनों पर निर्भर करता है। अतः सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशा-निर्देशों का अनुसरण करते हुए एयरलाइनें देश में कहीं भी उड़ानों का प्रचालन करने के लिए मुक्त हैं।

इन हवाईअड्डों की स्थापना पर किए गए व्यय का विवरण निम्नानुसार है:-

अकोला	13.10 करोड़
गोंदिया	207.57 करोड़
जलगांव	54.66 करोड़

इसके अतिरिक्त, जलगांव तथा अकोला हवाईअड्डे एटीआर प्रकार के विमानों का प्रचालन करने के लिए उपयुक्त हैं तथा गोंदिया हवाईअड्डा ए-320 प्रकार के विमानों के लिए उपयुक्त है।

(घ) इन हवाईअड्डों तक/से अनुसूचित हवाई सेवाएं प्रारंभ करने के संबंध में सरकार को राज्य सरकार से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

स्पेक्ट्रम से प्राप्त आय

508. श्री प्रतापराव जाधव :

श्री चन्द्रकांत खैरे :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्पेक्ट्रम से प्राप्त राजस्व पूर्व में प्राप्त राजस्व की तुलना में बुरी तरह प्रभावित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा राजस्व संग्रह पर दुष्प्रभाव को रोकने के लिए क्या प्रावधान किए गए हैं;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में भारतीय दूरसंचार नियामक प्राधिकरण (ट्राई) की भूमिका की जांच की है;

(घ) यदि हां, तो इसके कारण क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाये गए हैं

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, नहीं। वित्तीय वर्ष 2013-14 में स्पेक्ट्रम से प्राप्त राजस्व की राशि 25150.85 करोड़ है जो वित्तीय वर्ष 2012-13 में प्राप्त राजस्व की 7412.21 करोड़ रुपए की राशि की तुलना में अधिक है।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त "क" के मद्देनजर प्रश्न नहीं उठें।

[अनुवाद]

सेल्यूलर टेलीफोनी टॉवर

509. श्री जगदम्बिका पाल : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में सेल्यूलर टेलीफोनी टॉवरों में विद्युत हेतु प्रयोग किए जाने वाले डीजल जनरेटर सेटों द्वारा डीजल की खपत के संबंध में कोई मूल्यांकन किया है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में खपत किए गए डीजल की मात्रा का वर्ष एवं राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान ऐसे डीजल जनरेटर सेटों द्वारा डीजल की खपत पर वर्ष और राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कुल कितनी राजसहायता का वहन किया गया है; और

(घ) सरकार द्वारा सेल्यूलर टेलीफोनी टॉवरों में विद्युत आपूर्ति हेतु राजसहायतायुक्त डीजल की खपत को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) देश में सेल्यूलर टेलीफोनी टॉवरों में विद्युत हेतु प्रयोग किए जाने वाले डीजल जनरेटर सेटों द्वारा डीजल की खपत के संबंध में कोई मूल्यांकन नहीं किया गया है।

(ख) उपर्युक्त (क) को देखते हुए लागू नहीं।

(ग) दूरसंचार क्षेत्र में सेल्यूलर मोबाइल टॉवरों के प्रचालन में ऑपरेटरों द्वारा बाजार में उपलब्ध डीजल का उपयोग किया जा रहा है।

(घ) सरकार ने सेल्यूलर टेलीफोनी टॉवरों में विद्युत आपूर्ति हेतु डीजल के प्रयोग को कम करने के लिए दूरसंचार क्षेत्र में नवीकरणीय ऊर्जा प्रौद्योगिकी (आरईटी) का उपयोग करने के लिए दिशा-निर्देश जारी किए हैं।

[अनुवाद]

इस्पात की खपत

510. श्री श्रीरंग आप्या बारणे : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में प्रति व्यक्ति इस्पात की खपत वैश्विक औसत से बहुत कम है;

(ख) यदि हां, तो क्या अल्प प्रति व्यक्ति खपत के बावजूद इस्पात और इसके उत्पाद मूल्य देश में बहुत अधिक है;

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

(घ) सरकार द्वारा विशेषकर ग्रामीण भारत में इस्पात के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) जी, हां।

(ख) और (ग) इस्पात की प्रति व्यक्ति खपत और इस्पात के मूल्यों के बीच कोई सीधा सह-सम्बन्ध नहीं है। किसी निश्चित समय पर इस्पात के मूल्य विभिन्न कारकों पर निर्भर होते हैं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं यथा बाजार में मांग और आपूर्ति के बीच संतुलन, अंतर्राष्ट्रीय मूल्य, कच्ची सामग्री की घरेलू कीमतें, उत्पादन और डिलीवरी की लागत, लागू कर, आदि। इस्पात के न्यून मूल्यों से इस्पात की खपत में वृद्धि हो सकती है। तथापि, अधिकतर मामलों में इस्पात की मांग की मूल्य लोच कम पाई गई है। इसके अतिरिक्त, मूल्य लोच का अनुमान लगाना जटिल कार्य है और इसलिए मूल्य और मांग के बीच किसी संबंध के बारे में कोई सुस्पष्ट निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता है।

(घ) भारत के ग्रामीण क्षेत्रों में इस्पात उत्पादों के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए सरकार ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:-

(i) इस्पात का उपयोग करने के लाभों से अवगत करने के लिए तथा रिइनफोर्समेंट छड़ों का उपयोग करके चिनाई के कार्य में उत्तम कार्य पद्धतियों को बढ़ावा देने के उद्देश्य से इंस्टीट्यूट ऑफ स्टील डेवलपमेंट एंड ग्रोथ (आईएनएसडीएजी) के माध्यम से ग्रामीण क्षेत्रों में इस्पात अभियान का आयोजन किया गया है।

(ii) नवाचारी और लागत प्रभावी प्रौद्योगिकी के साथ कम लागत वाले मकानों हेतु आईएनएसडीएजी द्वारा विकसित डिजाइनों

का उपयोग करने के लिए सभी प्रमुख स्टील प्लांटों से अनुरोध किया गया है। आईएनएसडीएजी ने आदर्श गांव के लिए पुलों तथा पुलियाओं, स्थानीय झोपड़ियों, पंचायत हाल, स्कूल भवन, आंगनवाड़ी केन्द्र, साइकिल शेड, सामुदायिक शौचालयों आदि के लिए भी डिजाइन तैयार किए गए हैं।

- (iii) भारत के ग्रामीण क्षेत्र में उद्यमशीलता तथा इस्पात विकास के संबंध में आईएनएसडीएजी के माध्यम से प्रशिक्षण कार्यक्रम आयोजित किए गए हैं। आईएनएसडीएजी ने आदर्श खाद्यान्न भंडार भी विकसित किए हैं।
- (iv) ग्रामीण क्षेत्रों में स्टील की अनुपलब्धता के मसले को हल करने के लिए सेल, आरआईएनएन आदि जैसे प्रमुख इस्पात उत्पादकों से कहा गया है कि वे भारत के ग्रामीण क्षेत्रों में इस्पात (छलों तथा निर्माण के लिए रिइंफोर्समेंट बॉरों, स्ट्रक्चरल स्टील, गालविनीकृत चदरों) उपलब्ध करने के लिए विभिन्न स्थानों पर ग्रामीण स्टॉक प्वाइंटों की स्थापना करें। इससे ग्रामीण क्षेत्रों में इस्पात के उपयोग और उसकी उपलब्धता में काफी हद तक सहायता मिली है।

राष्ट्रीय दूरसंचार नीति

511. श्री राम मोहन नायडू किंजरापु : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान में देश में राष्ट्रीय रोमिंग हेतु विहित प्रशुल्क की अधिकतम सीमा का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने राष्ट्रीय दूरसंचार नीति का धीरे-धीरे क्रियान्वयन शुरू कर दिया है तथा इसमें कतिपय संशोधन करने का प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा दूरसंचार प्रशुल्क को सरल बनाने एवं इसमें पारदर्शिता लाने के लिए क्या उपाय किए गए हैं;

(घ) क्या भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) दोनों दूरसंचार की सरकारी कंपनियों का विचार राष्ट्रीय रोमिंग मुक्त करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है एवं भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (ट्राई) की इस पर क्या प्रतिक्रिया है तथा सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई/की जा रही है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण

(ट्राई) द्वारा दिनांक 17.06.2013 के दूरसंचार टैरिफ आदेश (टीटीओ) (55वां संशोधन), 2013 के माध्यम से निर्धारित की गई वर्तमान में देश में राष्ट्रीय रोमिंग हेतु विहित प्रशुल्क की अधिकतम सीमा, 01.07.2013 से प्रभावी, का ब्यौरा नीचे दिया गया है:-

मद	प्रशुल्क की अधिकतम सीमा
आऊटगोइंग लोकल वॉयस कॉल	1.00 रुपए प्रति मिनट
आऊटगोइंग लंबी दूरी (अंतर-सर्किल) वॉयस कॉल	1.50 रुपए प्रति मिनट
इनकमिंग वॉयस कॉल	0.75 रुपए प्रति मिनट
आऊटगोइंग लोकल एसएमएस	1.00 रुपए प्रति एसएमएस
आऊटगोइंग लंबी दूरी (अंतर-सर्किल) एसएमएस	1.50 रुपए प्रति एसएमएस

(ख) और (ग) राष्ट्रीय दूरसंचार नीति 2012 के उद्देश्यों में से एक लक्ष्य "एक राष्ट्र-रोमिंग से आजाद" की दिशा में कार्य करना है। उपभोक्ताओं को नम्यता तथा सुविधा प्रदान करने के लिए ट्राई ने टीटीओ के 55वें संशोधन, 2013 के माध्यम से राष्ट्रीय रोमिंग सेवा के लिए प्रशुल्क की अधिकतम सीमा में कमी की है, तथा रोमिंग प्रशुल्कों के लिए विशेष प्रशुल्क वाऊचरों (एसटीवी) और कॉम्बो वाऊचरों की अनुमति दी है। इस संशोधन से वायरलैस अभिगम सेवा प्रदाताओं के लिए यह भी अनिवार्य कर दिया गया है कि वे विशेष रोमिंग परियात योजनाओं और रोमिंग परियात योजना निःशुल्क (आरटीपी और आरटीपी-एफआर) के लिए इस आशय के साथ अपनी पेशकश करें जिसके तहत उपभोक्ता क्रमशः आरटीपी और आरटीपी-एफआर को अंशदान देकर विनियत प्रभागों के भुगतान के स्थान पर अंशतः निःशुल्क रोमिंग अथवा पूर्णतः निःशुल्क रोमिंग का लाभ उठा सकें।

(घ) एमटीएनएल, 26.01.2014 से एमटीएनएल ग्राहकों के लिए दिल्ली और मुम्बई में निःशुल्क रोमिंग की पेशकश कर रहा है।

बीएसएनएल अपने ग्राहकों को प्रीपेड (आरटीपी-एफआर 199) और पोस्टपेड (आरटीपी-एफआर-149) के अंतर्गत संबंधित योजना का चयन करने के पश्चात् राष्ट्रीय रोमिंग के दौरान निःशुल्क इनकमिंग सुविधा की पेशकश कर रहा है। इसके अतिरिक्त, बीएसएनएल ने विभिन्न वैधताओं के साथ रोमिंग के दौरान निःशुल्क इनकमिंग कॉल की सुविधा वाले तीन विशेष प्रशुल्क वाऊचर (एसटीवी) भी प्रस्तुत किए हैं। इन विशेष प्रशुल्क वाऊचरों में एसटीवी-90 शामिल है जो अपने ग्राहकों को राष्ट्रीय रोमिंग के दौरान 90 दिनों की वैधता के साथ राष्ट्रीय रोमिंग में 1 रुपए/दिन

के नाममात्र के शुल्क में संपूर्ण राष्ट्र में निःशुल्क रोमिंग सुविधा तथा 1.5 पैसे प्रति सैकेंड में आऊटगोइंग लोकल और एसटीडी कॉल की सुविधा की पेशकश कर रहा है।

(ड) बीएसएनएल और एमटीएनएल सहित सभी वायरलेस अभिगम सेवा प्रदाताओं ने टीटीओ के 55वें संशोधन, 2013 के माध्यम से कम की गई अधिकतम सीमा के अनुरूप राष्ट्रीय रोमिंग के लिए प्रशुल्क लागू कर दिया है। सेवा प्रदाताओं ने रोमिंग (आरटीपी और आरटीपी-एफआर) के लिए विशेष प्रशुल्क प्लान भी शुरू किए हैं। कतिपय सेवा प्रदाताओं ने राष्ट्रीय रोमिंग के लिए विशेष प्रशुल्क वाऊचर भी शुरू किए हैं।

त्वरित न्यायालयों हेतु निधि

512. श्री असादुद्दीन ओवैसी :

श्री पी.के. बिजू :

क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश में त्वरित न्यायालयों की संख्या बढ़ाने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान इन न्यायालयों की स्थापना हेतु कुल कितनी निधि आबंटित और व्यय की गई है;

(ड) क्या सरकार ने इन न्यायालयों की स्थापना तथा इनमें और अधिक न्यायाधीशों की भर्ती हेतु विभिन्न राज्यों को अधिक आबंटित करने के लिए कोई निदेश जारी किए हैं; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (घ) भारत के संविधान के अधीन अधीनस्थ न्यायालयों की स्थापना करना राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व है। 11वें वित्त आयोग पंचाट के अधीन स्थापित किए गए त्वरित निपटान न्यायालयों के लिए राज्यों को केन्द्रीय निधिकरण करना, 01 अप्रैल, 2011 से निरंतरता है। तथापि, केन्द्रीय सरकार ने, ब्रिज मोहन लाल बनाम भारत संघ के मामले में उच्चतम न्यायालय के निदेश का अनुकरण करते हुए

अधीनस्थ न्यायपालिका में सृजित किए जाने वाले न्यायाधीशों के 10 प्रतिशत और अतिरिक्त पदों के वेतनों के लिए तेरहवें वित्त आयोग के अधिनिर्णय से तारीख 31.03.2015 तक अधिकतम 80 करोड़ रुपए प्रति-वार्षिक निधियों को उपबंध करने का समरूप आधार पर विनिश्चय किया है। राज्य सरकारों तथा उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों से अनुरोध किया गया है कि वे त्वरित निपटान न्यायालयों के सृजन के लिए भी इन पदों का उपयोग करेंगे। कुछ राज्यों ने अपने निजी स्रोतों के साथ 31.03.2011 से त्वरित निपटान न्यायालय को चला रहे हैं।

(ड) और (च) 7 अप्रैल, 2013 को नई दिल्ली में आयोजित मुख्यमंत्रियों और मुख्य न्यायमूर्तियों के सम्मेलन में यह संकल्प किया गया है कि राज्य सरकारें संबंधित उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों से परामर्श करके स्त्रियों, बालकों, निःशक्त व्यक्तियों, ज्येष्ठ नागरिकों और समाज के सीमांत वर्गों के विरुद्ध अपराधों से संबंधित उपयुक्त संख्या में त्वरित निपटान न्यायालयों की स्थापना के लिए आवश्यक कदम उठाएंगी और त्वरित निपटान न्यायालयों के सृजन और उनको जारी रखने के प्रयोजन के लिए पर्याप्त निधियां उपलब्ध कराएंगी। सरकार ने इस विनिश्चय को कार्यान्वित करने के लिए राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों से अनुरोध किया है।

नागर विमानन नीति

513. श्री नलीन कुमार कटील : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा नागर विमानन क्षेत्र हेतु बनाई गई नीति की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार उक्त नीति में संशोधन करने या नागर विमानन क्षेत्र हेतु नई नीति बनाने का है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार की बहुत-सी अधिसूचनाओं की अलग-अलग व्याख्या एवं विमानपत्तनों द्वारा दी गई रियायतों के कारण ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं संबंधी नीति गड़बड़ी और भ्रम की स्थिति में है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या विमानन क्षेत्र में कर और विमान ईंधन पर करों के कारण एयर लाइनें और यात्री प्रभावित हो रहे हैं तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) और (ख) नागर विमानन सेक्टर के विभिन्न खंडों का संचलन करने

वाली नीतियां उपलब्ध हैं तथा बाजार स्थितियों, सामान्य आर्थिक वातावरण, वैश्विक उत्तम पद्धतियों तथा अन्य अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलनों एवं संधियों को ध्यान में रखते हुए समय-समय पर आवश्यकतानुसार इनमें संशोधन/अद्यतन किया जाता है।

(ग) जी, नहीं। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (सामान्य प्रबंधन, ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं में प्रवेश) विनियम, 2007 तथा राजपत्र अधिसूचना के रूप में प्रकाशित दिनांक 2.12.2010 की अधिसूचना का कार्यान्वयन कर लिया गया है। चेन्नै हवाईअड्डे के लिए तथा दक्षिण क्षेत्र एवं उत्तरी क्षेत्र के अंतर्गत आने वाले हवाईअड्डों के लिए मैसर्स भद्रा इंटरनेशनल इंडिया लिमिटेड एवं मैसर्स इंडो थाई एयरपोर्ट मैनेजमेंट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड को खुली निविदा आधार पर क्रमशः ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं एवं कार्गो हैंडलिंग के लिए रियायत प्रदान की गई है। कुछ एयरलाइनों द्वारा माननीय दिल्ली उच्च न्यायालय के सम्मुख विनियमों को चुनौती देते हुए रिट याचिका दायर की गई थी, जो स्वीकार नहीं की गई है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय में एसएलपी दायर की गई है तथा मामला अभी विचाराधीन है।

(घ) जी, हां। एविएशन टर्बाइन फ्यूल पर मूल्य संवर्धन कर (वीएटी) राज्य सरकारों द्वारा लगाया जाता है तथा कुछ राज्यों में यह काफी अधिक है। एयरलाइन प्रचालनों के लिए एटीएफ महत्वपूर्ण घटक है जिस पर परिचालन लागत का लगभग 50% व्यय होता है। उच्च कराधान से एयरलाइनों की व्यावहारिकता पर विपरीत प्रभाव पड़ता है।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय वाद नीति

514. श्री सुनील कुमार सिंह : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय वाद नीति प्रारूप तैयार किया है;

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

(ग) क्या इस प्रारूप को व्यापक विचार-विमर्श हेतु संगत पणधारकों के पास भेजा गया है;

(घ) यदि हां, तो इस पर उक्त पणधारकों की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जी, हां।

(ख) प्रारूप नीति प्रक्रिया संबंधी विधियों अर्थात् सिविल प्रक्रिया संहिता, 1908 और दंड प्रक्रिया संहिता, 1973, आदि में अंतर्विष्ट विभिन्न उपबंधों का पुनर्कथन है। सरकार द्वारा अभी तक नीति अनुमोदित नहीं की गई है।

(ग) से (ङ) जी, हां। प्रारूप नीति वर्ष 2010 में तैयार की गई थी। सरकार ने उसका पुनःनिरीक्षण करने का विनिश्चय किया है।

[अनुवाद]

शेल गैस उत्पादन

515. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में शेल गैस अन्वेषण की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) क्या सरकार ने शेल गैस भंडार की क्षमता की पहचान की है और आने वाले कुछ वर्षों में इसका वाणिज्यिक उत्पादन प्रारंभ करने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) से (ग) सरकार ने नामांकन व्यवस्थाओं के तहत प्रदान किए गए ब्लॉकों में राष्ट्रीय तेल कंपनियों (एनओसी) द्वारा अपने जमीनी पेट्रोलियम अन्वेषण पट्टा (पीईएल)/पेट्रोलियम खनन पट्टा (पीएमएल) में शेल गैस तथा तेल के अन्वेषण और दोहन हेतु दिनांक 14.10.2013 को नीतिगत दिशा-निर्देश अधिसूचित किए हैं।

नीति के अनुसार, राष्ट्रीय तेल कंपनियों को शेल गैस और तेल के अन्वेषण तथा दोहन के लिए एक निश्चित समय-सीमा के अंदर अनिवार्य न्यूनतम कार्य कार्यक्रम को करना होगा ताकि शेल गैस और तेल संसाधनों की इष्टतम वृद्धि तथा विकास हो सके।

शेल गैस और तेल के आकलन, अन्वेषण और दोहन के प्रथम चरण के अंतर्गत, राष्ट्रीय तेल कंपनियों द्वारा वर्तमान में 56 पीईएल/पीएमएल ब्लॉकों (ओएनजीसी-50, तथा ओआईएल-6) का पता लगाया गया है। ये ब्लॉक असम (7 ब्लॉक), अरुणाचल प्रदेश (1 ब्लॉक), गुजरात (28 ब्लॉक), राजस्थान (1 ब्लॉक), आंध्र प्रदेश (10 ब्लॉक) तथा तमिलनाडु राज्य में (9 ब्लॉक) में स्थित हैं।

ओएनजीसी ने एक कूप का वेधन किया है जहां कोरिंग का कार्य पूरा कर लिया गया है। इसके अलावा, ओएनजीसी ने 7 कूपों से कोर एकत्रित किए हैं।

रसोई गैस की रिफिलिंग

विवरण-I

516. श्री कोडिकुनील सुरेश : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लि.

(क) क्या देश में रसोई गैस की रिफिलिंग, में कतिपय मानव संसाधन संबंधी समस्या है तथा कई गैस रिफिलिंग संयंत्र हड़ताल के कारण बंद हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा गत तीन वर्षों के दौरान केरल सहित ऐसी हुई हड़ताल की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या कितनी है; और

(ग) सरकार द्वारा रिफिलिंग संयंत्रों के सुचारू कार्यकरण हेतु क्या ठोस कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज), नामतः इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लि. (आईओसी), भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि. (बीपीसीएल) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि. (एचपीसीएल) ने बताया है कि इस समय उनके भरण संयंत्रों में रसोई गैस भरने में मानव संसाधनों से संबंधित कोई समस्या नहीं है। ठेका कामगारों/ट्रांसपोर्टों द्वारा आंदोलनों/हड़ताल की कुछ घटनाएं हुई थी और बैकलाग हो गया था। तथापि, बैकलाग समाप्त करने के लिए आस-पास के संयंत्रों से अतिरिक्त आपूर्ति की व्यवस्था करके तथा/अथवा रविवार/अवकाश के दिनों में भी भरण संयंत्रों का प्रचालन करके इस समस्या पर काबू पा लिया जाता है।

आईओसी और बीपीसीएल में पिछले तीन वर्षों के दौरान हुई हड़तालों और ऐसी घटनाओं की संख्या के राज्य/संघ शासित प्रदेश-वार ब्यौरा क्रमशः संलग्न विवरण-I और II में दिए गए हैं। एचपीसीएल ने बताया है कि उनके संयंत्रों में ऐसी कोई हड़ताल नहीं हुई थी।

(ग) एलपीजी भरण संयंत्रों के सुचारू कार्यकरण के लिए ओएमसीज द्वारा किए गए उपायः-

- संयंत्र में अनुकूल माहौल सुनिश्चित करने के लिए श्रमिक कल्याण से संबंधित विभिन्न कानूनों का कार्यान्वयन।
- सभी कारोबारी भागीदारों की शिकायतों का समय पर निवारण।
- मुद्दों के समाधान के लिए जिला/राज्य प्रशासन के साथ समन्वय।

2011-12

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	हड़ताल के दिनों की संख्या	घटनाओं की संख्या
आंध्र प्रदेश	2	2
असम	4	4
बिहार	1	1
दिल्ली	1	1
हरियाणा	1	1
कर्नाटक	2	2
केरल	38	19
ओडिशा	1	1
राजस्थान	1	1
तमिलनाडु	1	1
उत्तर प्रदेश	1	1
पंजाब	1	1
हिमाचल प्रदेश	1	1
जम्मू और कश्मीर	1	1
पश्चिम बंगाल	2	2

2012-13

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	हड़ताल के दिनों की संख्या	घटनाओं की संख्या
1	2	3
आंध्र प्रदेश	16	6
असम	26	21
बिहार	2	1

1	2	3
दिल्ली	4	2
हरियाणा	3	2
कर्नाटक	2	2
केरल	37	19
ओडिशा	2	1
राजस्थान	2	1
तमिलनाडु	1	1
उत्तर प्रदेश	1	2
झारखंड	2	2
जम्मू और कश्मीर	2	1
हिमाचल प्रदेश	2	1
पंजाब	2	1
पश्चिम बंगाल	2	2
2012-13		
राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	हड़ताल के दिनों की संख्या	घटनाओं की संख्या
आंध्र प्रदेश	6	6
असम	15	6
कर्नाटक	2	2
त्रिपुरा	2	2
मणिपुर	3	1
केरल	34	19
अरुणाचल प्रदेश	7	1
नागालैंड	2	2
तमिलनाडु	1	1

विवरण-II

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लि.

2011-12

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	हड़ताल के दिनों की संख्या	घटनाओं की संख्या
केरल	1	1

2012-13

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	हड़ताल के दिनों की संख्या	घटनाओं की संख्या
तमिलनाडु	5.5	4
आंध्र प्रदेश	2	1
कर्नाटक	2	1
महाराष्ट्र	3	6
पश्चिम बंगाल	2	3
असम	2	1
उत्तराखंड	2	1
पंजाब	2	1
मध्य प्रदेश	2	2
गुजरात	2	1
राजस्थान	2	3
उत्तर प्रदेश	2	5
ओडिशा	2	1
केरल	9	5
हरियाणा	2	1

2012-13

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	हड़ताल के दिनों की संख्या	घटनाओं की संख्या
तमिलनाडु	3	1
कर्नाटक	2	1
केरल	11	3

बॉक्साइट खनन

517. श्री नारणभाई भिखाभाई काछादिया : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात में बॉक्साइट खनन हेतु पट्टा आवेदन केन्द्र सरकार की पूर्व अनुमति हेतु लंबित है;

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

(ग) लंबित आवेदनों को कब तक स्वीकृति प्रदान किए जाने की संभावना है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) जी, हां। संबंधित ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) लंबित आवेदनों पर निर्णय लेने में लगने वाला समय निर्दिष्ट नहीं किया जा सकता।

विवरण

गुजरात राज्य सरकार द्वारा केंद्र सरकार के पूर्व अनुमोदन के लिए भेजे गए बॉक्साइट हेतु लंबित खनन पट्टा आवेदन

क्र. सं.	आवेदक का नाम	क्षेत्र	गांव/जिला
01.	मै. जीएमडीसी लि.	539.98 एकड़	मोटा नानाराटाडिया आदि
02.	मै. जीएमडीसी लि.	248.83 हैक्टेयर	भौपालका, जामनगर
03.	मै. जीएमडीसी लि.	332.8 हैक्टेयर	बंदिया, बंदियाला, रसालिया, कच्छ
04.	मै. जीएमडीसी लि.	686.56 हैक्टेयर	केनेदी, जामनगर
05.	मै. जीएमडीसी लि.	10.15 हैक्टेयर	हबारदी, जामनगर
06.	मै. जीएमडीसी लि.	30 हैक्टेयर	मेवासा, जामनगर
07.	मै. जीएमडीसी लि.	17.27 हैक्टेयर	मेवासा, जामनगर
08.	मै. जीएमडीसी लि.	51.29 हैक्टेयर	मोटा असोता, जामनगर
09.	मै. जीएमडीसी लि.	70.63 हैक्टेयर	भाटिया, जामनगर
10.	मै. जीएमडीसी लि.	497.33 हैक्टेयर	रण, जामनगर
11.	मै. जीएमडीसी लि.	70.75 हैक्टेयर	नन्दना, जामनगर
12.	मै. जीएमडीसी लि.	105 हैक्टेयर	बनकोदी, जामनगर
13.	मै. मारवेलर माइनिंग एंड एलाइड इंडस्ट्रीज प्रा.लि.	4.04 हैक्टेयर	केनेदी, जामनगर
14.	श्री कौशिक भोगीलाल पांड्या	4.15 हैक्टेयर	अमररूपारा, खेड़ा

अंतर्राष्ट्रीय उड़ान के मानदंडों को सरल बनाना

518. श्री आर. ध्रुवनारायण : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार घरेलू एयर लाइनों को अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर उड़ान भरने पर रोक में ढील देने पर विचार कर रही है;

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

(ग) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना ?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) से (ग) घरेलु विमानों को अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर प्रचलित करने की मंजूरी के लिए पांच वर्ष के अनुभव तथा 20 विमानों के बेड़े के निर्धारित मानदंड वाली वर्तमान नीति में छूट देने का प्रस्ताव नागर विमानन मंत्रालय के विचाराधीन है। इस संबंध में अंतिम निर्णय लेने समय-सीमा नहीं दी जा सकती।

'ग्रीनफील्ड' हवाईअड्डे

519. श्रीमती के. मरगथम : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने तमिलनाडु सहित देश के विभिन्न राज्यों में 'ग्रीनफील्ड' हवाईअड्डों के निर्माण की अनुमति दी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और वर्तमान स्थिति क्या है एवं

इन पर राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितनी राशि के व्यय होने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार को इन हवाईअड्डों के निर्माण के संबंध में कुछ राज्यों में आपत्तियां प्राप्त हुई हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई ?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) और (ख) जी, हां। भारत सरकार ने देश के विभिन्न राज्यों में 15 ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों की स्थापना के लिए अनुमोदन दे दिया है। इन हवाईअड्डों की अनुमानित परियोजना लागत के साथ मौजूदा स्थिति संलग्न विवरण में दी गयी है।

(ग) जी, नहीं। ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों को सैद्धांतिक अनुमोदन संबंधित राज्य सरकारों से समर्थन पत्र प्राप्त होने के बाद दिया जाता है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

देश में 'सैद्धांतिक' रूप में अनुमोदन प्रदान की गई ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों की अद्यतन स्थिति

क्र. सं.	परियोजना का नाम तथा	प्रमोटर के नाम	वर्तमान स्थिति
1	2	3	4
1.	गोवा में मोपा हवाईअड्डा	गोवा राज्य सरकार	भारत सरकार ने मार्च, 2000 में सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से गोवा के मोपा में एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना के लिए गोवा सरकार के प्रस्ताव को 'सैद्धांतिक' अनुमोदन प्रदान की है। गोवा के मुख्य मंत्री के नेतृत्व में एक संचालक समिति का गठन किया गया है, गोवा सरकार ने सूचित किया कि हवाईअड्डा परियोजना के लिए 1907 एकड़ भूमि अधिगृहित की जा चुकी है। अनुमानित परियोजना लागत 4000 करोड़ रुपए हैं।
2.	महाराष्ट्र में नवी मुम्बई अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा	महाराष्ट्र नगर एवं औद्योगिक विकास निगम (सीआईडीसीओ) (महाराष्ट्र राज्य सरकार)	भारत सरकार ने मई, 2007 में सार्वजनिक निजी साझेदारी के माध्यम से नवी मुम्बई हवाईअड्डे पर नए ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना के लिए महाराष्ट्र सरकार को सैद्धांतिक अनुमोदन प्रदान कर दिया है। राज्य सरकार ने ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा के विकास के लिए महाराष्ट्र नगर एवं औद्योगिक विकास निगम (सीआईडीसीओ) को नोडल

1	2	3	4
			<p>एजेंसी नियुक्त किया है। इस परियोजना के क्रियान्वयन को सुलभ बनाने के लिए महाराष्ट्र सरकार के मुख्य सचिव की अध्यक्षता में एक राज्य स्तरीय समन्वय समिति यथा परियोजना मॉनीटरिंग तथा क्रियान्वयन समिति (पीएमआईसी) का गठन किया गया है। महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया है कि इस परियोजना के लिए 1572 हैक्टेयर भूमि अधिकृत की गई है।</p>
3.	महाराष्ट्र में सिंधुदुर्ग	महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम (एमआईडीसी) (महाराष्ट्र राज्य सरकार)	<p>भारत सरकार ने सितम्बर, 2008 में सिंधुदुर्ग में एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना के लिए महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम (एमआईडीसी), महाराष्ट्र सरकार का एक निकाय को 'सैद्धांतिक' अनुमोदन प्रदान किया है। एमआईडीसी ने डिज़ाइन-बिल्ड-फाइनेंस-ऑपरेट-ट्रान्सफर (डीबीएफओटी) आधार पर मैसर्स आईआरबी इन्फ्रास्ट्रक्चर डेवेलपर्स लिमिटेड का चयन किया है। कुल 271 हैक्टेयर भूमि अधिग्रहीत की गई है। तत्पश्चात् इस परियोजना के विकास एवं प्रचालन के लिए एक एसपीवी नामतः आईआरबी सिंधुदुर्ग प्रा.लि. (आईएसएपीएल) की स्थापना की गयी है। निर्माण कार्य प्रारंभ कर दिया गया है। परियोजना की अनुमानित लागत 492 करोड़ रुपए है।</p>
4.	बीजापुर हवाईअड्डा, कर्नाटक	कर्नाटक राज्य सरकार	<p>बीजापुर में घरेलू ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना के लिए कर्नाटक सरकार (जीओके) को भारत सरकार द्वारा 'सैद्धांतिक तौर पर' अनुमोदन प्रदान जून, 2008 में किया गया था। परियोजना के लिए 727 एकड़ भूमि अधिकृत की गयी जिसे डेवलपर को हस्तांतरित किया गया। डेवलपर ने जीओके से आर्थिक गैर-साध्यता के कारण परियोजना से हटने का अनुरोध किया है। परियोजना की अनुमानित लागत 150 करोड़ रुपए है।</p>
5.	गुलबर्गा हवाईअड्डा, कर्नाटक	कर्नाटक राज्य सरकार	<p>गुलबर्गा में घरेलू ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना के लिए कर्नाटक सरकार (जीओके) को भारत सरकार द्वारा 'सैद्धांतिक तौर पर' अनुमोदन प्रदान जून, 2008 में किया गया था। जीओके ने डेवेलपर्स के साथ पीडीए पर हस्ताक्षर कर दिए हैं। तथापि पीडीए में कुछ विवाद हो गया तथा यह समाप्ती के चरण तक पहुंच गया। परियोजना के लिए 693 एकड़ भूमि अधिकृत की गयी है। परियोजना की अनुमानित लागत 186 करोड़ रुपए है।</p>

1	2	3	4
6.	हसन हवाईअड्डा, कर्नाटक	कर्नाटक राज्य सरकार	हसन में घरेलू ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना के लिए कर्नाटक सरकार (जीओके) को भारत सरकार द्वारा 'सैद्धान्तिक तौर पर' अनुमोदन प्रदान जून, 2008 में किया गया था। जीओके ने डेवेलोपर्स के साथ पीडीए पर हस्ताक्षर कर दिए हैं तथा डेवेलोपर्स ने विस्तृत परियोजना रिपोर्ट अनुमान तैयार किया है। 536 एकड़ भूमि डेवेलोपर्स को सौंप दी गई है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 312 करोड़ रुपए हैं।
7.	शिमोगा हवाईअड्डा, कर्नाटक	कर्नाटक राज्य सरकार	कर्नाटक सरकार (जीओके) को भारत सरकार द्वारा 'सैद्धान्तिक तौर पर' अनुमोदन प्रदान जून, 2008 में किया गया था। जीओके ने डेवेलोपर्स के साथ पीडीए पर हस्ताक्षर कर दिए हैं। डेवलपर ने जीओके से आर्थिक गैर-व्यवहार्यता के कारण परियोजना से हटने का अनुरोध किया है। परियोजना के लिए 680 एकड़ भूमि अधिकृत की गयी है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 376 करोड़ रुपए है।
8.	केरल में कन्नूर अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा	मैसर्स केआईएनएफआरए (केरल सरकार का एक नोडल एजेंसी)	केरल सरकार को भारत सरकार द्वारा 'सैद्धान्तिक तौर पर' अनुमोदन प्रदान जनवरी, 2008 में किया गया था। केरल सरकार ने हवाईअड्डे के विकास के लिए मैसर्स केरल औद्योगिक अवसंरचना विकास निगम (केआईएनएफआरए) को नोडल एजेंसी के तौर पर नियुक्त किया है। मैसर्स केआईएनएफआरए ने एक विशेष कार्य (एसपीवी) नामतः मैसर्स कन्नूर हवाईअड्डा लिमिटेड (कियाल) का निर्माण किया है। परियोजना के लिए 1278 एकड़ भूमि अर्जित की गई है। एयर सासइड निर्माण कार्य के लिए इंजीनियरिंग प्रापण तथा निर्माण (ईपीसी) ठेका पहले ही परियोजना कंपनी को प्रदान कर दिया गया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 1512 करोड़ रुपए है।
9.	पश्चिम बंगाल में दुर्गापुर अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा	मैसर्स बंगाल एरोट्रोपोलिस परियोजना लिमिटेड (बीएपीएल)	भारत सरकार ने दिसंबर, 2008 में दुर्गापुर में घरेलू ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा की स्थापना के लिए मैसर्स बंगाल एरोट्रोपोलिस प्रोजेक्ट लिमिटेड को "सैद्धान्तिक तौर पर" अनुमोदन प्रदान किया है। निर्माण कार्य अंतिम चरण में है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 280 करोड़ रुपए है।
10.	ग्वालियर, मध्य प्रदेश में डाबरा हवाईअड्डा	मैसर्स ग्वालियर एग्रिकल्चर कंपनी लिमिटेड	मध्य प्रदेश के दतिया/डाबरा, ग्वालियर जिले में ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा बनाए जाने के लिए भारत सरकार द्वारा मैसर्स ग्वालियर एग्रिकल्चर कंपनी लिमिटेड को दिसंबर, 2008 में "सैद्धान्तिक तौर पर" अनुमोदन प्रदान किया गया है। अनुमानित लागत 193.22 करोड़ रुपए है। "सैद्धान्तिक तौर

1	2	3	4
11.	पोक्यॉंग हवाईअड्डा, सिक्किम	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	पर" अनुमोदन के पश्चात् परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण में कानूनी बाधाएं हैं। मामला माननीय सर्वोच्च न्यायालय के विचाराधीन है। सिक्किम में पोक्क्यॉंग में एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा बनाए जाने के लिए भारत सरकार द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को अक्टूबर, 2008 में "सैद्धान्तिक तौर पर" अनुमोदन प्रदान किया गया है। एएआई ने निर्माण कार्य प्रारंभ कर दिया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 309 करोड़ रुपए है।
12.	उत्तर प्रदेश में कुशीनगर	उत्तर प्रदेश सरकार	उत्तर प्रदेश के कुशीनगर में एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा बनाए जाने के लिए भारत सरकार द्वारा उत्तर प्रदेश सरकार को सितंबर, 2010 में "सैद्धान्तिक तौर पर" अनुमोदन प्रदान किया गया। उत्तर प्रदेश सरकार ने दो बार अर्हता हेतु अनुरोध जारी किए हैं। परियोजना के लिए 562 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 354 करोड़ रुपए है।
13.	पुदुचेरी में कराइकल	कराइकल हवाईअड्डा प्रा. लिमिटेड	ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा बनाए जाने के लिए भारत सरकार द्वारा मैसर्स कराइकल एयरपोर्ट प्रा. लि. को फरवरी, 2011 में "सैद्धान्तिक तौर पर" अनुमोदन प्रदान किया गया। परियोजना के लिए 247 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 280 करोड़ रुपए है।
14.	शिरडी, अहमदनगर जिला, महाराष्ट्र	महाराष्ट्र हवाईअड्डा विकास निगम लिमिटेड, (महाराष्ट्र राज्य सरकार)	भारत सरकार ने सैद्धान्तिक रूप में महाराष्ट्र हवाईअड्डा विकास निगम लि. (एमएडीसी) को शिरडी, महाराष्ट्र में मई, 2011 को एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डा की स्थापना की अनुमति दी है। एमएडीसी द्वारा विकास कार्य पहले ही आरंभ किया जा चुका है। परियोजना के लिए 300 एकड़ भूमि का अधिग्रहण किया गया है। इस परियोजना की अनुमानित लागत 275 करोड़ रुपए है।
15.	केरल में अरणमुला	मैसर्स के जी.एस. अरणमुला एयरपोर्ट, लिमिटेड	भारत सरकार ने सितंबर, 2012 को 'सैद्धान्तिक रूप' में अरणमुला में एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना की अनुमति दे दी है। पर्यावरण और वन मंत्रालय ने नवम्बर, 2013 में पर्यावरण निकासी प्रदान कर दी थी। तथापि, माननीय नेशनल ग्रीन ट्रिब्यूनल (एनजीटी) ने परियोजना को प्रदत्त पर्यावरण निकासी को खारिज कर दिया। परियोजना की अनुमानित लागत 2000 करोड़ रुपए है।

डाकघर खोला जाना

520. श्री एन. क्रिष्णप्पा : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कतिपय राज्यों से नए बनाए गए जिलों में डाकघर खोलने के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है एवं सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रविशंकर प्रसाद) : (क) जी, नहीं

(ख) और (ग) उपर्युक्त भाग (क) के उत्तर को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

राष्ट्रीय न्याय परिदान और न्यायिक सुधार मिशन

521. श्री एंटो एन्टोनी : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश में राष्ट्रीय न्याय परिदान और न्यायिक सुधार मिशन (एनएमजेडीएलआर) नामक किसी योजना को चलाती रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त एनएमजेडीएलआर का ब्यौरा और मुख्य विशेषताएं क्या हैं; और

(ग) इस मिशन के अंतर्गत अब तक क्या उपलब्धियां हासिल हुई हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ग) राष्ट्रीय न्याय परिदान और न्यायिक सुधार मिशन का लक्ष्य ढांचागत परिवर्तनों के माध्यम से समय से न्याय का परिदान और उत्तरदायित्व की वृद्धि करना है। राष्ट्रीय न्याय परिदान और उत्तरदायित्व की वृद्धि करना है। राष्ट्रीय न्याय परिदान और न्यायिक सुधार मिशन को अगस्त, 2011 में स्थापित किया गया था और उसकी समय-सीमा पांच वर्षों की रखी गई है। राष्ट्रीय मिशन के अधीन अधीनस्थ न्यायालयों के लिए अवसंरचना विकास और न्यायालयों के कम्प्यूटरीकरण से संबंधित बड़ी प्रेरणाएं हैं। केन्द्रीय सरकार ने पिछले तीन वर्षों में न्यायिक अधिकारियों के लिए न्यायालय परिसरों और आवासीय इकाइयों के उन्नयन/निर्माण के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्यक्षेत्रों की 2,198 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता का उपबंध किया है। ई-न्यायालय परियोजना के अधीन 31 मार्च, 2014 तक 13,227 न्यायालयों

का कम्प्यूटरीकरण किया गया है। न्यायालयों के कम्प्यूटरीकरण किए जाने के मामले के प्रबंधन के वृहतर नियंत्रण के लिए न्यायालयों को समर्थ बनाएगा। यह मुकदमेबाजी और वकीलों को निर्दिष्ट सुविधाओं को भी प्रदान करेगा। केन्द्रीय सरकार, न्यायालयों में सरकारी मुकदमों को कम करने के क्रम में राज्यों को उनकी मुकदमा नीति अभिनिरिचित करने के लिए प्रोत्साहित करती है। जिसमें निष्फल मामलों की छंटाई करने और अनुकल्पी प्रक्रिया के माध्यम से विवाद समाधान को प्रोत्साहित करने के लिए उपबंध समाविष्ट किए गए हैं। सरकार अत्यधिक मुकदमेबाजी प्रवृत्त क्षेत्रों के लिए समुचित नीति और विधायी उपायों को अंगिकृत करने की ओर से देख रही है। सभी पणधारियों द्वारा किए गए संयुक्त प्रयासों के परिणामों के रूप में अधीनस्थ न्यायालयों में मामलों की लंबित संख्या के प्रवृत्ति में होने वाली वृद्धि पर रोक लगाती है।

[हिन्दी]

धार्मिक न्यासों का गठन

522. श्रीमती कमला पाटले : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छत्तीसगढ़ सहित उन राज्यों का ब्यौरा क्या है जहां धार्मिक/तीर्थ स्थलों के कार्य-प्रबंधन के लिए किन्हीं न्यासों की स्थापना की गई है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार ने धार्मिक/तीर्थ स्थलों के प्रबंधन के लिए न्यासों की स्थापना करने के संबंध में राज्य सरकारों को कोई दिशा-निर्देश जारी किए हैं अथवा करने का विचार किया है; और

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

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

(ख) धार्मिक स्थलों का प्रबंध करने के लिए न्यासों की राज्य सरकार को स्थापना के बारे में केन्द्रीय सरकार ने न तो कोई दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं न जारी करना प्रस्तावित है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

महाराष्ट्र में हवाईअड्डों का विकास

523. श्री हंसराज गंगाराम अहीर : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का महाराष्ट्र के मोखा में हवाईअड्डा विकसित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ग) इस हवाईअड्डे का विकास-कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को सुदृढ़ करना

524. श्री एम.बी. राजेश : क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का प्रमुख और नीतिगत क्षेत्रों के सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों (पीएसयू) को सुदृढ़ करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का पीएसयू को और अधिक स्वायत्तता देने का प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार का लाभ में चल रहे पीएसयू के विनिवेश को रोकने का प्रस्ताव है और यदि हां, तो इससे संबंधित नीति का ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पो. न. राधाकृष्णन) : (क) और (ख) 31 मार्च, 2013 के अनुसार देश में 277 केंद्रीय सरकारी उद्यम हैं जो कोयला, खनन, इस्पात, तेल, ऊर्जा, रक्षा, आणविक ऊर्जा, रेलवे, परिवहन आदि जैसे प्रमुख और नीतिगत क्षेत्रों सहित अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों में प्रचालनरत है। वर्ष दर वर्ष सरकार ने केंद्रीय सरकारी उद्यमों के सुदृढ़ीकरण के कई कदम उठाए गए हैं जिसमें (i) महारत्न, नवरत्न और मिनीरत्न स्कीमें आरंभ की है जिसमें ऐसे केंद्रीय सरकारी उद्यमों के निदेशक मंडलों के वित्तीय और प्रचालनात्मक शक्तियां प्रदत्त करने पर विचार करना, (ii) समझौता ज्ञापन प्रणाली के माध्यम से कार्य-निष्पादन में सुधार कर जोर, (iii) केंद्रीय सरकारी उद्यमों के निदेशक मंडलों का प्रोफेशनलाईजेशन, (iv) केंद्रीय सरकारी उद्यमों को सूचीबद्ध करना आदि शामिल है।

(ग) सरकार ने पहले ही पूंजीगत व्यय, संयुक्त उद्यमों/सहायक उद्यमों में निवेश, मानव संसाधन प्रबंधन और प्रौद्योगिकी संयुक्त उद्यम या रणनीतिक गठबंधन में शामिल होने जैसे संवेदनशील क्षेत्रों में महारत्न, नवरत्न और मिनीरत्न केंद्रीय सरकारी उद्यमों के निदेशक मंडलों को वित्तीय और प्रचालनात्मक शक्तियां प्रदान की हुई हैं।

(घ) सरकार की विद्यमान विनिवेश नीति के अनुसार संचित हानि रहित और पिछले निरंतर तीन वर्षों में निवल लाभ अर्जित करने वाले असूचीबद्ध केंद्रीय सरकार उद्यमों को सूचीबद्ध किया जाना चाहिए और पहले से सूचीबद्ध लाभ अर्जन करने वाले केंद्रीय सरकारी उद्यमों (जो 10% की अनिवार्य शेरधारिता की आवश्यकता को पूरा नहीं करते) को सरकार द्वारा 'विक्रय प्रस्ताव' या केंद्रीय सरकारी उद्यम द्वारा नए शेर जारी करके या दोनों के संयोजन से इन्हें अनुरूप बनाया जाना चाहिए। विनिवेश के सभी मामलों में सरकार की कम-से-कम 51% की इक्विटी और प्रबंध नियंत्रण होगा।

एयर इंडिया की उड़ानों को बंद/
पुनर्निर्धारित किया जाना

525. श्री रवनीत सिंह : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान एयर इंडिया की बंद/पुनर्निर्धारित की गई उड़ानों का ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ख) क्या एयर इंडिया ने लुधियाना-दिल्ली के बीच हफ्ते में तीन बार संचालित होने वाली उसकी एकमात्र उड़ान को बंद करने का निर्णय लिया है और यदि हां, तो इसके कारण सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या केंद्र सरकार को नई दिल्ली और अमृतसर एवं दिल्ली से लुधियाना होते हुए जम्मू के बीच वायु सेवा के परिचालन के लिए पंजाब सरकार से कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर केंद्र सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) एयर इंडिया ने उन कतिपय विमानों को बंद/पुनर्निर्धारित किया है जो एटीएफ लागत/प्रचालन की परिवर्तनीय लागत की वसूली नहीं कर पाये हैं। पिछले तीन वर्षों तथा चालू वर्ष में एयर इंडिया द्वारा बंद/पुनर्निर्धारित का गई उड़ानों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) एलाइंस एयर (एयर इंडिया की पूर्ण सहयोगी) ने दिल्ली/लुधियाना/दिल्ली के लिए अपनी सप्ताह में तीन बार एटीआर उड़ानों को इस मार्ग में लगातार हो रहे घाटों के कारण 1 जून, 2014 से बंद कर दिया है।

(ग) और (घ) जी, हां। पंजाब के साथ संपर्कता संबंधी मुद्दे का समाधान करने के लिए पंजाब सरकार तथा एयरलाइंस के अधिकारियों के साथ दिनांक 26.06.2014 को मंत्रालय में एक बैठक आयोजित की गई तथा एयरलाइंसों से अनुरोध किया गया कि वे इन स्थानों से संपर्कता की संभावना का पता लगाएं।

विवरण

एयर इंडिया के (विमानों को बंद/पुनःअनुसूचित करना)

वापस लेने का वर्ष	उड़ान मार्ग	राजस्व सरप्लस/		टिप्पणियां
		वापस लेने से पूर्व वित्त वर्ष	वापस लेने के वित्त वर्ष	
1	2	3	4	5
अंतर्राष्ट्रीय				
2012	दम्माम प्रचालन की पुनर्संरचना BOM-DMM-BOM, DEL-DMM-DEL, HYD-DMM-HYD, KERALA-DMM (ग्रीष्म 12 से लागू)	-51.47	-103.77	<p>ग्रीम 12 अनुसूची से लागू एयर इंडिया दिल्ली-दम्माम मार्गों पर उड़ान आवृत्ति को 2/सप्ताह से बढ़ा कर 7/सप्ताह कर दिया है इस प्रकार दिल्ली में अपने हब पर दैनिक सम्पर्कता उपलब्ध।</p> <p>इस पुनःअनुसूचित करने के कारण एयर इंडिया को कम घाटा हुआ। एयर इंडिया एक्सप्रेस CCI & DMM को संपर्क करती चार साप्ताहिक उड़ानों का प्रचालन करती है।</p> <p>AI:DEL-DMM-DEL OPS Rev Deficit April 12-March 13:6.86 core IX:CCJ-DMM-CCL OPS Rev Deficit April 23-March 13:3.20 CRORE</p>
2012	ATQ-DEL-YYZ & VV (मई 12)	-164.26	-20.08	लगातार होने वाले घाटे
2013	ATQ-SHI-ATQ (ग्रीष्म 13 से लागू)	-11.7	0.78	<p>एआई 4 उड़ान/प्रति सप्ताह तथा एयर इंडिया एक्सप्रेस ATQ-DXB मार्ग पर प्रचालन करती है। ये समानान्तर प्रचालन की तरह है। एयर इंडिया की लागत ज्यादा थी तथा मार्जिन ज्यादा नहीं था। जबकि, एयर इंडिया एक्सप्रेस ने अप्रैल 12-मार्च 13 के दौरान कम लागत आधार पर भी 29 करोड़ का सरप्लस प्राप्त हुआ।</p>
2013	LKO-SHJ-LKO (ग्रीष्म 13 से लागू)	-11.1	-1.43	<p>एआई 3 उड़ान/प्रति सप्ताह तथा एयर इंडिया एक्सप्रेस LKO-DXB मार्गों पर प्रचालन करती है। ये समानान्तर प्रचालन की तरह थे। एयर इंडिया की लागत ज्यादा थी तथा मार्जिन ज्यादा नहीं था। जबकि, एयर इंडिया एक्सप्रेस ने अप्रैल 12-मार्च 13 के दौरान कम लागत आधार पर भी 18 करोड़ का सरप्लस प्राप्त हुआ।</p>

1	2	3	4	5
घरेलू				
2012	चेन्नै-विजुग-भुवनेश्वर-चेन्नै	-6.75	-8.61 (नवंबर 12)	लगातार होने वाले घाटे एवं कमजोर लोड कारक।
2012	कोलकाता-भुवनेश्वर तथा वापसी	-3.90	-3.08 (नवंबर 12)	लगातार होने वाले घाटे एवं कमजोर लोड कारक। एलाइंस एयर इस मार्ग में उड़ान प्रारंभ किया है।
2012	कोलकाता-भुवनेश्वर तथा वापसी	-12.58	-9.92 (फरवरी 13)	लगातार होने वाले घाटे एवं कमजोर लोड कारक। एयर इंडिया इस बाजार के लिए इस मार्ग पर प्रतिदिन दूसरी उड़ाने भरती है जैसे कि CCU-AJL-IMF-CCU (3/सप्ताह) एवं CCU-IMF-AJL-CCU (4/सप्ताह)
2013	कोलकाता-इम्फाल तथा वापसी	-20.81	-15.57 (फरवरी 13)	लगातार होने वाले घाटे एवं कमजोर लोड कारक। मुंबई-ग्वालियर मार्ग पर एलाइंस एयर ने साप्ताहिक दो बार उड़ान प्रारंभ की है।
2014	चेन्नै-पूर्ण तथा वापसी	-2.4 (नवंबर 12- मार्च 13)	-7.3 (मार्च 14)	लगातार होने वाले घाटे एवं कमजोर लोड कारक।

एलपीजी बिक्री केन्द्र

526. कुमारी शोभा कारान्दलाजे :
श्री शिवकुमार उदासि :
श्री के. परसुरमन :
श्री एम.बी. राजेश :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान देश में तरलीकृत पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) और किरोसिन तेल का प्रति व्यक्ति आबंटन और खपत कितनी है तथा विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में पीडीएस किरोसिन/एलपीजी के प्रतिव्यक्ति आबंटन में अंतर होने के क्या कारण हैं;

(ख) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान इन राज्यों को सरकार द्वारा आपूर्ति की गई एलपीजी और किरोसिन की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार प्रमात्रा कितनी है एवं उक्त अवधि के दौरान आयातित एलपीजी/किरोसिन की प्रमात्रा कितनी है तथा एलपीजी व किरोसिन की मांग एवं आपूर्ति के बीच के अंतर को पाटने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) एलपीजी बिक्री केन्द्रों, इनमें दर्ज उपभोक्ताओं की संख्या और देश की कुल जनसंख्या के प्रतिशत के संदर्भ में एलपीजी उपभोक्ताओं की कर्नाटक सहित राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार कुल संख्या कितनी है;

(घ) क्या सरकार का देश में विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में, रसोई गैस की मांग को पूरा करने एवं इसके कमी को दूर करने के लिए अधिक एलपीजी बिक्री केन्द्र खोलने व नए कनेक्शन जारी करने का विचार है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए और उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) एलपीजी की प्रति व्यक्ति खपत संबंधित राज्यों के लोगों की खपत पद्धति पर निर्भर करते हुए प्रत्येक राज्य में अलग-अलग होती है। खपत पद्धति राज्य में लोगों के लिए वैकल्पिक रसोई इंधनों की उपलब्धता, शहरीकरण की अवस्था, परिवारों की जीवन पद्धति और खाने की पसंद आदि जैसे कारणों से प्रभावित होती है। पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान एलपीजी की प्रति परिवार खपत क्रमशः लगभग 102.5 कि. ग्राम, 96.5 कि. ग्राम और 92.2 कि.ग्राम वार्षिक थी।

पिछले तीन वर्षों और अप्रैल-मई 2014 की अवधि के दौरान, एलपीजी की राज्य/यूटी-वार प्रति व्यक्ति खपत सार्वजनिक क्षेत्र की तीन तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) अर्थात् इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) की अलग-अलग है जो क्रमशः संलग्न विवरण-I, II और III में दी गई है।

ओएम. ने बताया है कि देश में एलपीजी की मांग का आकलन, आयातों की योजना बनाने के लिए वार्षिक आधार पर किया जाता है। क्योंकि एलपीजी का स्वदेशी उत्पादन मांग से कम है। अनुमानित मांग की निगरानी नियमित आधार पर की जाती है और प्रचलित बिक्री रूख, नीतियों में परिवर्तन या कोई अन्य कारण जिसका मांग पर प्रभाव पड़ता हो, के आधार पर अनुमानों में आवश्यक परिवर्तन किए जाते हैं। ऐसे कारणों से एलपीजी की मांग में होने वाली बढ़ोतरी और कमी को पूरा करने के लिए तदनुसार कार्रवाई की जाती है। पिछले तीन वर्षों और अप्रैल-मई, 2014 के दौरान घरेलू तौर पर उत्पादित और आयातित एलपीजी की मात्रा निम्नानुसार है:-

वर्ष	घरेलू तौर पर उत्पादित टीएमटी में	मांग को पूरा करने लिए आयातित मात्रा, टीएमटी में
2011-12	9554	5790
2012-13	9830	6293
2013-14	10115	6607
अप्रैल-मई, 2014	1561	1288

पीडीएस मिट्टी तेल के पूर्व में किए गए आबंटन और कुछ राज्यों में एलपीजी कवरेज समायोजनों और संभार तंत्र की कठिनाइयों के साथ-साथ अन्य कारण हैं जिनका आबंटन पर प्रभाव पड़ता है जिसके परिणामतः प्रति व्यक्ति पीडीएस मिट्टी तेल की खपत में विभिन्नता होती है। मिट्टी तेल के वितरण का पैमाना राज्य सरकारों द्वारा तय किया जाता है। पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष अर्थात् 2011-12 से 2014-15 के दौरान, पीडीएस मिट्टी तेल की आबादी की गणना के आधार पर राज्य-यूटी-वार प्रति व्यक्ति आबंटन के आंकड़े संलग्न विवरण-IV में हैं।

जहां तक पीडीएस मिट्टी तेल का पीडीएस लाभभागियों को वितरण और आबंटन का संबंध है, यह संबंधित राज्य सरकारों द्वारा किया जाता है और लाभभागियों की वास्तविक संख्या के आंकड़े इस मंत्रालय में उपलब्ध नहीं है और इस प्रकार प्रति व्यक्ति खपत मालूम नहीं की जा सकती।

पिछले 3 वर्षों और चालू वर्ष के दौरान मिट्टी तेल के राज्य-वार आबंटन के आंकड़े संलग्न विवरण-V में हैं।

पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान, देश में मिट्टी तेल का आयात निम्नानुसार रहा है:-

उत्पाद	2011-12	2012-13	2013-14 (पी)	2014-15 (अप्रैल-मई) (पी)
मिट्टी तेल	564	0	0	30

(ग) 01.06.2014 की स्थिति के अनुसार, ओएमसीज ने पूरे देश के 64.7 प्रतिशत परिवारों को कवर करते हुए, 10893 नियमित एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों और 3180 आरजीजीएलवी की नियुक्ति की है। एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरों और उनके पास पंजीकृत ग्राहकों तथा राज्य की प्रतिशतता के अनुसार एलपीजी उपभोक्ताओं की संख्या के राज्य/यूटी-वार ब्यौरे संबंधित ओएमसीज के निदेशक (विपणन) के पास उपलब्ध हैं।

(घ) और (ङ) सरकार द्वारा तैयार किए गए विजन-2015 के अनुसार, लक्ष्य देश की एलपीजी आबादी की कवरेज को 50 प्रतिशत

से 75 प्रतिशत तक बढ़ाना है जिसमें ग्रामीण क्षेत्र भी शामिल हैं।

विशेषतया ग्रामीण क्षेत्रों में एलपीजी नेटवर्क के विस्तार के लिए, ओएमसीज राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरण योजना (आरजीजीएलवीवाई) और उद्योग विपणन योजनाओं के तहत नियमित योजना के अंतर्गत एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर नियुक्त कर रही हैं।

01.06.2014 की स्थिति के अनुसार, एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों के ब्यौरे जो चयन प्रक्रिया के विभिन्न चरणों में हैं, निम्नानुसार है:-

डिस्ट्रीब्यूटरशिप की किस्म	चालू करने के लिए बकाया एलओआई की संख्या	एलओआई जारी करने के लिए बकाया विज्ञापित स्थलों की संख्या
नियमित एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप (विभिन्न विपणन योजना में)	520	4533
आरजीजीएलवी	1477	3107

विवरण-I

प्रति व्यक्ति खपत - आईओसी

राज्य/यूटी	घरेलू एलपीजी सिलिंडर की प्रति व्यक्ति खपत							
	अप्रैल-मई 2014		2013-14		2012-13		2011-12	
	सि./वर्ष	किग्रा./वर्ष	सि./वर्ष	किग्रा./वर्ष	सि./वर्ष	किग्रा./वर्ष	सि./वर्ष	किग्रा./वर्ष
1	2	3	4	5	6	7	8	9
चंडीगढ़	6.1	86.7	6.2	88.3	6.0	85.1	6.6	93.5
दिल्ली	7.7	109.7	8.0	113.2	8.8	125.5	10.0	142.5
हरियाणा	7.1	101.5	7.3	103.0	7.4	104.7	7.8	110.6
हिमाचल प्रदेश	4.4	62.5	3.8	53.5	4.3	60.6	4.6	65.9
जम्मू और कश्मीर	5.3	75.2	5.1	72.8	5.6	79.5	6.3	89.2
पंजाब	7.1	100.4	6.9	98.2	7.3	103.7	7.6	107.8
राजस्थान	7.2	102.9	7.4	105.0	7.2	102.8	7.7	109.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
उत्तर प्रदेश	7.1	101.5	7.1	101.3	7.4	104.8	8.4	118.8
उत्तराखण्ड	6.0	85.6	5.6	78.8	5.7	81.4	6.4	91.3
उप-योग उत्तरी	7.0	99.1	6.9	98.5	7.2	102.6	8.0	113.1
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	5.7	81.0	6.7	94.8	7.0	99.2	7.6	107.9
अरुणाचल प्रदेश	4.7	66.4	4.7	66.3	4.9	69.1	5.8	81.8
असम	5.5	77.6	5.6	79.4	5.8	81.7	6.3	89.7
बिहार	7.9	112.0	8.2	116.2	8.2	116.8	8.8	125.6
झारखण्ड	5.9	84.3	6.0	85.3	6.5	92.0	6.8	96.4
मणिपुर	4.1	57.8	4.8	67.9	4.6	65.0	4.3	60.5
मेघालय	5.3	74.9	5.2	73.6	5.0	71.4	6.1	86.7
मिज़ोरम	3.9	55.3	4.8	67.8	5.3	75.2	6.1	86.1
नागालैंड	4.5	64.4	5.1	72.6	5.5	77.5	6.8	96.5
ओडिशा	5.6	79.2	6.0	84.7	6.1	86.4	6.2	88.6
सिक्किम	5.5	78.1	4.8	67.6	4.1	57.6	4.4	62.1
त्रिपुरा	4.6	65.4	5.3	75.1	5.6	79.1	6.4	91.6
पश्चिम बंगाल	7.0	99.4	7.0	99.6	7.3	103.7	7.7	109.2
उप-योग पूर्वी	6.4	91.6	6.6	93.7	6.8	96.3	7.2	102.9
छत्तीसगढ़	6.0	85.8	6.2	88.6	6.8	95.9	6.9	98.3
दादरा और नगर हवेली	—	—	—	#DIV/0!	—	—	—	—
दमन और दीव	—	—	—	#DIV/0!	—	—	—	—
गोवा	5.9	83.9	6.2	88.6	7.4	104.6	8.7	122.9
गुजरात	6.3	89.4	6.5	92.6	6.7	95.8	7.2	101.5
मध्य प्रदेश	6.4	90.4	6.7	94.9	7.2	102.3	7.7	109.2
महाराष्ट्र	6.0	84.8	6.3	89.1	6.5	92.7	6.4	90.6
उप-योग पश्चिमी	6.2	88.4	6.5	92.2	6.8	97.1	7.1	101.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
आंध्र प्रदेश	5.3	74.9	5.1	72.3	5.8	82.9	5.6	79.4
कर्नाटक	6.6	93.4	6.7	94.9	7.2	102.4	7.5	107.2
केरल	5.1	72.0	5.4	76.5	5.5	78.7	5.6	79.8
लक्षद्वीप	4.6	64.8	6.5	92.8	6.1	86.2	2.6	36.8
पुदुचेरी	6.0	85.4	6.2	87.4	6.8	97.0	7.0	99.2
तमिलनाडु	6.1	87.1	6.1	87.1	6.1	86.4	6.0	84.7
उप-योग दक्षिणी	5.8	82.4	5.8	82.7	6.1	86.9	6.1	86.0
संपूर्ण भारत	6.4	91.0	6.5	91.7	6.7	95.7	7.1	100.7

विवरण-II

बीपीसीएल : घरेलू एलपीजी की राज्य-वार प्रति व्यक्ति खपत

राज्य/यूटी	अप्रैल-मई 2014*		2013-14		2012-13		2011-12	
	किग्रा. प्रतिवर्ष	प्रतिवर्ष सि. की संख्या	किग्रा. प्रतिवर्ष	प्रतिवर्ष सि. की संख्या	किग्रा. प्रतिवर्ष	प्रतिवर्ष सि. की संख्या	किग्रा. प्रतिवर्ष	प्रतिवर्ष सि. की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9
चंडीगढ़	84.3	5.9	81.5	5.7	91.0	6.4	101.0	7.1
दिल्ली	113.2	8.0	117.3	8.3	127.1	8.9	140.1	9.9
हरियाणा	103.2	7.3	100.4	7.1	104.4	7.4	116.1	8.2
हिमाचल प्रदेश	75.3	5.3	65.7	4.6	76.2	5.4	86.0	6.1
जम्मू और कश्मीर	78.1	5.5	72.7	5.1	84.6	6.0	110.4	7.8
पंजाब	95.4	6.7	91.9	6.5	99.8	7.0	109.5	7.7
राजस्थान	97.0	6.8	94.1	6.6	96.3	6.8	109.3	7.7
उत्तर प्रदेश	100.7	7.1	94.6	6.7	97.4	6.9	109.2	7.7
उत्तराखंड	101.2	7.1	96.9	6.8	106.0	7.5	112.9	8.0
उप-योग उत्तरी	100.3	7.1	96.7	6.8	101.5	7.1	113.5	8.0

1	2	3	4	5	6	7	8	9
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
अरुणाचल प्रदेश	84.5	5.9	59.3	4.2	46.3	3.3	25.6	1.8
असम	73.3	5.2	68.7	4.8	64.2	4.5	76.7	5.4
बिहार	98.2	6.9	92.4	6.5	92.0	6.5	105.6	7.4
झारखंड	85.0	6.0	75.0	5.3	78.8	5.6	89.4	6.3
मणिपुर	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
मेघालय	74.3	5.2	68.5	4.8	62.2	4.4	100.7	7.1
मिज़ोरम	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
नागालैंड	74.5	5.2	71.5	5.0	79.5	5.6	87.0	6.1
ओडिशा	81.3	5.7	74.4	5.2	79.1	5.6	86.4	6.1
सिक्किम	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
त्रिपुरा	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
पश्चिम बंगाल	99.0	7.0	88.2	6.2	91.1	6.4	99.6	7.0
उप-योग पूर्वी	93.5	6.6	85.3	6.0	87.1	6.1	97.4	6.9
छत्तीसगढ़	82.8	5.8	80.7	5.7	91.9	6.5	106.0	7.5
दादरा और नगर हवेली	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
दमन और दीव	80.9	5.7	83.4	5.9	92.6	6.5	97.6	6.9
गोवा	76.5	5.4	75.6	5.3	91.5	6.4	102.3	7.2
गुजरात	93.2	6.6	94.6	6.7	97.4	6.9	103.5	7.3
मध्य प्रदेश	82.8	5.8	86.3	6.1	92.2	6.5	103.4	7.3
महाराष्ट्र	88.3	6.2	94.1	6.6	100.7	7.1	111.3	7.8
उप-योग पश्चिमी	88.1	6.2	92.7	6.5	99.0	7.0	109.0	7.7
आंध्र प्रदेश**	62.2	4.4	60.8	4.3	66.7	4.7	69.7	4.9
कर्नाटक	93.5	6.6	93.2	6.6	94.5	6.7	100.6	7.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
असम	4.2	59.8	4.6	65.9	4.7	67.0	5.5	78.8
बिहार	7.4	105.7	7.4	105.4	7.5	105.8	7.7	109.3
झारखंड	5.9	84.2	6.2	87.3	6.2	88.4	6.7	94.8
मणिपुर	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
मेघालय	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
मिज़ोरम	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
नागालैंड	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
ओडिशा	5.8	81.9	6.2	88.6	6.3	90.1	6.8	96.7
सिक्किम	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
त्रिपुरा	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
पश्चिम बंगाल	6.9	98.1	7.1	100.7	7.2	102.6	7.6	107.4
उप-योग पूर्वी	6.7	94.5	6.9	97.4	6.9	98.6	7.3	103.7
छत्तीसगढ़	6.0	85.0	6.5	92.8	6.6	94.4	7.3	103.4
दादरा और नगर हवेली	6.0	85.6	6.6	93.0	6.8	97.2	7.2	102.0
दमन और दीव	5.4	76.6	5.7	81.5	6.5	92.7	6.9	97.3
गोवा	5.2	73.4	5.4	76.4	6.5	92.6	7.0	98.8
गुजरात	6.2	88.3	6.6	94.4	6.9	97.8	7.3	103.9
मध्य प्रदेश	5.9	83.5	6.4	90.7	6.8	96.1	7.4	104.8
महाराष्ट्र	6.0	84.8	6.5	92.3	7.0	99.9	7.5	107.0
उप-योग पश्चिमी	6.0	84.7	6.5	91.9	6.9	98.6	7.5	105.8
आंध्र प्रदेश	4.9	70.0	5.1	72.9	5.7	80.3	5.9	83.7
कर्नाटक	6.6	94.4	6.7	94.9	7.1	100.6	7.4	104.4
केरल	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.
लक्षद्वीप	5.3	75.2	5.3	75.9	5.6	79.5	5.7	80.5
पुदुचेरी	5.4	77.3	5.3	75.9	6.0	85.0	6.4	90.2
तमिलनाडु	5.8	82.5	6.0	85.0	6.1	86.2	6.0	84.8
उप-योग दक्षिणी	5.5	77.8	5.6	79.9	6.0	85.5	6.2	88.1
संपूर्ण भारत	6.0	85.9	6.3	89.6	6.6	94.3	7.0	99.7

विवरण-IV

राज्यों/संघ शासित राज्यों में प्रति व्यक्ति पीडीएस मिट्टी तेल का आबंटन

(लीटर में)

क्र.सं.	राज्य/यूटीज	2014-15* (अनंतिम)	2013-14	2012-13	2011-12
1	2	3	4	5	6
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	18.19	18.19	19.04	19.08
2.	आंध्र प्रदेश*	4.93	5.50	5.50	6.27
3.	अरुणाचल प्रदेश	8.30	8.30	8.36	8.41
4.	असम	10.52	10.52	10.53	10.61
5.	बिहार	7.84	7.84	7.87	7.90
6.	चंडीगढ़	3.35	3.35	3.75	6.95
7.	छत्तीसगढ़	7.05	7.05	7.29	7.31
8.	दादरा और नगर हवेली	6.65	6.65	6.65	7.25
9.	दमन और दीव	3.61	3.61	3.75	8.30
10.	दिल्ली	0	3.19	3.22	3.66
11.	गोवा	3.60	3.60	3.75	13.57
12.	गुजरात	11.15	11.15	11.16	11.16
13.	हरियाणा	3.60	3.60	3.75	6.20
14.	हिमाचल प्रदेश	3.60	3.60	3.67	4.74
15.	जम्मू और कश्मीर	7.55	7.55	7.55	7.58
16.	झारखंड	8.15	8.15	8.19	8.20
17.	कर्नाटक	8.55	8.55	8.55	8.83
18.	केरल	3.60	3.60	3.75	5.90
19.	लक्षद्वीप	15.65	15.65	15.65	15.83
20.	मध्य प्रदेश	8.62	8.62	8.62	8.63
21.	महाराष्ट्र	6.50	6.50	8.42	11.20

1	2	3	4	5	6
22.	मणिपुर	9.17	9.17	9.31	9.31
23.	मेघालय	8.75	8.75	8.75	8.79
24.	मिज़ोरम	7.15	7.15	7.18	7.18
25.	नागालैंड	8.63	8.63	8.63	8.63
26.	ओडिशा	9.51	9.51	9.53	9.56
27.	पुदुचेरी	3.57	3.57	3.75	8.39
28.	पंजाब	3.25	3.25	3.75	9.84
29.	राजस्थान	7.41	7.41	7.45	7.45
30.	सिक्किम	10.45	10.45	10.45	10.84
31.	तमिलनाडु	4.83	4.83	6.68	7.64
32.	तेलंगाना**	0	0	0	0
33.	त्रिपुरा	10.67	10.67	10.67	10.70
34.	उत्तर प्रदेश	7.97	7.97	7.98	7.98
35.	उत्तराखण्ड	3.58	3.58	3.75	10.63
36.	पश्चिम बंगाल	10.55	10.55	10.56	10.56
	योग	7.46	7.51	7.83	8.57

* 2014-15 के लिए पीसीए अनंतिम है और यह राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली के आबंटन को छोड़कर राज्यों/संघ शासित प्रदेशों के लिए किए गए पिछले वर्ष के आबंटनों तथा आंध्र प्रदेश (अविभाजित आंध्र प्रदेश राज्य के जनसंख्या के साथ) तथा तेलंगाना राज्य के लिए समानुपाती समंजन पर आधारित है। पहली बार 2014-15 के दूसरी तिमाही से तेलंगाना राज्य के लिए आबंटन किया गया है जिसके लिए जनसंख्या के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं और इसलिए पीसीए निर्दिष्ट नहीं किया गया है।

विवरण-V

राज्यों/संघ शासित प्रदेशों के लिए पीडीएस एसकेओ आबंटन कि.ली. में

(लीटर में)

क्र. सं.	राज्य/यूटीज	2014-15 की पहली दो तिमाही	2013-14	2012-13	2011-12
1	2	3	4	5	6
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	3456	6912	7236	7248

1	2	3	4	5	6
2.	आंध्र प्रदेश**	184524	465996	465996	530808
3.	अरुणाचल प्रदेश	5736	11479	11556	11628
4.	असम	163992	327966	328152	330708
5.	बिहार	407040	814068	817212	820320
6.	चंडीगढ़	1776	3528	3960	7332
7.	छत्तीसगढ़	90048	180072	186240	186600
8.	दादरा और नगर हवेली	1152	2280	2280	2484
9.	दमन और दीव	432	876	912	2016
10.	दिल्ली	0	53424	53904	61380
11.	गोवा	2616	5244	5460	19776
12.	गुजरात	336720	673416	673584	673584
13.	हरियाणा	45624	91260	95076	157260
14.	हिमाचल प्रदेश	12336	24660	25140	32472
15.	जम्मू और कश्मीर*	40662	94698	94698	95082
16.	झारखंड	134352	268704	269988	270276
17.	कर्नाटक	261456	522888	522888	539544
18.	केरल	60096	120192	125196	197124
19.	लक्षद्वीप	1008	1008	1008	1020
20.	मध्य प्रदेश	312840	625668	625980	626412
21.	महाराष्ट्र	365232	730464	945720	1258812
22.	मणिपुर	12480	24967	25344	25344
23.	मेघालय	12960	25944	25944	26064
24.	मिज़ोरम	3912	7800	7836	7836
25.	नागालैंड	8544	17100	17100	17100
26.	ओडिशा	199488	398988	399768	400944
27.	पुदुचेरी	2232	4440	4668	10440

1	2	3	4	5	6
28.	पंजाब	45072	90132	103884	272556
29.	राजस्थान	254376	508764	510960	511404
30.	सिक्किम	3168	6348	6348	6588
31.	तमिलनाडु	174360	348696	482244	551352
32.	तेलंगाना**	48468	0	0	0
33.	त्रिपुरा	19584	39180	39180	39264
34.	उत्तर प्रदेश	795000	1590000	1592148	1592700
35.	उत्तराखण्ड	18096	36168	37932	107520
36.	पश्चिम बंगाल	481776	963528	964464	964728
कुल आबंटन		4510614	9086858	9480006	10365726

*जम्मू और कश्मीर के लद्दाख क्षेत्र के लिए 4626 कि.लो. के अलग-अलग आबंटन सहित।

**पहली बार 2014-15 की दूसरी तिमाही से पीडीएस एसकेओ का आबंटन नवसृजित तेलंगाना राज्य के लिए किया गया है। तदनुसार 2014-15 की दूसरी तिमाही के लिए आंध्र प्रदेश का आबंटन समानुपाती रूप से समायोजित किया गया है।

कागों हवाईअड्डे

527. श्री दुष्यंत चौटाला : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के विभिन्न राज्यों विशेषकर हरियाणा में मालवहक (कागों) हवाईअड्डा स्थापित करने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है और इस पर कितना व्यय होने की संभावना है; और

(ग) इन परियोजनाओं पर कार्य कब तक शुरू और पूरे होने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) जी, नहीं। तथापि, भारत सरकार को हरियाणा सरकार से हरियाणा के जिले रोहतक के भैनी मैरों गांव में एक ग्रीनफील्ड कागों हवाईअड्डा स्थापित करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

व्यापारिक विवादों हेतु नए कानून

528. श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का स्व-प्रमाणन के आधार पर कंपनियों को अनुमति प्रदान करते हुए कतिपय पुराने कानूनों को निरसित करने और व्यापार नियमों को आसान बनाने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर विधि आयोग की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक किए जाने की संभावना है; और

(घ) सकारात्मक व्यापारिक माहौल को प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से विवाद-समाधान तंत्र के रूप में माध्यस्थ व्यवस्था को बढ़ावा देने के लिए संरचना तैयार करने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (घ) जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

कच्चे तेल की उत्पादन/शोधन लागत

529. श्री सी.एन. जयदेवन :

श्री राजू शेदटी :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान भारत में कच्चे तेल की शोधन लागत की तुलना में उत्पादन लागत का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान विभिन्न देशों से आयातित कच्चे तेल, पेट्रोल और डीजल की प्रमात्रा तथा इसके प्रति लीटर लागत सहित खर्च की गई धनराशि/तेल विपणन कंपनी-वार कितनी है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान डीजल, पेट्रोल, सीएनजी, किरोसिन और एलपीजी जैसे विभिन्न पेट्रोलियम उत्पादों के विक्रय मूल्यों और इनमें से प्रत्येक पर अध्यारोपित करों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) उपभोक्ताओं को विभिन्न पेट्रोलियम उत्पादों को उचित मूल्य पर उपलब्ध कराने के उद्देश्य से इनके उत्पादन और शोधन लागत में कमी करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) विगत तीन वर्षों के दौरान ऑयल एंड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) (संयुक्त उद्यमों के अलावा) तथा ऑयल इंडिया लिमिटेड (ओआईएल) द्वारा कच्चे तेल के उत्पादन की औसत लागत निम्नानुसार है:-

उत्पादन लागत (अमेरिकी डॉलर/प्रति बैरल)

वर्ष	ओएनजीसी	ओआईएल
1	2	3
2011-12	38.37	29.18
2012-13	40.10	28.62

वर्ष 2011-12 और 2013-14(अं) के दौरान आयात किया गया कच्चा तेल, पेट्रोल और डीजल तथा उनका मूल्य

आयात	मात्रा मि.मी.ट. में			मूल्य रुपए करोड़ में		
	2011-12	2012-13	2013-14(अं)	2011-12	2012-13	2013-14(अं)
1	2	3	4	5	6	7
कच्चा तेल	171.73	184.80	189.24	672220	784652	864875

1	2	3
2013-14	35.68#	27.03

#वित्त वर्ष 2013-14 के लिए लागत आंकड़े अनंतिम हैं और उन्हें अंतिम रूप दिया जा रहा है तथा लागत लेखा परीक्षा भेजा है।

उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पीएससी) व्यवस्था के तहत, वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के आधार पर विगत तीन वर्षों (2010-11 से 2012-13) के दौरान प्रमुख तेल उत्पादक क्षेत्रों में प्रचालन लागत (प्रसंस्करण लागत सहित) की तुलना में कच्चे तेल के उत्पादन की कुल लागत निम्नवत् है:-

(वसूलियों सहित अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल में)

क्षेत्र/ब्लॉक का नाम	उत्पादन की कुल लागत		
	2010-11	2011-12	2012-13
रावा	11.12	12.47	11.91
पन्ना-मुक्ता	18.84	16.64	17.23
आरजे-ओएन-90/1	33.28	37.58	41.20

कच्चे तेल का परिशोधन एक प्रसंस्करण उद्योग है जहां कच्चा तेल कुल लागत का लगभग 90% बैठा है। कच्चा तेल का प्रसंस्करण विभिन्न प्रसंस्करण विभिन्न प्रसंस्करण इकाइयों जैसे क्रूड डिस्टिलेशन यूनिट (सीडीयू), वैक्यूम डिस्टिलेशन यूनिट (वीडीयू), ल्यूब कैटालिटिक क्रैकिंग यूनिट (एफसीसी), हाइड्रोक्रैकर, कोकर यूनिट, ल्यूब यूनिट आदि के जरिए किया जाता है। इनमें से प्रत्येक इकाई मध्यवर्ती उत्पाद स्ट्रीम का उत्पादन करती है जिसके लिए व्यापक पुनर्संस्करण और मिश्रण अपेक्षित होता है। तैयार पेट्रोलियम उत्पादों का उत्पादन विभिन्न मध्यवर्ती स्ट्रीमस् के मिश्रण से किया जाता है। अतः अलग-अलग परिशोधित उत्पादों की लागत ज्ञात नहीं की जाती है।

(ख) वर्ष (2011-12 से 2013-14) के दौरान आयात किए गए कच्चे तेल, पेट्रोल और डीजल की मात्रा तथा खर्च की गई धनराशि निम्नानुसार है:-

1	2	3	4	5	6	7
पेट्रोल	0.7	0.1	0.2	3322	891	1481
डीजल	1.1	0.6	0.1	5059	3219	503

अ = अनंतिम

स्रोत: तेल कंपनियों और डीजीसीआईएस।

*अनंतिम आंकड़े।

(ग) पेट्रोल (आईओसीएल के अनुसार), डीजल, पीडीएस मिट्टी तेल और राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्य (आरएसपी) में दिनांक 01.04.2011 से किए गए संशोधन के ब्यौरे संलग्न विवरण-I में दिए गए हैं। वर्ष 2011 से 2014 के दौरान प्रत्येक पहली जुलाई को पेट्रोल, डीजल, पीडीएस मिट्टी तेल राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के आरएसपी में शामिल किए गए करों के ब्यौरे संलग्न विवरण-II में दिए गए हैं।

किसी नगर में सीएनजी और पीएनजी का खुदरा मूल्य उस विशिष्ट नगर में प्रचालनरत संबंधित नगर गैस वितरण कंपनी द्वारा निर्धारित किया जाता है। सीजीडी कंपनियों औद्योगिक और वाणिज्यिक प्रयोग के लिए भी गैस की आपूर्ति करती हैं। सभी सीजीडी कंपनियों को एक समान आधार मूल्य पर सस्ती घरेलू गैस की आपूर्ति के माध्यम से सीएनजी (परिवहन) और पीएनजी (घरेलू) की समग्र आवश्यकता को पूरा करने के लिए सरकार ने दिनांक 03.02.2014 को दिशानिर्देशों में व्यापक संशोधन किया है। इसलिए, सीएनजी (परिवहन) और पीएनजी (घरेलू) मूल्य में आधार मूल्य और विभिन्न राज्य तथा स्थानीय करों और उगाहियों तथा पाइप लाइन परिवहन प्रशुल्क शामिल हैं। औद्योगिक और वाणिज्यिक क्षेत्रों को आपूर्ति के लिए सीएनजी मूल्य में घरेलू गैस का समानुपात, लंबी अवधि आरएलएनजी और हाजिर आरएलएनजी, परिवहन प्रशुल्क और विभिन्न

राज्य और स्थानीय कर तथा उगाहियां शामिल हैं।

(घ) उत्पादन की कम लागत को कम करने के लिए रिफाइनरियों के समग्र परिशोधन मार्जिन (जीआरएम) में सुधार करने और प्रचालन क्षमता में सुधार करने के उद्देश्य से, सार्वजनिक क्षेत्र की तेल रिफाइनरियां क्षमता विस्तार, मूल्यवर्धन, ऊर्जा क्षमता में सुधार और उत्पाद की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए उपलब्ध अवसरों का सतत् रूप से अन्वेषण करती हैं। रिफाइनरियों की बेंचमार्किंग के आधार पर कुछ रिफाइनरियों में कार्यानिष्पादन सुधार कार्यक्रम भी प्रारंभ किए गए हैं।

इसके अलावा, तेल के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में होने वाली वृद्धि के प्रभाव और घरेलू स्फीतिकारी दशाओं के प्रभाव और घरेलू स्फीतिकारी दशाओं के प्रभाव से आम आदमी को बचाने के लिए, सरकार डीजल (खुदरा में), पीडीएस मिट्टी तेल और राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्य में आवश्यकताअनुसार कमी/बढ़ोत्तरी करती रहती है और इनके मूल्य में अंतर्राष्ट्रीय बाजार में हो रहे बदलावों के अनुसार वृद्धि नहीं की गई है। 01.07.2014 से प्रभावी रिफाइनरी द्वारा मूल्य (आरजीपी) के आधार पर, ओएमसीजी डीजल की बिक्री (खुदरा में) पर रुपए 3.40/लीटर की, पीडीएस मिट्टी तेल पर 33.07 रुपए/लीटर की और राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी पर 449.17 रुपए/सिलिंडर की अल्प वसूली वहन कर रही हैं।

विवरण-I

1.4.2011 से दिल्ली में प्रमुख पेट्रोलियम उत्पादों के खुदरा बिक्री मूल्य में संशोधन (आरएसपी)

दिनांक	पेट्रोल	डीजल	पीडीएस मिट्टी तेल	राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी
		(रु./लीटर)		(रु./14.2 कि.ग्रा. सिलिंडर)
1	2	3	4	5
01.04.2011	58.37	37.75	12.73	345.35
15.05.2011	63.37			

1	2	3	4	5
25.06.2011		41.12	14.83	395.35
01.07.2011	63.70	41.29		399.00
16.09.2011	66.84			
01.10.2011		40.91		
04.11.2011	68.64			
16.11.2011	66.42			
01.12.2011	65.64			
24.05.2012	73.18			
03.06.2012	71.16			
18.06.2012	70.24	41.29		
29.06.2012	67.78			
24.07.2012	68.48			
01.08.2012	68.46	41.32		
14.09.2012		46.95		
03.10.2012			14.79	
07.10.2012				410.50
09.10.2012	67.90			
27.10.2012	68.19	47.15		
16.11.2012	67.24			
16.01.2013	67.56			
18.01.2013	67.26	47.65		
28.01.2013			14.96	
16.02.2013	69.06	48.16		
02.03.2013	70.74			
16.03.2013	68.34			
23.03.2013		48.67		
01.04.2013	68.31	48.63		
02.04.2013	67.29			

1	2	3	4	5
16.04.2013	66.09	48.67		
01.05.2013	63.09			
11.05.2013		49.69		
01.06.2013	63.99	50.25		
16.06.2013	66.39			
29.06.2013	68.58			
01.07.2013		50.26		
02.07.2013		50.84		
15.07.2013	70.44			
01.08.2013	71.28	51.40		
01.09.2013	74.10	51.97		
14.09.2013	76.06			
01.10.2013	72.40	52.54		
01.11.2013	71.02	53.10		
01.12.2013		53.67		
11.12.2013				414.00
21.12.2013	71.52	53.78		
05.01.2014	72.43	54.34		
01.02.2014		54.91		
01.03.2014	73.16	55.48		
01.04.2014	72.26	55.49		
16.04.2014	71.41			
13.05.2014		56.71		
01.06.2014		57.28		
07.06.2014	71.51			
25.06.2014	71.56			
01.07.2014	73.60	57.84		
	73.60	57.84	14.96	414.00

विवरण-II

विगत तीन वर्षों के दौरान दिल्ली में प्रमुख पेट्रोलियम उत्पादों के खुदरा बिक्री मूल्य में शामिल कर

आरएसपी के तत्व	प्रभावी तारीख/उत्पाद			
	1.7.2011	1.7.2012	1.7.2013	1.7.2014
1	2	3	4	5
पेट्रोल (रु./लीटर)				
मूल्य करों को छोड़कर	37.63	41.34	46.80	50.90
सीमा शुल्क	0.67	0.72	0.87	0.95
उत्पाद शुल्क	14.78	14.78	9.48	9.48
वैट और अन्य स्थानीय उगाहियां	10.62	10.94	11.43	12.27
कुल कर	26.07	26.44	21.78	22.70
दिल्ली में आरएसपी	63.70	67.78	68.58	73.60
डीजल (रु./लीटर)				
मूल्य करों को छोड़कर	33.66	33.57	40.44	46.64
सीमा शुल्क	0.73	0.82	0.94	0.96
उत्पाद शुल्क	2.06	2.06	3.56	3.56
वैट और अन्य स्थानीय उगाहियां	4.84	4.84	5.90	6.68
कुल कर	7.63	7.72	10.40	11.20
दिल्ली में आरएसपी	41.29	41.29	50.84	57.84
पीडीएस मिट्टी तेल (रु./लीटर)				
मूल्य करों को छोड़कर	14.12	14.12	14.25	14.25
सीमा शुल्क	—	—	—	—
उत्पाद शुल्क	—	—	—	—
वैट और अन्य स्थानीय उगाहियां	0.71	0.71	0.71	0.71
कुल कर	0.71	0.71	0.71	0.71
दिल्ली में आरएसपी	14.83	14.83	14.96	14.96

1	2	3	4	5
राजसहायता घरेलू एलपीजी (रु./लीटर)				
मूल्य करों को छोड़कर	399.00	399.00	410.50	414.00
सीमा शुल्क	—	—	—	—
उत्पाद शुल्क	—	—	—	—
वैट और अन्य स्थानीय उगाहियां	—	—	—	—
कुल कर	—	—	—	—
दिल्ली में आरएसपी	399.00	399.00	410.50	414.00

राष्ट्रीय रोजगार नीति

530. श्री मोहिते पाटिल विजयसिंह शंकरराव :

श्री धनंजय महाडीक :

श्री राजीव सातव :

श्री डी.के. सुरेश :

श्री पी.आर. सुन्दरम :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत एक दशक के दौरान देश की आर्थिक वृद्धि की तुलना में रोजगार में प्रतिशत वृद्धि कितनी हुई है और रोजगार-सृजन में इतनी कम वृद्धि के क्या कारण हैं;

(ख) क्या सरकार का देश में रोजगार-वृद्धि को त्वरित करने के लिए राष्ट्रीय रोजगार नीति तैयार करने का प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और प्रस्तावित नीति के मूल उद्देश्य क्या हैं;

(घ) क्या सरकार ने प्रस्तावित राष्ट्रीय नीति पर सभी पणधारकों से सुझाव मांगे हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उक्त नीति को कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) से (ङ) रोजगार एवं बेरोजगारी के अनुसार राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण (एनएसएस) कार्यालय के सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं। पिछले तीन एनएसएस सर्वेक्षण परिणामों के अनुसार रोजगार के अनुमान निम्नानुसार दिए गए हैं:—

मुख्य क्षेत्रों द्वारा कार्यबल	2004-05		2009-10		2011-12	
	प्रतिशत	व्यक्ति करोड़ में	प्रतिशत	व्यक्ति करोड़ में	प्रतिशत	व्यक्ति करोड़ में
प्राथमिक	58.44	26.83	53.15	24.74	48.90	23.18
द्वितीयक	18.18	8.35	21.48	10.00	24.25	11.50
तृतीयक	23.38	10.73	25.37	11.81	26.85	12.73
योग	100.00	45.91	100.00	46.55	100.00	47.41

मुख्य क्षेत्रों द्वारा कार्यबल के अनुमान रोजगार के समग्र स्तर और विशेषकर द्वितीयक एवं तृतीयक क्षेत्रों में वृद्धि दर्शाते हैं। सकल घरेलू उत्पाद

(जीडीपी) वृद्धि हेतु केंद्रीय सांख्यिकीय कार्यालय, सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा जारी अनुमानों को संलग्न विवरण, दिया गया है।

राष्ट्रीय रोजगार नीति का मसौदा बनाने के लिए अंतर्मंत्रालयीन समिति का गठन किया गया है। अन्य क्षेत्रों पर इसके प्रभावों के मद्देनजर मंत्रालयों, राज्य सरकारों, व्यापार संघों, उद्योग संघों इत्यादित जैसे विभिन्न पणधारकों से नीति के संबंध में मत जानने के लिए टिप्पणियां मांगी गई हैं।

विवरण

कारक लागत (2004-05 मूल्य) पर सकल घरेलू उत्पाद में विकास दर

वर्ष	जीडीपी का प्रतिशत
2004-05	7.05
2005-06	9.48
2006-07	9.57
2007-08	9.32
2008-09	6.72
2009-10	8.59
2010-11	8.91
2011-12	6.69
2012-13	4.47
2013-14	4.74

स्रोत: केंद्रीय सांख्यिकी कार्यालय।

[हिन्दी]

कारखानों में कार्यरत बच्चे

531. श्रीमती जयश्रीबेन पटेल : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़ी संख्या में बच्चे सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यमों (एमएसएमई) के कारखानों सहित अन्य खतरनाक पेशों/कारोबार में कार्यरत/संलग्न हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऐसे कार्यरत बच्चों की पेशा-वार अनुमानित संख्या कितनी है और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान खतरनाक पेशों अथवा एमएसएमई के कारखानों से बचाए गए/हटाए गए बच्चों की संख्या कितनी है और बालक श्रम (प्रतिषेध और विनियमन)

अधिनियम, 1986 के तहत अपराधकर्ताओं के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) देश में बाल श्रम के प्रचालन हेतु जिम्मेदार किन मुख्य कारणों की पहचान की गई है और इस मुद्दे के समाधान के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) 2001 की जनगणना के अनुसार, देश में 5-14 वर्ष के बीच की आयु समूह के कामकाजी बच्चों की कुल संख्या 1.26 करोड़ थी जिनमें से लगभग 12 लाख बच्चे जोखिमकारी व्यवसायों/प्रक्रियाओं में कार्य करते पाए गए जो बाल श्रम (प्रतिषेध एवं विनियमन) अधिनियम, 1986 के अंतर्गत सम्मिलित हैं। बाल श्रमिक अधिकांशतः पान, बीड़ी, निर्माण, घरेलू कार्य, कताई और बुनाई आदि में कार्य कर रहे थे। 2001 की जनगणना के अनुसार जोखिमकारी व्यवसायों एवं प्रक्रियाओं में कार्यरत बच्चों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। जनगणना 2011 के अनुसार 5-14 वर्ष के आयुवर्ग में कामकाजी बच्चों की कुल संख्या 43.53 लाख थी जो 65% की कमी दर्शाती है। जनगणना 2011 से बाल श्रम संबंधी क्षेत्रक अलग-अलग आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान मुख्य धारा में लाए गए बच्चों की संख्या निम्नानुसार है:-

वर्ष	मुख्यधारा में लाए गए बच्चों की संख्या
2011-12	125716
2012-13	72976
2013-14	64050

गत तीन वर्षों के दौरान बाल श्रम (प्रतिषेध एवं विनियमन) अधिनियम, 1986 के अंतर्गत दोषी नियोक्ताओं के खिलाफ पाए गए उल्लंघनों, चलाए गए अभियोजनों तथा की गई दोषसिद्धियों का विवरण निम्नानुसार है:-

वर्ष	उल्लंघन	अभियोजन	दोषसिद्धियां
2011	14401	6009	974
2012	11974	5007	1142
2013	8776	2567	828

(घ) बाल श्रम गरीबी, आर्थिक पिछड़ापन, अनपढ़ता जैसी विभिन्न सामाजिक - आर्थिक समस्याओं का परिणाम है। यह मानते हुए कि बाल श्रम के अनेक कारण एवं अनेक घरेलू हैं, सरकार बहुआयामी रणनीति अपना रही है। इसमें बाल श्रम (प्रतिषेध एवं विनियमन) अधिनियम, 1986; बाल श्रमिकों तथा उनके परिवारों के लाभ हेतु सार्वभौमिक प्राथमिक शिक्षा, गरीबी उन्मूलन, रोजगार सृजन इत्यादि जैसे सरकारी विकासात्मक कार्यक्रमों का समेकन तथा राष्ट्रीय बाल श्रम परियोजना (एनसीएलपी) योजना के माध्यम से बाल श्रम की अधिकता वाले क्षेत्रों में मध्यवर्ती आधारित परियोजना सहित सांविधिक एवं विधायी उपाय शामिल हैं।

विवरण

वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार जोखिमकारी व्यवसायों/प्रक्रियाओं में कार्य कर रहे बच्चों के आंकड़े

क्र. सं.	व्यवसायों/प्रक्रियाओं के नाम	नियोजित बच्चों की संख्या
1.	पान, बीड़ी एवं सिगरेट	252574
2.	निर्माण	208833
3.	घरेलू कार्य	185505
4.	कातने/बुनने का कार्य	128984
5.	ईट भट्टे, टाइल्स	84972
6.	ढाबा/रेस्तरां/होटल/मोटल	70934
7.	आटो वर्कशाप, गाड़ियों की मरम्मत	49893
8.	रत्नों की कटाई, आभूषण	37489
9.	दरी निर्माण	32647
10.	सिरामिक	18894
11.	अगरबत्ती, धूप एवं डिटर्जेंट निर्माण	13583
12.	अन्य*	135162
	कुल	1219470

*फाउंड्रीज, बूचड़खाना, प्लास्टिक इकाई, सवारी यातायात, रेल द्वारा माल अथवा डाक, सिंडर उठाना, साबुन विनिर्माण, चर्म शोधन, ताला निर्माण, कागज निर्माण, टायर निर्माण तथा मरम्मत, डाई तथा डाई स्टाफ का विनिर्माण, काजू तथा काजू के दानों की डिस्केलिंग एवं प्रसंस्करण आदि।

[अनुवाद]

हवाईअड्डे पर दुर्घटनाएं

532. श्री प्रताप सिन्हा : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में देश के विभिन्न हवाईअड्डों पर कई संभावित दुर्घटनाओं को रोका गया है;

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

(ग) भविष्य में ऐसी घटनाओं की रोकथाम करने के लिए सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए अथवा उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) और (ख) जी, हां, विमानों के समीप से गुजरने की दो घटनाओं की रिपोर्ट हाल ही में मिली है जिसमें मैसर्स एयर इंडिया ए320 विमान वीटी-ईएसएच जयपुर हवाईअड्डे पर उड़ान संख्या एआई-890 (गुवाहाटी-दिल्ली) के प्रचालन के समय तथा मैसर्स स्पाइस जेट बी 737-800 विमान वीटी-एसजीयू दिनांक 05.01.2014 को उड़ान एसजी 256 का प्रचालन करने के समय दिल्ली हवाईअड्डे पर गंभीर घटना में शामिल था।

(ग) ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए आईजीआई हवाईअड्डा, दिल्ली पर निम्न दृश्यता प्रचालनों का अध्ययन करने के लिए सरकार द्वारा गठित तकनीकी समिति की सिफारिश पर कार्रवाई की गई है। इसके अलावा, दुर्घटनाओं/घटनाओं के आंकड़ों का नियमित रूप से विश्लेषण किया जाता है और दुर्घटनाओं/घटनाओं की पुनरावृत्ति से बचने के लिए दुर्घटना/घटना अन्वेषण रिपोर्टों से प्राप्त होने वाली सिफारिशों के कार्यान्वयन के अतिरिक्त विमान संरक्षा परिपत्र जारी किए जाते हैं। दुर्घटना को रोकने के लिए उठाए गए अन्य विशिष्ट कदम निम्नानुसार हैं:-

(i) वार्षिक निगरानी कार्यक्रम के अनुसार प्रचालकों का ऑडिट।

(ii) सभी अनुसूचित विमान परिवहन प्रचालकों तथा डिजीटल फ्लाइट डाटा रिकार्डर (डीएफडीआर) से सृजित विमान के गैर-अनुसूचित प्रचालकों के लिए उड़ान डाटा रिकार्डरों की 100 प्रतिशत मॉनीटरिंग को अनिवार्य बनाया गया।

(iii) हवाईअड्डों पर न्यूनतम सुरक्षित ऊंचाई चेतावनी प्रणाली तथा मोनोपल्स गौण निगरानी राडारों (एमएसएसआर) का संस्थापन।

- (iv) उड़ान कमी दलों के कार्य समय की सीमाओं, प्रशिक्षण, चिकित्सा तथा लाइसेंस वैधता की कम्प्यूटरीकृत मॉनीटरिंग को अनिवार्य बनाए जाने के अतिरिक्त विमान टकराव बचाव प्रणाली (एसीएएस), ट्रांसपॉंडर, भू समीपता चेतावनी प्रणाली का संस्थापन।
- (v) इकाओं के मापदंडों तथा संस्तुत पद्धतियों के अनुसार नागर विमानन अपेक्षाओं की समीक्षा की गई और इसे प्रचालकों के अनुपालन हेतु जारी किया गया।
- (vi) विभिन्न कार्मिकों के लिए प्रशिक्षण आयोजित किया गया।

बलात्कार के मामलों का लंबित रहना

533. श्री बदरुद्दीन अज़मल : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बलात्कार के मामलों सहित महिलाओं के विरुद्ध किए गए अपराध के बहुत सारे मामले उच्चतम न्यायालय, उच्च न्यायालयों और विभिन्न निचले न्यायालयों में लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार और न्यायालय-वार ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) इन मामलों के निपटान के लिए औसत/विनिर्धारित समयावधि कितनी है और ऐसे मामलों के शीघ्र निपटान के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या सरकार ने ऐसे मामलों में पीड़ित महिलाओं को कानूनी व अन्य सहायता प्रदान करने के लिए कोई कदम उठाए हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालय द्वारा लंबित मामलों के आंकड़े रखे जाते हैं। द्वारा उपलब्ध की गई जानकारी के अनुसार उच्चतम न्यायालय, उच्च न्यायालयों तथा जिला और अधीनस्थ न्यायालयों में लंबित बलात्कार मामलों के ब्यौरे संलग्न विवरण-I और II में दिए गए हैं।

बलात्कार मामलों के निपटान में विलंब के लिए कुछ मुख्य कारण हैं। अन्वेषण के घटिया क्वालिटी, न्याय संबंधी प्रयोगशालाओं की कमी, अधीनस्थ न्यायालयों में न्यायिक अधिकारियों/न्यायाधीशों की बड़ी मात्रा में रिक्तियां मामलों के बार-बार स्थगन और अपर्याप्त प्रबंध प्रक्रिया भी है।

दंड प्रक्रिया संहिता, 1973 की धारा 309 साधारणतः दंडिक मामलों के और विशेषतया महिलाओं के विरुद्ध अपराधों से संबंधित कुछ गंभीर अपराधों के शीघ्र विचारण करने के क्रम में, अन्य बातों के साथ, यह उपबंध करती है कि प्रत्येक जांच या विचारण की प्रक्रिया, यथासंभव शीघ्र जितना संभव हो, उतनी शीघ्रता से की जाएगी और विशेषतया जब एक बार साक्षियों का परीक्षण आरंभ हो चुका हो, तो वह जब तक सभी उपस्थित साक्षियों का परीक्षण नहीं हो जाता है और जब तक न्यायालय उसको लेखबद्ध कारणों के लिए आवश्यक समझते हुए आने वाले दिन के पश्चात् स्थगित नहीं करता है, दिन-प्रतिदिन जारी रहेगी। यह धारा दंड विधि (संशोधन) अधिनियम, 2013 के और संशोधन के माध्यम से यह उपबंध करती है कि जब जांच या विचारण, भारतीय दंड संहिता की धारा 376क, 376ख, धारा 376ग या धारा 376घ के अधीन किसी अपराध से संबंधित हो तो उसे आरोप-पत्र दाखिल करने की तारीख से दो मास की अवधि के भीतर पूरा होना चाहिए। सरकार अपनी ओर से महिलाओं के विरुद्ध अपराध से संबंधी मामलों के शीघ्र विचारण के साथ फास्ट ट्रैक न्यायालयों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों/उच्च न्यायालयों के साथ मामले को आगे बढ़ा रही है।

दंड प्रक्रिया संहिता की धारा 357क में पुनर्वास के लिए उपबंधों के अतिरिक्त राज्यों द्वारा पीड़ित प्रतिकर स्कीम का सूत्रीकरण किया जाता है। उपलब्ध जानकारी के अनुसार अरुणाचल प्रदेश, असम, बिहार, छत्तीसगढ़ गोवा, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, झारखंड, कर्नाटक, मणिपुर, मिज़ोरम, नागालैंड, ओडिशा पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, त्रिपुरा, उत्तराखंड और पश्चिमी बंगाल राज्यों ने पीड़ित प्रतिकर स्कीम बनायी है।

विवरण-I

1. 04.07.2014 को उच्चतम न्यायालय में

बलात्कार के लंबित मामले

लैंगिक उत्पीड़न, व्यपहरण और अपहरण (बलात्कार 333 के मामले सहित) से संबंधित मामलों की संख्या

II. 31.12.2013 को उच्च न्यायालयों में लंबित बलात्कार के मामले

क्र. सं.	उच्च न्यायालय का नाम	बलात्कार के लंबित मामले
1	2	3
1.	इलाहाबाद*	8,215

1	2	3
2.	मध्य प्रदेश	4,099
3.	गुवाहाटी	3,602
4.	पंजाब और हरियाणा	3,518
5.	राजस्थान**	2,951
6.	छत्तीसगढ़	1,781
7.	पटना	1,392
8.	ओडिशा	1,181
9.	बम्बई	1,145
10.	गुजरात	1,035
11.	दिल्ली	991
12.	झारखंड	548
13.	आंध्र प्रदेश**	440
14.	केरल	284
15.	मद्रास	219
16.	हिमाचल प्रदेश	208
17.	उत्तराखंड	192
18.	कर्नाटक	109
19.	जम्मू और कश्मीर	93
20.	त्रिपुरा	52
21.	कलकत्ता	18
22.	मणिपुर	4
23.	सिक्किम	3
24.	मेघालय	0
कुल		32,080

*30.09.2012 को यथा स्थिति।

**31.01.2014 को यथा स्थिति।

विवरण-II

31.12.2013 को जिला और अधीनस्थ न्यायालयों
में बलात्कार के लंबित मामले

क्र. सं.	राज्य का नाम/संघ राज्यक्षेत्र	लंबित बलात्कार के मामले
1	2	3
1.	उत्तर प्रदेश*	15,926
2.	पश्चिम बंगाल	7,986
3.	बिहार	6,558
4.	महाराष्ट्र	5,663
5.	राजस्थान**	4,519
6.	ओडिशा	3,860
7.	मध्य प्रदेश	3,596
8.	असम	3,487
9.	झारखंड	3,312
10.	गुजरात	2,913
11.	आंध्र प्रदेश**	2,673
12.	केरल	2,646
13.	जम्मू और कश्मीर	2,472
14.	तमिलनाडु	1,877
15.	दिल्ली	1,633
16.	छत्तीसगढ़	1,542
17.	कर्नाटक	1,294
18.	हरियाणा	822
19.	पंजाब	581
20.	हिमाचल प्रदेश	293
21.	त्रिपुरा	292

1	2	3
22.	उत्तराखंड	241
23.	मिज़ोरम	96
24.	मेघालय	94
25.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	90
26.	अरुणाचल प्रदेश	85
27.	मणिपुर	41
28.	चंडीगढ़	38
29.	गोवा	29
30.	सिक्किम	23
31.	दादरा और नगर हवेली और दमन और दीव	19
32.	नागालैंड	18
33.	पुदुचेरी	15
34.	लक्षद्वीप	0
कुल		74,734

*30.09.2012 को यथा स्थिति।

**31.01.2014 को यथा स्थिति।

हरित क्षेत्र का विकास

534. श्री नागेन्द्र कुमार प्रधान : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का प्रदूषण को कम करने के लिए तेल-शोधक कारखानों के चारों ओर हरित क्षेत्र विकसित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसमें अब तक सरकार को कितनी सफलता प्राप्त हुई है;

(ग) क्या सरकार ने इस पहल पर होने वाले अनुमानित व्यय के आकलन के लिए कोई सर्वेक्षण किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) रिफाइनरियों के आस-पास वृक्षारोपण और ग्रीन बेल्ट/ईकोलॉजिकल पार्क का विकास सभी भारतीय रिफाइनरियों की महत्वपूर्ण विशेषता है। पर्यावरण और वन मंत्रालय, भारत सरकार परियोजनाओं/रिफाइनरियों के विस्तार के लिए पर्यावरण संबंधी मंजूरीयां जारी करते समय स्थानीय जिला वन अधिकारियों के साथ परामर्श करके खतरनाक उत्सर्जनों के प्रभाव को कम करने के लिए पर्याप्त चौड़ाई और घनत्व की ग्रीन बेल्ट के विकास के प्रावधान के लिए विशेष रूप से अधिदेश देती है। पर्यावरण संबंधी मंजूरी में निर्धारित शर्तों के अनुसार रिफाइनरियों/प्रमुख संस्थापनाओं के आस-पास के क्षेत्र में भी वृक्षारोपण किया जाता है और ग्रीन बेल्ट्स का विकास किया जाता है।

देश की सभी रिफाइनरियां ग्रीन बेल्ट से संबंधित पर्यावरण संबंधी मंजूरीयों की शर्तों का कड़ाई से पालन करती हैं।

(ग) और (घ) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने अभी तक ऐसा कोई सर्वेक्षण नहीं किया है।

उच्चतम न्यायालय की पीठों की स्थापना

535. श्री जोस के. मणि : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विभिन्न राज्यों में उच्चतम न्यायालय की नई पीठों की स्थापना के संबंध में उच्चतम न्यायालय से कोई अनुदेश प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) सरकार द्वारा उच्चतम न्यायालय की अतिरिक्त पीठों की स्थापना हेतु क्या मापदंड अपनाया गया है;

(घ) देश में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार स्थापित किए जाने के लिए प्रस्तावित ऐसी पीठों की संख्या कितनी है; और

(ङ) इन पीठों को कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) संविधान के अनुच्छेद 130 के अनुसार, उच्चतम न्यायालय, दिल्ली में अथवा ऐसे अन्य स्थान या स्थानों में अधिविष्ट होगा जिन्हें भारत का मुख्य न्यायमूर्ति, राष्ट्रपति के अनुमोदन के समय-समय पर, नियत करे। देश के विभिन्न भागों में उच्चतम न्यायालय की न्यायपीठों की स्थापना के लिए विधि आयोग (229वीं रिपोर्ट) सहित, विभिन्न क्षेत्रों से समय-समय पर अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। मामले को भारत

के मुख्य न्यायामूर्ति को निर्दिष्ट किया गया था, जिन्होंने सूचित किया है कि मामले पर विचार करने के पश्चात् 18 फरवरी, 2010 को हुई पूर्ण न्यायालय की उसकी बैठक में दिल्ली से बाहर उच्चतम न्यायालय की न्यायपीठों की स्थापना करने को न्यायोचित नहीं पाया गया था।

'एअर केरल'

536. श्री जोस के. मणि : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल सरकार से 'एअर केरल' एयरलाइन की स्थापना करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार उक्त प्रस्ताव को स्वीकृत करने का है; और

(घ) यदि हां, तो इसे कब तक स्वीकृत किए जाने की संभावना है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

निजी एयरलाइनों द्वारा कम विमान किराए

537. श्री निशिकांत दुबे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में कतिपय निजी एयरलाइनों ने अपने घरेलू विमान किरायों को कम किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इसका एयर इंडिया की राजस्व आय पर क्या प्रभाव पड़ा है;

(ग) क्या एयर इंडिया अपने घरेलू विमान किरायों को कम करने पर विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और एयर इंडिया द्वारा घरेलू विमान किरायों को किस स्तर तक कम करने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) और (ख) एयरलाइनें प्रचालन की लागत, सेवाओं की विशिष्टता, युक्तिसंगत लाभ तथा सामान्य रूप से प्रचलित दर सूची सहित सभी संगत

कारकों को ध्यान में रखते हुए वायुयान नियमावली, 1937 के नियम 135 के उप-नियम (1) के प्रावधानों के अंतर्गत यथोचित दर सूची का निर्धारण करने के लिए स्वतंत्र हैं।

एयरलाइनें तब तक नियम-135 के विनियामक प्रावधानों का अनुपालन करती हैं जब तक कि उनके द्वारा वसूल किया जाने वाला किराया उनकी वेबसाइट पर प्रदर्शित निर्धारित किराए से अधिक नहीं होता है। एयरलाइनों द्वारा निम्नलिखित किराए ढांचे का अनुसरण किया जाता है:—

एयरलाइन किराए का बहुस्तरीय में निर्धारण होता है जो कि वैश्विक स्तर पर अपनाई जा रही पद्धति की तर्ज पर होता है। एयरलाइनों द्वारा कीमता का निर्धारण बाजार, मांग, ऋतु तथा अन्य बाजार शक्तियों को ध्यान में रखकर किया जाता है। 60 दिन, 30 दिन, 14 दिन आदि से पहले अग्रिम रूप में खरीदी गई टिकटों की विद्यमान योजना के अतिरिक्त कतिपय एयरलाइनों द्वारा एपेक्स 90 योजना शुरू की गई है जिसमें जहां तक कि व्यस्ततम ऋतुओं के दौरान निम्न किराए पर यात्रा को सुगम बनाने के लिए रियायती किराए की पेशकश की जाती है। किराए ढांचे एयरलाइनों द्वारा अपनी वेबसाइट पर प्रदर्शित किए जाते हैं।

एयर इंडिया अपने मार्केट शेयर तथा राजस्व के संरक्षण के लिए अन्य एयरलाइनों द्वारा किसी भी किराए के संबंध में की गई किसी भी पहल के प्रति प्रतिक्रिया करती है ताकि वह अपनी प्रतिस्पर्धात्मक स्थिति को बनाए रख सके।

(ग) और (घ) एयर इंडिया, डीजीसीए द्वारा स्थापित तथा समय-समय पर संशोधित सभी नियमों एवं विनियमों का अनुपालन करती है। एयर इंडिया द्वारा पेश किए गए किराए प्रतिस्पर्धात्मक तथा बाजार संचालित और बाजार स्थितियों पर आधारित होते हैं। एयर इंडिया, प्रतिस्पर्धियों द्वारा शुरू की गई किसी भी किराए की पहल के प्रति प्रतिक्रिया करती है। एयर इंडिया द्वारा घरेलू नेटवर्क पर बहुस्तरीय किराए की पेशकश की जाती है जो कि 90 दिन पहले टिकट खरीद के साथ शुरू होती है और प्रस्थान की तारीख जैसे-जैसे नजदीक आती है क्रमिक रूप से किराया बढ़ता जाता है। अग्रिम खरीद किराए की रेंज 90, 60, 30, 14 तथा 7 दिनों की है।

संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों को विशेष विशेषाधिकार

538. श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एयर इंडिया द्वारा संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों को प्रदान किये जा रहे विशेष विशेषाधिकारों और उनके प्रति शिष्टाचार पूर्ण व्यवहारों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने सभी निजी एयरलाइनों को अनुदेश जारी किए हैं कि संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों के साथ ऐसे शिष्टाचार पूर्ण व्यवहार करें;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर निजी एयरलाइनों की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या सरकार को विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान कतिपय संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों से कोई शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि उन्हें निजी एयरलाइनों द्वारा किसी प्रकार का विशेष विशेषाधिकार प्रदान नहीं किया जा रहा है और उनके प्रति शिष्टाचार पूर्ण व्यवहार नहीं किया जा रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्यवाही की गई है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) एयर इंडिया द्वारा संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों को उपलब्ध कराये जा रहे विशेष विशेषाधिकारों तथा सुविधाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) और (ग) संसद सदस्यों से शिष्ट व्यवहार करने के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण/हवाईअड्डा प्रचालक एयर इंडिया तथा नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो को अनुदेश जारी कर दिए गए हैं।

(घ) और (ङ) संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों से प्राप्त शिकायतों के आधार पर मामले को संबंधित एयरलाइनों के समक्ष रखा गया और विनियामक द्वारा संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों की देखभाल के समय शिष्ट व्यवहार करने हेतु संबंधित एयरलाइनों/हवाईअड्डा प्रचालक को आवश्यक अनुदेश/चेतावनी पत्र जारी कर दिए गए हैं।

विवरण

एयर इंडिया द्वारा संसद सदस्यों/अति विशिष्ट व्यक्तियों को यात्रा के लिए उपलब्ध कराई गई सुविधाएं

- विनिमय आदेश के माध्यम से क्रेडिट पर टिकट जारी करने की सुविधा।
- सीटों की पुष्टि को प्राथमिकता देना। विमान में सवार ऐसे अति विशिष्ट व्यक्तियों/सरकारी प्रतिनिध जो ऑफलोडेड नहीं हैं, के लिए बहुविध उपाय सुनिश्चित किए गए हैं।
- विभिन्न सरकारी एजेंसियों/हवाईअड्डा प्राधिकारियों/एम्बेसीज के परामर्श से आगमन/प्रस्थान के लिए संसद सदस्यों के

निजी स्टाफ के तालमेल से संतोषप्रद व्यवस्था की जाती है।

- सीटों की उपलब्धता पर उनके द्वारा वांछित सीट आवंटित की जाती है।
- बैगज का रख-रखाव प्राथमिकता के आधार पर किया जाता है।
- एआई लॉन्ज की सुविधा उपलब्ध रहने पर ही प्रदान की जाती है। कहीं भी लॉन्ज के उपलब्ध रहने पर एएआई/अन्य प्राधिकारियों से संपर्क स्थापित किया जाता है।
- बोर्डिंग/अवरोहण के वक्त सहायता प्रदान करना।
- यात्रा के दौरान भोजन की पूर्व-बुकिंग की सुविधा प्रदान की जाती है।
- उड़ानों के विलंब/रि-शेड्यूलिंग की स्थिति में विलंब के कारणों, संशोधित प्रस्थान समय के बारे में सूचना उपलब्ध कराई जाती है। जरूरत के मुताबिक वैकल्पिक व्यवस्थाएं की जाती हैं।

ईपीएफ सदस्यों के लिए लाभ

539. श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कर्मचारी भविष्य निधि (ईपीएफ) स्कीम के अंतर्गत कर्मचारियों को बढ़ी हुई/पुनरीक्षित पेंशन कब तक दिए जाने की संभावना है;

(ख) ईपीएफ संगठन द्वारा बढ़ी हुई/पुनरीक्षित पेंशन के अतिरिक्त कर्मचारियों को दिए जाने के लिए सिफारिश किए गए अतिरिक्त लाभों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या विगत वित्तीय वर्ष में की गई सिफारिशों के अतिरिक्त ईपीएफ स्कीम के अंतर्गत सदस्यों को लाभ प्रदान करने हेतु कोई नया प्रस्ताव शामिल किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) सरकार कर्मचारी पेंशन योजना, 1995 के सभी अंशदाता सदस्यों को 1000/- रुपए प्रतिमाह की बढ़ी हुई/पुनरीक्षित न्यूनतम पेंशन को अधिसूचित कर रही है।

(ख) कर्मचारियों के लिए निम्नलिखित अतिरिक्त लाभों की सिफारिश की गई है:-

- (i) कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 के अंतर्गत व्याप्ति के लिए उच्चतम सीमा को 6500/- रुपए से बढ़ाकर 15000/- रुपए प्रतिमाह करना।
- (ii) कर्मचारी जमा सहबद्ध बीमा योजना, 1976 के अंतर्गत लाभों में 20% तक की वृद्धि करना।
- (ग) जी, नहीं।
- (घ) प्रश्न के भाग (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

इस्पात उद्योग हेतु एसपीवी

540. श्री बी. श्रीरामुलु : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में ऑटोमोबाइल, निर्माण इत्यादि जैसे क्षेत्रों में इस्पात की कम मांग के कारण इस्पात उत्पादन कम हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इस्पात उद्योगों के लिए अपेक्षित उपस्करों के देश में ही विनिर्माण हेतु कोई कंपनी या विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) बनाने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसे कब तक लागू किए जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार द्वारा इस्पात संयंत्रों में उपस्कर आवश्यकता को पूरा करने और ऐसी मर्दों के आयात पर निर्भरता कम करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) और (ख) जी, नहीं। विगत 3 वर्षों के दौरान देश में इस्पात का उत्पादन निरंतर बढ़ता रहा है। विगत तीन वर्षों के दौरान क्रूड स्टील का उत्पादन निम्नवत् रहा है:-

वर्ष	मिलियन टन
2011-12	74.29
2012-13	78.42
2013-14	81.54

तथापि, विभिन्न घटकों के कारण क्रूड इस्पात के उत्पादन की वृद्धि दर घट रही है जैसाकि अर्थव्यवस्था में मंदी जिसके परिणामस्वरूप अंतिम उपयोग के इस्पात उत्पादों समेत देश में विभिन्न उत्पादों की समग्र मांग प्रभावित हुई।

(ग) से (ङ) जी, नहीं। निजी क्षेत्र में इस्पात संयंत्र उपस्करों के लिए पर्याप्त निर्माण सुविधाएं देश के विभिन्न भागों में स्थित हैं। इसके अतिरिक्त, डेनियली सी, इटली ने इस्पात संयंत्र उपस्करों हेतु एक निर्माण सुविधा चेन्नई के समीप श्रीसिटी (एपी) में स्थापित की है और एसएमएस जर्मनी भी भुवनेश्वर के समीप निर्माण सुविधाओं की स्थापना कर रहा है।

कौशल विकास केन्द्र

541. श्री के. परसुरमन : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केरल में एटुमनूर सहित देश में कौशल विकास केन्द्रों और क्षेत्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थानों की स्थापना करने का है;

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

(ग) ऐसे केन्द्रों या संस्थानों को कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है और उक्त प्रस्तावों हेतु आवंटित निधियां कितनी हैं;

(घ) क्या सरकार का विचार सरकारी निजी भागीदारी प्रणाली के अंतर्गत ऐसे केन्द्रों/संस्थानों की स्थापना करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) से (ग) श्रम और रोजगार मंत्रालय के तहत रोजगार एवं प्रशिक्षण महानिदेशालय ने वामपंथी अतिवाद से प्रभावित 34 जिलों में 34 औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों (आईटीआई) तथा 68 कौशल विकास केन्द्रों (एसडीसीज) की स्थापना के लिए "वामपंथी अतिवाद से प्रभावित 34 जिलों में कौशल विकास" नामक योजना तैयार की है। योजना की लागत 241.65 करोड़ रुपए है। योजना, लागत एवं जारी निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

सरकार ने पंजाब, बिहार, त्रिपुरा, हिमाचल प्रदेश, गोवा, तमिलनाडु, उत्तराखंड एवं जम्मू और कश्मीर नामक राज्यों में छात्रावास सुविधाओं से 8 क्षेत्रीय व्यावसायिक प्रशिक्षण संस्थानों (आरवीटीआई) की स्थापना करने का भी निर्णय लिया है।

प्रशिक्षण कार्यकलापों को किराए के पसिरों में अगस्त, 2015 तक

आरंभ किया जाना लक्षित है तथा संस्थानों को अपने परिसर में मार्च, 2017 तक पूर्णतया कार्यात्मक बना दिया जाएगा। 12वीं योजना में 160 करोड़ रुपए का परिव्यय रखा गया है।

(घ) और (ङ) सरकार की केरल में एटुमनूर सहित पीपीप माध्यम से आरवीटीआइज तथा एसडीसीज स्थापित करने की कोई योजना नहीं है।

विवरण

"वामपंथी अतिवाद से प्रभावित 34 जिलों में कौशल विकास" नामक योजना का ब्यौरा नीचे दिया गया है

योजना की लागत	अवधि	निम्न द्वारा अनुमोदित
241.65 करोड़ रुपए	29 मार्च, 2010 से 31 मार्च 2016	माननीय श्रम और रोजगार एवं माननीय वित्त मंत्री
शामिल क्षेत्रों का ब्यौरा: 9 राज्यों में 34 जिले:		
क्र. सं.	राज्य	जिला
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	खम्माम
2.	बिहार	अरवल
		गया
		जमुई
		जहानाबाद
		औरंगाबाद
		रोहतास
3.	झारखंड	चतरा
		पश्चिम सिंहभूम
		पलामू
		गढ़वा
		पूर्व सिंहभूम
		बोकारो
		लोहरदगा
		गुमला
4.	मध्य प्रदेश	लातेहर
5.	महाराष्ट्र	हजारीबाग
		बालाघाट
		गढ़चिरोली
		गोंडिया
6.	ओडिशा	गजपति
		मलकानगिरी
		रायगढ़
		देवगढ़
		संभलपुर
7.	उत्तर प्रदेश	सोनभद्र
8.	पश्चिम बंगाल	पश्चिम मिदनापुर
9.	छत्तीसगढ़	दंतेवाड़ा
		बस्तर
		कांकेर
		सरगुजा
		राजनंदगांव
		बीजापुर
		नारायणपुर

अब तक राज्य-वार जारी निधि

क्र. सं.	राज्य	अब तक जारी निधि (लाख रुपए में)														
		2011-12			2012-13			2013-14			2014-15			योग		
		कौशल प्रशिक्षण	आईटीआइज एवं एसडीसीज	योग	कौशल प्रशिक्षण	आईटीआइज एवं एसडीसीज	योग	कौशल प्रशिक्षण	आईटीआइज एवं एसडीसीज	योग	कौशल प्रशिक्षण	आईटीआइज एवं एसडीसीज	योग	कौशल प्रशिक्षण	आईटीआइज एवं एसडीसीज	योग
1.	आंध्र प्रदेश	0.00	0.00	0.00	0.00	355.84	355.84	19.29	0.00	19.29		0.00	19.29	355.84	375.13	
2.	बिहार	0.00	376.77	376.77	0.00	319.15	319.15	17.71	1236.27	1253.98	82.51	82.51	100.22	1932.19	2032.41	
3.	छत्तीसगढ़	0.00	1881.12	1881.12	24.11	281.73	305.84	151.67	0.00	151.67		0.00	175.78	2162.85	2338.63	
4.	झारखंड	81.83	1587.17	1669.00	108.44	242.81	351.25	29.31	234.74	264.05		0.00	219.58	2064.72	2284.30	
5.	मध्य प्रदेश	29.32	257.75	287.07	9.73	45.32	55.05	0.00	0.00	0.00		0.00	39.05	303.07	342.12	
6.	महाराष्ट्र	58.64	51.1.80	570.44	19.50	90.63	110.13	0.00	0.00	0.00		0.00	78.14	602.43	680.57	
7.	ओडिशा	100.16	1372.45	1472.61	48.74	187.93	236.67	0.00	150.00	150.00		0.00	148.90	1710.38	1859.28	
8.	उत्तर प्रदेश	29.32	269.64	298.96	9.74	39.83	49.57	0.00	164.98	164.98		0.00	39.06	474.45	513.51	
9.	पश्चिम बंगाल	29.32	256.90	286.22	9.74	45.71	55.45	17.30	0.00	17.30		0.00	56.36	302.61	358.97	
	योग	328.59	6513.60	6842.19	230.00	1608.95	1838.95	235.28	1785.99	2021.27	82.51	0.00	82.51	876.38	10784.92	

उच्च न्यायालयों में लंबित मामले

542. श्री मेकापति राज मोहन रेड्डी :

श्री बी.वी. नाईक :

श्री बी. श्रीरामुलु :

क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न उच्च न्यायालयों में बड़ी संख्या में मामले लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो विगत 15 वर्षों के दौरान श्रेणी-वार और राज्य-वार लंबित ऐसे मामलों की संख्या कितनी है; और

(ग) सरकार द्वारा ऐसे लंबित मामलों को निपटाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ग) लंबित मामलों के आंकड़े उच्च न्यायालय द्वारा रखे जाते हैं। उपलब्ध जानकारी के अनुसार उच्च न्यायालयों में सिविल और आपराधिक मामलों की वर्ष-वार लंबित रहने के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विभिन्न न्यायालयों में लंबित मामलों का निपटान करना न्यायपालिका के कार्य क्षेत्र के भीतर आता है। न्यायपालिका के लिए समर्थ बनाने वाला पर्यावरण सृजित करने के क्रम में सरकार ने राष्ट्रीय न्याय प्रदान और सुधार मिशन की स्थापना की है। मुख्य पहलुओं के अधीन अधीनस्थ न्यायपालिका के लिए अवसंरचना विकास के लिए राष्ट्रीय मिशन और न्यायालयों को कम्प्यूटरीकरण किया जाना है। केन्द्रीय सरकार ने पिछले तीन वर्षों में न्यायिक अधिकारियों के लिए न्यायालय परिसरों और आवासीय इकाइयों के उन्नयन/निर्माण के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों की 2,198 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता का उपबंध किया है। ई-न्यायालय परियोजना के अधीन 31 मार्च, 2014 तक 13,227 न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया गया है। न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया जाना डॉकेट में मामलों के प्रबंधन के अधिक नियंत्रण करने के लिए न्यायालयों को समर्थ बनाएगा। यह मुकदमें बाजों और वकीलों को अभिहित की गई सुविधाएं भी प्रदान करेगा। न्यायालयों में सरकारी मुकदमें को कम करने के क्रम में राज्यों को उनकी मुकदमा नीति अभिनिश्चित करने के लिए प्रोत्साहित करती है। जिसमें निष्फल मामलों की छंटाई करने और अनुकल्पी प्रक्रिया के माध्यम से विवाद समाधान को प्रोत्साहित करने के लिए उपबंध समाविष्ट किए गए हैं। सरकार समुचित नीति को अंगीकृत करने और ऐसे मुकदमेंबाजी को नियंत्रित करने के लिए अत्यधिक मुकदमा प्रवृत्त क्षेत्रों में समुचित विधायी उपायों को भी देख रही है।

विवरण

उच्च न्यायालयों में 31.12.2013 को वर्ष-वार लंबित मामले

क्र. सं.	उच्च न्यायालय का नाम	मामले का प्रकार	वर्ष-वार लंबित मामले				कुल लंबित मामले
			0 से 1 वर्ष पुराने	1 से 5 वर्ष पुराने	5 से 10 वर्ष पुराने	10 वर्ष से अधिक पुराने	
1.	2	3	4	5	6	7	8
1.	इलाहाबाद	सिविल	70160	194964	184330	245977	695431
		आपराधिक	44677	112961	105609	84720	347967
		कुल	114837	307925	289939	330697	1043398
2.	आंध्र प्रदेश	सिविल	34433	90171	58328	18493	201425
		आपराधिक	8080	17054	5893	7	31034
		कुल	42513	107225	64221	18500	232459

1	2	3	4	5	6	7	8
3.	बंबई	सिविल	64028	115984	71983	47936	299931
		आपराधिक	12448	18768	11921	6769	49906
		कुल	76476	134752	83904	54705	349837
4.	कोलकाता	सिविल	24156	58739	56321	24137	163353
		आपराधिक	4718	12086	14120	6051	36975
		उच्च न्यायालय के तुच्छ मामले (अपील साइड)*			—	—	79343
		अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह में स्थित सर्किट न्यायपीठ*			—	—	335
		कुल	28874	70825	70441	30188	280006
5.	दिल्ली	सिविल	13052	24865	8492	2591	49000
		आपराधिक	5419	6525	2508	1200	15652
		कुल	18471	31390	11000	3791	64652
6.	गुजरात	सिविल	15316	20282	9085	15448	60131
		आपराधिक	7074	9939	5357	9452	31822
		कुल	22390	30221	14442	24900	91953
7.	गुवाहाटी	सिविल	10842	20223	2468	1	33534
		आपराधिक	2926	3402	1050	0	7378
		कुल	13768	23625	3518	1	40912
8.	हिमाचल प्रदेश	सिविल	16104	29095	7705	1111	54015
		आपराधिक	1469	3389	1182	18	6058
		कुल	17573	32484	8887	1129	60073
9.	जम्मू और कश्मीर	सिविल	26891	40085	16198	4620	87794
		आपराधिक	2146	2676	329	93	5244
		कुल	29037	42761	16527	4713	93038

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	कर्नाटक	सिविल	75834	91007	12021	517	179379
		आपराधिक	5940	10673	914	66	17593
		कुल	81774	101680	12935	583	196972
11.	केरल	सिविल	26536	56718	12598	3721	99573
		आपराधिक	5132	16195	10966	293	32586
		कुल	31668	72913	23564	4014	132159
12.	मद्रास	सिविल	183450	198882	90061	17990	490383
		आपराधिक	44690	17968	3909	529	67096
		कुल	228140	216850	93970	18519	557479
13.	मध्य प्रदेश	सिविल	35283	94061	38331	6990	174665
		आपराधिक	17792	38287	20233	10634	86946
		कुल	53075	132348	58564	17624	261611
14.	ओडिशा	सिविल	24900	71322	43447	29125	168794
		आपराधिक	17762	8876	7633	3757	38028
		कुल	42662	80198	51080	32882	206822
15.	पटना	सिविल	24055	38870	6068	10903	79896
		आपराधिक	18313	21092	8300	4554	52259
		कुल	42368	59962	14368	15457	132155
16.	पंजाब और हरियाणा	सिविल	40831	62628	40359	56731	200549
		आपराधिक	20645	25166	14237	2163	62211
		कुल	61476	87794	54596	58894	262760
17.	राजस्थान	सिविल	50884	118429	51866	22841	244020
		आपराधिक	15283	19810	15359	13168	63620
		कुल	66167	138239	67225	36009	307640

1	2	3	4	5	6	7	8
18.	सिविकम	सिविल	69	24	2	0	95
		आपराधिक	25	0	0	0	25
		कुल	94	24	2	0	120
19.	उत्तराखंड	सिविल	4063	8979	2041	186	15269
		आपराधिक	2200	2487	688	42	5417
		कुल	6263	11466	2729	228	20686
20.	छत्तीसगढ़	सिविल	5724	12344	6878	2200	27146
		आपराधिक	2588	7048	3725	3632	16993
		कुल	8312	19392	10603	5832	44139
21.	झारखंड	सिविल	9359	21407	5673	1562	38001
		आपराधिक	8492	13840	10154	2471	34957
		कुल	17851	35247	15827	4033	72958
22.	त्रिपुरा	सिविल	1934	1992	810	7	4743
		आपराधिक	414	401	276	0	1091
		कुल	2348	2393	1086	7	5834
23.	मणिपुर	सिविल	1034	2253	461	13	3761
		आपराधिक	41	51	0	0	92
		कुल	1075	2304	461	13	3853
24.	मैघालय	सिविल	539	574	2	0	1115
		आपराधिक	47	27	0	0	74
		कुल	586	601	2	0	1189
सभी उच्च न्यायालयों के कुल सिविल मामले			759477	1373898	725528	513100	3372003
सभी उच्च न्यायालयों के कुल आपराधिक मामले			248321	368721	244363	149619	1011024
सभी उच्च न्यायालयों के मामलों का कुल योग			1007798	1742619	969891	662719	4462705

स्रोत: उपरोक्त कथन को उच्च न्यायालय से प्राप्त आंकड़ों के आधार पर संकलित किया गया है।

*वर्ष-वार उच्च न्यायालय (अपील पक्ष) के प्रकीर्ण मामलों और अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह की क्षेत्र न्यायपीठ के वर्ष-वार विवरण उपलब्ध नहीं है।

दूरसंचार सर्किलों में बकाया देय

543. श्री पी.के. बिजू : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न दूरसंचार सर्किलों में महानगर टेलिफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) और भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) के कतिपय मोबाइल और लैंडलाइन ग्राहकों पर बहुत बड़ी बकाया राशि देय है;

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

(ग) विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सर्किल और राज्य-वार वसूले गए बकाया देयों का ब्यौरा क्या है;

(घ) सरकार द्वारा बकाये की वसूली और वसूली न होने के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने हेतु क्या कदम उठाए गए/जा रहे हैं; और

(ङ) एमटीएनएल/बीएसएनएल द्वारा अपने संबंधित सेवा क्षेत्र में चूककर्ताओं के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) दिनांक 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार एमटीएनएल की उपभोक्ताओं के प्रति टेलीफोन की बकाया राशि 951.79 करोड़ रुपए है।

दिनांक 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार बीएसएनएल के खाते में उपभोक्ताओं के प्रति टेलीफोन की बकाया राशि 2569.76 करोड़ रुपए है।

एमटीएनएल के खाते में उपभोक्ताओं के प्रति लैंडलाइन और डब्ल्यूएस (31.05.2014 तक) सर्किल-वार बकाया देय राशि संलग्न विवरण-I में दी गई है।

बीएसएनएल के लेखे में जीएसएम और लैंडलाइन (31.05.2014 तक) के संबंध में उपभोक्ताओं के प्रति बकाया देयराशि का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-II और III में दिया गया है।

(ग) पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष (मई, 2014 तक) के दौरान बीएसएनएल और एमटीएनएल के संबंध में बकाया देयराशि के ब्यौरे संलग्न विवरण-IV, V और VI में दिए गए हैं।

(घ) बीएसएनएल/एमटीएनएल द्वारा अपने उपभोक्ताओं से बकाया देयराशि की नियमित आधार पर वसूली करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं:-

(1) आईबीआरएस/एसएमएस के माध्यम से भुगतान अनुस्मारक जारी किए जा रहे हैं जिसमें ग्राहकों को बताया गया है कि

वे अपने टेलीफोन के डिस्कनेक्ट होने से पहले भुगतान करें और टेलीफोन बिलों को समय से भेजने को सुनिश्चित करने और भुगतान न होने पर टेलीफोन काटने में शीघ्रता करने, बकाया की स्थिति की कड़ी निगरानी करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं।

(2) भुगतान न होने पर काटे गए कनेक्शन स्थायी रूप से बंद कर दिए जाते हैं यदि टेलीफोन काटे जाने की तारीख के 6 महीने के बाद भी भुगतान नहीं होता है और सुरक्षा जमा राशि, यदि उपलब्ध हो, को समायोजित करके लेखों की नियमित किया जाता है।

(3) देयराशि की वसूली के लिए चूककर्ताओं के विरुद्ध यथापेक्षित कानूनी कार्रवाई शुरू की जाती है।

(4) पुरानी बकाया देय राशि को वसूल करने के आशय से चूककर्ता उपभोक्ताओं को छूट देने की स्कीम शुरू की गई थी और साथ ही साथ चूककर्ताओं से बकाया राशि को वसूल करने के लिए बीएसएनएल के कर्मचारियों को प्रोत्साहन देने की स्कीम भी शुरू की गई है।

(5) बकाया राशि के परिसमापन के सर्किल-वार और वर्ष-वार लक्ष्य निश्चित हैं और बकाया देय के परिसमापन के संबंध में होने वाली प्रगति की कड़ी निगरानी की जाती है और इकाइयों का आवधिक रूप से समाधान किया जाता है।

(6) स्थायी रूप से बंद हुए कनेक्शनों के संबंध में बकाया देयों की वसूली के बारे में सर्किलों को भी कहा गया है कि वे राज्य सरकार के विभागों और लोग अदालतों की सेवाओं का प्रयोग करें।

(ङ) कानूनी नोटिस जारी किए जाते हैं और यदि ऐसा करने के बाद भी कोई सफलता नहीं मिलती है तो जब भी उपयुक्त समझा जाता है तो न्यायालय में वसूली के लिए मुकदमा दायर किया जाता है।

विवरण-I

31.05.2014 की स्थिति के अनुसार एमटीएनएल की सर्किल-वार बकाया राशि

सर्किल/इकाई	बकाया राशि (करोड़ रुपए में)
1	2
दिल्ली लैंडलाइन	464.84

1	2
मुम्बई लैंडलाइन	234.51
दिल्ली डब्ल्यूएस	186.56
मुम्बई डब्ल्यूएस	65.88
कुल	951.79

विवरण-II

दिनांक 31.05.2014 की स्थिति के अनुसार मोबाइल (जीएसएम) के संबंध में बीएसएनएल की सर्किल-वार बकाया राशि

सर्किल	बकाया देय (करोड़ रुपए में)
1	2
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1.87
असम	56.75
बिहार	36.32
झारखंड	15.18
कलकत्ता	19.33
पूर्वोत्तर-I	42.80
पूर्वोत्तर-II	81.44
ओडिशा	19.39
पश्चिम बंगाल	22.00
छत्तीसगढ़	5.66
गुजरात	6.60
मध्य प्रदेश	10.78
महाराष्ट्र	65.81
हरियाणा	2.18
हिमाचल प्रदेश	3.61
जम्मू और कश्मीर	51.17

1	2
पंजाब	7.06
राजस्थान	3.21
उत्तर प्रदेश (पूर्व)	35.97
उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	13.89
उत्तराखंड	4.32
आंध्र प्रदेश	26.06
चेन्नै	5.45
कर्नाटक	16.58
केरल	4.98
तमिलनाडु	4.16
कुल	562.56

विवरण-III

31.05.2014 की स्थिति के अनुसार लैंडलाइन सेवाओं के संबंध में बीएसएलएन की सर्किल-वार बकाया राशि

31.05.2014 की स्थिति के अनुसार बीएसएलएन की लैंडलाइन सेवाओं के संबंध में सकल ओ.एस.

क्र. सं.	सर्किल	राशि (करोड़ रुपए में)
1	2	3
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	6.10
2.	आंध्र प्रदेश	99.94
3.	असम	54.16
4.	बिहार	251.53
5.	झारखंड	88.16
6.	गुजरात	38.28
7.	हरियाणा	25.58

1	2	3
8.	हिमाचल प्रदेश	7.62
9.	जम्मू और कश्मीर	53.41
10.	कर्नाटक	35.14
11.	केरल	36.81
12.	मध्य प्रदेश	54.38
13.	छत्तीसगढ़	28.23
14.	महाराष्ट्र	178.63
15.	पूर्वोत्तर-I	49.67
16.	पूर्वोत्तर-II	226.61
17.	ओडिशा	33.30
18.	पंजाब	22.30
19.	राजस्थान	22.56
20.	तमिलनाडु	35.62
21.	उत्तर प्रदेश (पूर्व)	280.59
22.	उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	98.43

1	2	3
23.	उत्तराखंड	16.55
24.	पश्चिम बंगाल	86.66
25.	कोलकाता	159.59
26.	चेन्नै	17.35
कुल		2007.20

विवरण-IV

वर्ष के दौरान एमटीएनएल से संबंधित "बिल्लड" सहित
बकाया राशि की सर्किल-वार वसूली

सर्किल/इकाई	2011-12	2012-13	2013-14	मई, 14 तक
दिल्ली लैंडलाइन	836.83	805.82	79.17	123.92
मुम्बई लैंडलाइन	1271.57	1224.33	1311.17	216.86
दिल्ली डब्ल्यूएस	62.16	54.55	48.78	7.01
मुम्बई डब्ल्यूएस	50.74	45.69	46.04	6.18
कुल	2221.3	2130.39	2197.16	353.97

विवरण-V

वर्ष के दौरान बीएसएनएल से संबंधित "बिल्लड" सहित बकाया राशि की सर्किल-वार वसूली (करोड़ रुपए में)

पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान मोबाइल की सर्किल-वार वसूली

क्र. सं.	सर्किलों के नाम	वसूली करोड़ रुपए में			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 से (मई, 2014 तक)
1	2	3	4	5	6
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	1.94	1.93	1.83	033
2.	असम	133.58	143.77	140.44	26.27
3.	बिहार	20.05	19.70	20.84	4.82

1	2	3	4	5	6
4.	झारखंड	17.66	18.02	18.00	3.25
5.	कोलकाता	34.30	32.82	31.01	5.65
6.	पूर्वोत्तर-I	39.50	38.01	37.49	6.26
7.	पूर्वोत्तर-II	34.41	33.31	32.34	5.72
8.	ओडिशा	51.91	50.10	48.80	8.55
9.	पश्चिम बंगाल	25.05	26.85	24.57	6.34
10.	छत्तीसगढ़	21.55	22.68	23.21	3.81
11.	गुजरात	43.45	41.68	45.78	7.66
12.	मध्य प्रदेश	71.09	68.68	71.93	11.44
13.	महाराष्ट्र	200.54	172.36	162.07	27.08
14.	हरियाणा	14.22	14.28	13.41	2.09
15.	हिमाचल प्रदेश	22.07	21.94	21.67	3.57
16.	जम्मू और कश्मीर	126.19	129.25	133.15	22.73
17.	पंजाब	18.53	18.60	20.13	3.39
18.	राजस्थान	72.57	68.38	65.44	9.76
19.	उत्तर प्रदेश (पूर्व)	76.92	76.52	73.71	11.91
20.	उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	23.83	24.50	24.33	3.76
21.	उत्तराखंड	15.44	13.83	13.88	2.29

विवरण-VI

वर्ष के दौरान बीएसएनएल से संबंधित "बिल्लड" सहित बकाया राशि की सर्किल-वार वसूली (करोड़ रुपए में)

बीएसएनएल के लैंडलाइन उपभोक्ताओं से वसूल की गई राशि (करोड़ रुपए में)

क्र. सं.	इकाइयों के नाम	2011-12 के दौरान	2012-13 के दौरान	2013-14 के दौरान	2014-15 (अप्रैल से 14 मई, 2014) के दौरान
1	2	3	4	5	6
1.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	6.09	4.22	4.21	0.77

1	2	3	4	5	6
2.	आंध्र प्रदेश	484.59	425.22	417.29	68.30
3.	असम	54.89	42.85	41.43	6.26
4.	बिहार	70.52	47.02	49.43	8.00
5.	झारखंड	56.85	43.98	43.23	6.19
6.	गुजरात	539.65	456.26	456.89	80.52
7.	हरियाणा	181.09	136.93	130.13	21.03
8.	हिमाचल प्रदेश	54.09	45.58	40.55	7.00
9.	जम्मू और कश्मीर	59.35	48.56	45.86	7.23
10.	कर्नाटक	584.82	486.58	499.27	82.46
11.	केरल	649.90	563.91	529.98	94.59
12.	मध्य प्रदेश	255.06	177.08	179.82	29.08
13.	छत्तीसगढ़	43.09	37.86	34.37	5.46
14.	महाराष्ट्र	762.02	647.06	616.38	99.60
15.	पूर्वोत्तर-I	28.48	17.14	17.26	2.64
16.	पूर्वोत्तर-II	23.33	9.92	12.06	1.71
17.	ओडिशा	85.50	68.71	67.66	10.60
18.	पंजाब	249.83	213.43	193.82	31.67
19.	राजस्थान	275.65	234.94	228.04	37.10
20.	तमिलनाडु	405.80	347.44	341.43	55.91
21.	उत्तर प्रदेश (पूर्व)	141.76	112.04	113.20	19.48
22.	उत्तर प्रदेश (पश्चिम)	171.74	135.35	142.75	22.50
23.	उत्तराखंड	58.99	47.09	45.95	6.92
24.	पश्चिम बंगाल	120.41	97.09	86.77	13.31
25.	कोलकाता	297.34	268.69	254.45	40.86
26.	चेन्नै	314.72	293.30	295.30	47.70
	कुल	5975.56	5008.23	4887.55	806.89

जमानत प्रक्रिया

544. श्री कीर्ति आजाद : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार वर्तमान में 4-8 सप्ताह पीठों के स्थान पर दीर्घ-अवधि रोस्टर के साथ आपराधिक मामलों से निपटने के लिए विशिष्ट न्यायालयों की स्थापना करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा पीठ खोज (बेंच हंटिंग) की अवधारणा को समाप्त करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या सरकार ने जमानत स्थगन और पैरोल के संबंध में एक समान प्रणाली स्थापित करने और जमानत तथा स्थगन की व्यवस्था करने वाले नेटवर्क/साठ-गांठ को रोकने के लिए न्यायपालिका को सलाह दी है, और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कदम उठाए जाने की संभावना है;

(घ) क्या न्यायालयों से जमानत/पैरोल पर छोड़े गए बड़ी संख्या में दोषसिद्ध लापता हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार रा उन दोषसिद्धों को गिरफ्तार करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ङ) न्यायालयों के मामलों का निपटारा करना और न्यायालयों के दिन प्रतिदिन किए जाने वाले कार्यों जिसके अंतर्गत न्यायपीठों का गठन और रोस्टर तैयार करना भी है न्यायपालिका के अधिकार-क्षेत्र के भीतर आता है।

हाल ही में सर्वोच्च न्यायपालिका में 'बेंच हंटिंग' के अनाचार के बारे में मीडिया रिपोर्ट प्राप्त हुई है। तथापि, प्रक्रिया के अनुसार न्यायपालिका द्वारा ऐसी शिकायतों का "आंतरिक रूप से निपटारा" किया जाता है।

दंड प्रक्रिया संहिता में जमानत मंजूर करने और दांडिक विचारण में कार्यवाहियों के स्थगन के संबंध में उपबंध अंतर्विष्ट हैं। न्यायपालिका द्वारा प्रत्येक मामलों में निबंधनों के अनुसार व्यक्तिगत मामलों पर विनिश्चय किए जाते हैं।

पैरोल मंजूर करना एक कार्यकारी कृत्य है जिसके लिए सामान्यतः संबंधित राज्य सरकारों द्वारा मार्गदर्शन विरचित किए जाते हैं। राष्ट्रीय अपराध अभिलेख ब्यूरो (एनसीआरबी) को उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार 2012 के दौरान देश में पर फरार व्यक्तियों की संख्या 563 थी जिसमें से उस वर्ष के दौरान 201 पैरोल पर फरार व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया था।

[हिन्दी]

सीएनजी फिलिंग स्टेशन

545. श्री पी.पी. चौधरी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार वर्तमान में संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) फिलिंग स्टेशनों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या संघ सरकार का विचार देश में विशेषकर राजस्थान में और अधिक सीएनजी फिलिंग स्टेशनों की स्थापना करने का है;

(ग) यदि हां, तो केन्द्र सरकार को इस संबंध में विभिन्न राज्यों से प्राप्त हुए प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस पर राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार क्या अनुवर्ती कार्यवाही की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) वर्तमान में, देश में 953 संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) केन्द्र प्रचालन में है। राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ख) से (घ) सीएनजी केन्द्र स्थापित करने के लिए केरल और कर्नाटक के राज्य सरकारों से अनुरोध प्राप्त हुए हैं। सीएनजी, वितरण नगर अथवा स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण (सीजीडी) नेटवर्क का एक हिस्सा है पेट्रोलियम और प्राकृतिक विनियामक बोर्ड (पीएनजीआरबी) ने राजस्थान राज्य के विभिन्न शहरों/कस्बों सहित विभिन्न राज्यों में कई भौगोलिक क्षेत्रों (जीएज) में सीजीडी नेटवर्क का विकास करने की एक चरणबद्ध रोल आउट योजना की परिकल्पना की है। पीएनजीआरबी राजस्थान के कोटा भौगोलिक क्षेत्र में सीजीडी नेटवर्क का विकास करने के लिए बोली प्रक्रिया के माध्यम से प्राधिकार पहले ही प्रदान कर चुका है। सीजीडी नेटवर्क का विकास करने के लिए प्राधिकार प्रदान करने हेतु बोर्ड को प्रस्तुत की गई रूचि की अभिव्यक्ति (ईओआई) और स्वतः स्फूर्त आधार पर अन्य 13 शहरों/कस्बों अर्थात् बांसवारी, डुंगरपुर, उदयपुर, चितौड़गढ़, भीलवाड़ा, जयपुर, जोधपुर, झुनझुनु, बीकानेर, श्रीगंगा नगर, अजमेर, बाड़मेर और जैसलमेर की पहचान की गई है जिन्हें प्राकृतिक गैस पाइपलाइन संबद्धता और गैस की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए चरणबद्ध तरीके से सीजीडी बोली दौरों में शामिल किया जाएगा। प्राधिकृत कंपनियों तकनीकी — आर्थिक साध्यता के अनुसार अपने प्राधिकृत क्षेत्रों में सीएनजी भरण केन्द्र स्थापित कर सकती हैं।

विवरण

संघ राज्य क्षेत्र-वार/राज्य-वार

सीजीडी कंपनी का नाम	भौगोलिक क्षेत्र	सीएनजी केन्द्रों की संख्या
1	2	3
गुजरात		
जीएसपीसी गैस कंपनी लि.	गुजरात राज्य: (भौगोलिक क्षेत्र गांधी नगर, वलसाड, राजकोट, नवसारी, हजीरा, खंभात, सुरेन्द्र नगर, हलोल, पलेज, नाडियाड)	155
हिन्दुस्तान कॉर्पोरेशन लि.	अहमदाबाद शहर	22
चरोत्तर गैस	आणन्द	1
गुजरात गैस कंपनी लि.	सूरत-भरूच-अंकलेश्वर भौगोलिक क्षेत्र	56
अडानी गैस लि.	अहमदाबाद	47
अडानी गैस लि.	बड़ोदरा	6
साबरमती गैस लि.	साबरकंठा, गांधी नगर, मेहसाना	33
गेल गैस लि.	बड़ोदरा	9
वीएमएसएस	बड़ोदरा	0
	योग	329
आंध्र प्रदेश		
भाग्यनगर गैस लि.	हैदराबाद	18
भाग्यनगर गैस लि.	विजयवाड़ा	8
भाग्यनगर गैस लि.	काकीनाड़ा	3
	योग	29
दिल्ली		
इन्द्रप्रस्थ गैस लि.	दिल्ली	281
	योग	281
हरियाणा		
अडानी गैस लि.	फरीदाबाद	9
हरियाणा सिटी गैस डिस्ट्रीब्यूशन लि.	गुड़गांव	5
गेल गैस लि.	सोनीपत	1
	योग	15

1	2	3
	मध्य प्रदेश	
अवंतिका गैस लि.	इंदौर	10
अवंतिका गैस लि.	उज्जैन	2
अवंतिका गैस लि.	ग्वालियर	2
गेल गैस लि.	देवास	1
	योग	15
	महाराष्ट्र	
महानगर गैस लि.	मुम्बई	127
महानगर गैस लि.	धाने सिटी और संपर्क क्षेत्रों	42
महाराष्ट्र प्राकृतिक गैस लि.	पुणे, पिम्परी-छिन्दवाड़, हिन्जेवाड़ी, चकन और तेजीगांव	28
	योग	197
	राजस्थान	
गेल गैस लि.	कोटा	3
	योग	3
	त्रिपुरा	
टीएनजीसीएल	अगरतल्ला	4
	योग	4
	उत्तर प्रदेश	
इन्द्रप्रस्थ गैस लि.	नोएडा	15
इन्द्रप्रस्थ गैस लि.	ग्रेटर नोएडा	6
इन्द्रप्रस्थ गैस लि.	गाजियाबाद	23
ग्रीन गैस लि.	लखनऊ	8
ग्रीन गैस लि.	आगरा	6
सिटी एनर्जी लि.	मुरादाबाद	2
सेंट्रल यूपी गैस लि.	कानपुर	11
सेंट्रल यूपी गैस लि.	बरेली	2
सौम्या डीएसएम इंफ्राटेक लि.	मथुरा	2
गेल गैस लि.	मेरठ	4
गेल गैस लि.	फिरोजाबाद (टीटीजेड)	1
	योग	80
	कुल सीएनजी स्टेशन	953

[अनुवाद]

त्वरित न्यायालयों में लंबित मामले

546. श्री गणेश सिंह : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में श्रेणी-वार और राज्य-वार अब तक स्थापित त्वरित और ग्राम न्यायालयों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इनके कार्य प्रारंभ करने के बाद से निपटाए गए मामलों की कुल संख्या कितनी है और इन न्यायालयों में वर्तमान में लंबित मामलों की संख्या कितनी है;

(ग) क्या सरकार का विचार मामलों के शीघ्र निपटान हेतु ऐसे और अधिक न्यायालयों की स्थापना करने और विद्यमान न्यायालयों में अधिक न्यायाधीशों की नियुक्ति करने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) राज्य-वार कार्यरत त्वरित निपटान न्यायालयों (एफटीएस) की संख्या और निपटाए गए और लंबित मामलों की संख्या के बारे में कथन संलग्न विवरण-I पर संलग्न है। राज्य-वार ग्राम न्यायालयों की अधिसूचित संख्या संलग्न विवरण-II में दी गई है। ग्राम न्यायालयों द्वारा निपटाए गए/लंबित मामलों की संख्या पर कोई सूचना उपलब्ध नहीं है।

(ग) और (घ) भारत के संविधान के अधीन त्वरित निपटान न्यायालयों सहित अधीनस्थ न्यायालयों की स्थापना करना राज्य सरकार का उत्तरदायित्व है। उच्चतम न्यायालय के बृजमोहन लाल के मामले के निर्णय के अनुसरण में सरकार ने राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों के मुख्य न्यायमूर्तियों से न्यायाधीशों के सृजित किए जाने वाली 10 प्रतिशत अतिरिक्त पदों के वेतन पर जिसमें त्वरित निपटान न्यायालयों की स्थापना भी है का उपयोग करें। केन्द्रीय सरकार ने तेरहवें वित्त आयोग पंचाट से तारीख 31.03.2015 तक अनुरूप आधार पर अधिकतम 80 करोड़ रुपए प्रद्विमाह तक निधि प्रदान करने का निश्चय किया है। केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों से महिलाओं, बालकों, निःशक्त जनों, ज्येष्ठ नागरिकों और समाज के सीमांत वर्गों से संबंधित मामलों के निपटारों के लिए त्वरित निपटान न्यायालयों की स्थापना करने पर विचार करने के लिए अनुरोध किया है जैसा कि तारीख 7 अप्रैल, 2013 को आयोजित मुख्य मंत्रियों और मुख्य न्यायाधीशों के सम्मेलन में निश्चय किया गया था।

जहां तक ग्राम न्यायालयों का संबंध, उक्त सम्मेलन में विनिश्चय किया गया था कि, स्थानीय समस्याओं को हिसाब में रखते हुए जहां साध्य हो ग्राम न्यायालयों की स्थापना का प्रश्न राज्य सरकारों और उच्च न्यायालयों के विनिश्चय पर छोड़ दिया जाना चाहिए। यह भी विनिश्चय किया गया था कि इस निर्णय के संदर्भ में देश में अधीनस्थ स्तर पर, दुगनी संख्या में न्यायालय यदि पहले से स्थापित नहीं है प्रत्येक तालुक पर नियमित न्यायालय स्थापित किए जाएं जिनमें आवश्यकता के आधार पर ग्राम न्यायालयों की स्थापना या चालू रखने को विभाजित किया जा सके।

विवरण-I

कार्यरत त्वरित निपटान न्यायालय की संख्या, त्वरित निपटान न्यायालय द्वारा उनके आरंभ किए जाने से निपटान किए गए मामलों की संख्या और त्वरित निपटान न्यायालय में लंबित मामलों की संख्या

क्र. सं.	राज्य का नाम	कार्यरत एफटीएस की संख्या	यथा स्थित	एफटीएस के द्वारा उनके आरंभ किए जाने से निपटान किए गए मामलों की संख्या	एफटीएस में लंबित मामलों की संख्या	यथा स्थित
1	2	3	4	5	6	7
1.	आंध्र प्रदेश	72	मार्च, 14	248004	17645	मार्च, 14
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	मार्च, 15	1660	2502	मार्च, 11
3.	असम	20	अक्तूबर, 12	72240	11858	अक्तूबर, 12

1	2	3	4	5	6	7
4.	बिहार	179	मार्च, 11	159105	80173	मार्च 11
5.	छत्तीसगढ़	25	मार्च, 11	76575	18095	मार्च, 11
6.	गोवा	3	फरवरी, 14	8590	1595	फरवरी, 14
7.	गुजरात	61	फरवरी, 11	434296	103340	फरवरी, 11
8.	हरियाणा	6	दिसम्बर, 10	33590	4769	दिसम्बर, 10
9.	हिमाचल प्रदेश	0	जून, 14	47480	7171	दिसम्बर, 12
10.	जम्मू और कश्मीर	5	जून, 14	लागू नहीं होता	लागू नहीं होता	
11.	झारखंड	11	मार्च, 14	87789	22238	मार्च, 11
12.	कर्नाटक	39	मार्च, 14	184067	34335	अगस्त, 10
13.	केरल	38	अगस्त, 13	116843	18996	अगस्त, 13
14.	मध्य प्रदेश	84	दिसम्बर, 10	317363	43239	दिसम्बर, 10
15.	महाराष्ट्र	92	जून, 14	381619	41899	फरवरी, 11
16.	मणिपुर	2	अक्तूबर, 12	3287	225	अक्तूबर, 12
17.	मेघालय	3	जून, 14	973	315	अक्तूबर, 12
18.	मिज़ोरम	3	मार्च, 14	1635	233	मार्च, 11
19.	नागालैंड	2	अक्तूबर, 14	786	59	अक्तूबर, 12
20.	ओडिशा	30	जून, 14	67700	5393	मार्च, 12
21.	पंजाब	20	मार्च, 14	46347	12223	दिसम्बर, 10
22.	राजस्थान	0	मार्च, 14	123024	26423	मार्च, 11
23.	सिक्किम	1	मार्च, 14	लागू नहीं होता	लागू नहीं होता	
24.	तमिलनाडु	32	जून, 14	371336	40621	अगस्त, 10
25.	त्रिपुरा	2	जून, 14	5591	221	मार्च, 11
26.	उत्तर प्रदेश	153	मार्च, 11	411658	53117	मार्च, 11
27.	उत्तराखंड	0	जून, 14	103208	9518	जून, 12
28.	पश्चिमी बंगाल	85	अप्रैल, 14	163371	28513	अप्रैल, 14
29.	दिल्ली	10	मार्च, 14	लागू नहीं होता	लागू नहीं होता	
योग		978		3468137	584716	

विवरण-II

8 जुलाई, 2012 को अधिसूचित ग्राम न्यायालयों की
राज्य-वार संख्या

क्र.सं.	राज्य	अधिसूचित
1.	मध्य प्रदेश	89
2.	राजस्थान	45
3.	महाराष्ट्र	18
4.	झारखंड	6
5.	ओडिशा	14
6.	कर्नाटक	2
7.	गोवा	2
8.	पंजाब	2
9.	हरियाणा	2
योग		180

हवाईअड्डों पर विश्व-स्तरीय सुविधाएं

547. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण : क्या नागर विमाननमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में विश्व-स्तरीय सुविधाओं वाले हवाईअड्डों के नाम क्या हैं;

(ख) क्या सरकार ने उन हवाईअड्डों जिनमें ये सुविधाएं उपलब्ध नहीं, उनमें सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए कोई कदम उठाए हैं; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यापार क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्देश्वर) :

(क) भारत में निम्नलिखित हवाईअड्डों पर विश्वस्तरीय सुविधाएं/विश्वस्तरीय टर्मिनल भवन हैं:—

नई दिल्ली, मुंबई, हैदराबाद, बेंगलूरु, कोच्चि, कोलकाता, चेन्नै, पोर्टब्लेयर, गुवाहाटी, डिब्रुगढ़, विशाखापटनम, चंडीगढ़, रायपुर, गोवा, अहमदाबाद, सूरत, श्रीनगर, रांची, मंगलौर, मैसूर, त्रिवेद्रम,

कालीकट, भोपाल, इंदौर, औरंगाबाद, नागपुर, पुणे, इम्फाल, भुवनेश्वर, अमृतसर, जयपुर, उदयपुर, मदुरै, त्रिची, कोयम्बटूर, अगरतला, देहरादून, आगरा, लखनऊ तथा वाराणसी।

(ख) और (ग) हवाईअड्डों का स्तरोन्नयन/आधुनिकीकरण एक सतत् प्रक्रिया है और यह विभिन्न कारकों, यथा सभी ऋणभार से मुक्त भूमि की उपलब्धता, यातायात मांग तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता तथा अन्य सामाजिक आर्थिक स्थितियों को ध्यान में रखकर, चरणबद्ध रूप में की जाती है। तिरुपति तथा चंडीगढ़ (मोहाली) पर नए टर्मिनल भवनों का निर्माण तथा जम्मू के टर्मिनल भवन के विस्तार का कार्य किया जा चुका है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की आगे पोर्टब्लेयर, हुबली, बेलगाम तथा अगरतला में नए टर्मिनल भवन के निर्माण की योजना है।

बेरोजगार युवाओं को प्रशिक्षण

548. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश के विभिन्न भागों में बेरोजगार युवाओं को निःशुल्क कम्प्यूटर प्रशिक्षण देने के लिए तहसील स्तर पर कम्प्यूटर प्रशिक्षण केन्द्र खोलने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी स्थान-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का देश के बेरोजगारों के हितों को ध्यान में रखते हुए कोई वैकल्पिक योजना बनाने का विचार है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या देश के बेरोजगार युवाओं को तकनीकी शिक्षा सहित कोई व्यावसायिक प्रशिक्षण प्रदान किया जा रहा/किए जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) और (ख) इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी विभाग, संचार एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से प्राप्त सूचना के अनुसार, सरकार के पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) युवाओं को नियोजनीय बनाने के लिए, कौशल विकास हेतु भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों द्वारा अनेक योजनाओं का कार्यान्वयन किया जा रहा है जिनमें कुछ दिनों से लेकर एक वर्ष से अधिक के बीच की अवधि के प्रशिक्षण पाठ्यक्रम शामिल हैं। राष्ट्रीय कौशल विकास अभिकरण (एनएसडीए) द्वारा संकलित आंकड़ों के अनुसार, इन मंत्रालयों

की योजनाओं के तहत वर्ष 2013-14 में लगभग 75 लाख व्यक्तियों को कौशल विकास प्रशिक्षण दिया गया। प्रशिक्षण लागत के भुगतान को प्रशिक्षित युवाओं के नियोजन में प्राप्त सफलता से जोड़ने के लिए अनेक कौशल विकास योजनाओं का पुनर्गठन किया जा रहा है।

(घ) और (ङ) राष्ट्रीय कौशल विकास नीति के तहत, 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 5 करोड़ व्यक्तियों को कुशल बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

10000 से अधिक आईटीआइज के नेटवर्क के माध्यम से व्यावसायिक प्रशिक्षण दिया जाता है तथा इन आईटीआइज की वर्तमान सीट क्षमता लगभग 15 लाख है।

यह भी निर्णय लिया गया है कि जनजातीय उप-योजना की विशेष केंद्रीय सहायता — (एससीए-टीएसपी), अनुसूचित जाति उप-योजना हेतु विशेष केंद्रीय सहायता (एससीए-एससीपी), बहुक्षेत्रक सहायता कार्यक्रम निधियों का कम-से-कम 10% तथा सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम निधियों का 5% कौशल विकास तथा युवाओं की नियोजनीयता बढ़ाने में प्रयोग किया जाए।

दिल्ली और गोरखपुर के बीच विमान सेवा

549. श्री जगदम्बिका पाल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया का दिल्ली और गोरखपुर के बीच विमान सेवा शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) उक्त विमान सेवा कब तक शुरू किये जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

जनजातीय जनसंख्या को खनन के लाभ

550. श्री श्रीरंगा आप्पा बारणे : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार स्थानीय जनसंख्या को हितधारकों के रूप में भागीदारी के लिए, विशेषकर जनजातीय क्षेत्रों में खनन क्षेत्र हेतु सतत् विकास ढांचा बनाने का है;

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

(ग) सरकार द्वारा प्रभावित/गरीब जनजातीय जनसंख्या के जीवन स्तर में सुधार लाने और समयबद्ध तरीके से उनके लिए सतत् नियमित आय सुनिश्चित करने हेतु कोई तंत्र विकसित करने के लिए उठाये गये कदमों का ब्यौरा क्या है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इत्याद मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) केन्द्र सरकार ने राष्ट्रीय खनिज नीति (एनएमपी), 2008 प्रतिपादित की है जिसका उद्देश्य देश के औद्योगिक विकास हेतु देश के प्राकृतिक खनिज संसाधनों के इष्टतम उपयोग के लिए सतत् ढांचे का विकास करना और साथ ही खनन क्षेत्रों, जो कि आमतौर पर देश के पिछड़े और आदिवासी क्षेत्रों में अवस्थित हैं, में रहने वाले लोगों के जीवन स्तर में सुधार लाना है। खनिज नीति, 2008 में यह भी उल्लेख है कि अंतर्राष्ट्रीय सर्वोत्तम प्रणाली के आधार पर स्टेकहोल्डर हितों के मॉडल के विकसित कर स्थानीय पोषक आबादी (आदिवासी) के हितों की सुरक्षा का विशेष ध्यान रखा जाएगा।

(ग) राष्ट्रीय खनिज नीति, 2008 में यह उल्लेख किया गया है कि एक प्रणाली विकसित की जाएगी जो वास्तव में प्रभावित आबादी के जीवन स्तर को बेहतर बनाएगी और उनके लिए गरीबी रेखा से ऊपर नियमित आय सुनिश्चित करेगी। इस उद्देश्य के लिए राष्ट्रीय पुनर्स्थापन और पुनर्वास नीति अथवा कोई भी संशोधित नीति अथवा कानून, जो लागू हो, के सभी उपबंधों का पालन किया जाएगा।

[हिन्दी]

न्यूनतम मजदूरी में वृद्धि

551. श्री सुनील कुमार सिंह : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा मूल्य सूचकांक में बढ़ोत्तरी के आधार पर न्यूनतम मजदूरी में वृद्धि करने के लिए निर्धारित मानदंडों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने न्यूनतम मजदूरी को मूल्य वृद्धि के साथ जोड़ने का कोई तंत्र स्थापित किया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान मूल्य सूचकांक के आधार पर कब-कब न्यूनतम मजदूरी बढ़ाई गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो उक्त अवधि के दौरान अत्यधिक मूल्य वृद्धि के बावजूद न्यूनतम मजदूरी नहीं बढ़ाने के क्या कारण हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) से (घ) केन्द्र सरकार ने मूल्यवृद्धि के प्रभाव से न्यूनतम मजदूरी को संरक्षण देने के उद्देश्य से वर्ष 1988 में श्रम मंत्रियों के सम्मेलन की

सिफारिशों में से एक परिवर्ती मंहगाई भत्ता (वीडीए) पर विचार-विमर्श किया। तदनुसार, केन्द्र सरकार केन्द्रीय क्षेत्र में न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के उपबंधों के अनुसार आवधिक रूप से उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए न्यूनतम मजदूरी की दरों का संशोधन करती है। पिछले तीन वर्षों और मौजूदा वर्ष के दौरान मूल्य-वृद्धि के आधार पर न्यूनतम मजदूरी में होने वाली वृद्धि को दर्शाने वाला ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.04.2011 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)			
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग	
1	2	3	4	5	
1. कृषि	अकुशल	169.00	153.00	151.00	
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	185.00	171.00	156.00	
	कुशल/लिपिकीय	201.00	185.00	170.00	
	अतिकुशल	224.00	206.00	185.00	
2. पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:				
	(क) मुलायम मिट्टी		165.40		
	(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		250.56		
	(ग) कंकड़		331.82		
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छटे गये पत्थरों को जमा करने में:			131.93	
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए				
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच			1030.01	
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर			880.00	
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर			514.47	
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर			422.23	

1	2	3	4	5	
3.	झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	247.00	205.00	165.00
4.	पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	247.00	205.00	165.00
		शस्त्र सहित	273.00	232.00	192.00
5.	लादना एवं उतारना	अकुशल	247.00	205.00	165.00
6.	निर्माण	अकुशल	247.00	205.00	165.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	273.00	232.00	192.00
		कुशल/लिपिकीय	301.00	273.00	232.00
		अतिकुशल	327.00	301.00	273.00
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे	
		अकुशल	165.00	205.00	
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	205.00	247.00	
		कुशल/लिपिकीय	247.00	287.00	
		अतिकुशल	287.00	327.00	

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.10.2011 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)		
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग
1	2	3	4	5
1.	कृषि			
	अकुशल	175.00	158.00	156.00
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	191.00	177.00	161.00
	कुशल/लिपिकीय	208.00	191.00	176.00
	अतिकुशल	232.00	213.00	194.00
2.	पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:		
	(क) मुलायम मिट्टी		171.11	
	(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		259.13	
	(ग) कंकड़		343.25	

1	2	3	4	5	
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छाटे गये पत्थरों को जमा करने में:		136.50		
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए				
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच		1065.24		
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर		910.28		
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर		532.18		
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर		436.80		
3.	झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	256.00	212.00	171.00
4.	पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	256.00	212.00	171.00
		शस्त्र सहित	283.00	240.00	199.00
5.	लादना एवं उतारना	अकुशल	256.00	212.00	171.00
6.	निर्माण	अकुशल	256.00	212.00	171.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	283.00	240.00	199.00
		कुशल/लिपिकीय	312.00	283.00	240.00
		अतिकुशल	339.00	312.00	283.00
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे	
		अकुशल	171.00	212.00	
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	212.00	256.00	
		कुशल/लिपिकीय	256.00	297.00	
		अतिकुशल	297.00	339.00	

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.04.2012 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)		
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग
1	2	3	4	5
1. कृषि	अकुशल	181.00	164.00	162.00

1	2	3	4	5	
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	198.00	183.00	167.00	
	कुशल/लिपिकीय	215.00	198.00	182.00	
	अतिकुशल	240.00	220.00	198.00	
2.	पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:			
	(क) मुलायम मिट्टी		180.06		
	(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		272.55		
	(ग) कंकड़		361.15		
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छटे गये पत्थरों को जमा करने में:		143.66		
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए				
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच		1120.93		
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर		957.71		
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर		559.92		
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर		459.62		
3.	झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	270.00	223.00	180.00
4.	पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	270.00	223.00	180.00
	शस्त्र सहित	298.00	253.00	210.00	
5.	लादना एवं उतारना	अकुशल	270.00	223.00	180.00
6.	निर्माण	अकुशल	270.00	223.00	180.00
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	298.00	253.00	210.00	
	कुशल/लिपिकीय	328.00	298.00	253.00	
	अतिकुशल	357.00	328.00	298.00	
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे	
	अकुशल	180.00	223.00		
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	223.00	270.00		
	कुशल/लिपिकीय	270.00	313.00		
	अतिकुशल	313.00	357.00		

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.10.2012 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)			
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग	
1	2	3	4	5	
1. कृषि	अकुशल	185.00	168.00	166.00	
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	202.00	187.00	171.00	
	कुशल/लिपिकीय	220.00	202.00	186.00	
	अतिकुशल	245.00	225.00	202.00	
2. पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:				
	(क) मुलायम मिट्टी		186.08		
	(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		281.58		
	(ग) कंकड़		373.19		
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छाटे गये पत्थरों को जमा करने में:			148.48	
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए				
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच			1158.25	
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर			989.62	
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर			578.58	
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर			474.97	
3. झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	279.00	231.00	186.00	
4. पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	279.00	231.00	186.00	
	शस्त्र सहित	308.00	262.00	217.00	
5. लादना एवं उतारना	अकुशल	279.00	231.00	186.00	
6. निर्माण	अकुशल	279.00	231.00	186.00	
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	308.00	262.00	217.00	
	कुशल/लिपिकीय	339.00	308.00	262.00	
	अतिकुशल	369.00	339.00	308.00	

1	2	3	4	5
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे
	अकुशल	186.00		231.00
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	231.00		279.00
	कुशल/लिपिकीय	279.00		324.00
	अतिकुशल	324.00		369.00

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.04.2013 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)		
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग
1	2	3	4	5
1. कृषि	अकुशल	195.00	177.00	175.00
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	213.00	197.00	180.00
	कुशल/लिपिकीय	232.00	213.00	196.00
	अतिकुशल	258.00	238.00	213.00
2. पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:			
	(क) मुलायम मिट्टी		198.11	
	(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		299.63	
	(ग) कंकड़		397.26	
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छटे गये पत्थरों को जमा करने में:		158.10	
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए			
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच		1232.87	
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर		1053.41	
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर		615.89	
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर		505.66	
3. झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	297.00	246.00	198.00

1	2	3	4	5	
4.	पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	328.00	279.00	231.00
		शस्त्र सहित	361.00	328.00	279.00
5.	लादना एवं उतारना	अकुशल	297.00	246.00	198.00
6.	निर्माण	अकुशल	297.00	246.00	198.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	328.00	279.00	231.00
		कुशल/लिपिकीय	361.00	328.00	279.00
		अतिकुशल	393.00	361.00	328.00
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे	
		अकुशल	198.00	246.00	
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	246.00	297.00	
		कुशल/लिपिकीय	297.00	345.00	
		अतिकुशल	345.00	393.00	

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.10.2013 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)			
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग	
1	2	3	4	5	
1.	कृषि	अकुशल	203.00	184.00	182.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	222.00	205.00	187.00
		कुशल/लिपिकीय	241.00	222.00	204.00
		अतिकुशल	268.00	248.00	222.00
2.	पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:			
		(क) मुलायम मिट्टी		207.06	
		(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		313.05	
		(ग) कंकड़		415.16	

1	2	3	4	5	
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छटे गये पत्थरों को जमा करने में:		165.26		
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए				
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच		1288.37		
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर		1100.85		
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर		643.64		
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर		528.48		
3.	झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	310.00	257.00	207.00
4.	पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	342.00	291.00	241.00
		शस्त्र सहित	377.00	342.00	291.00
5.	लादना एवं उतारना	अकुशल	310.00	257.00	207.00
6.	निर्माण	अकुशल	310.00	257.00	207.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	342.00	291.00	241.00
		कुशल/लिपिकीय	377.00	342.00	291.00
		अतिकुशल	410.00	377.00	342.00
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे	
		अकुशल	207.00	257.00	
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	257.00	310.00	
		कुशल/लिपिकीय	310.00	360.00	
		अतिकुशल	360.00	410.00	

केन्द्रीय क्षेत्र में अनुसूचित नियोजनों के लिए न्यूनतम मजदूरी की क्षेत्र-वार दरें

(01.04.2014 की स्थिति के अनुसार)

अनुसूचित नियोजन का नाम	कामगार की श्रेणी	परिवर्ती मंहगाई भत्ते सहित मजदूरी की दरें प्रतिदिन (रुपए में)		
		क्षेत्र-क	क्षेत्र-ख	क्षेत्र-ग
1	2	3	4	5
1. कृषि	अकुशल	215.00	195.00	193.00
	अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	235.00	217.00	198.00

1	2	3	4	5
	कुशल/लिपिकीय	255.00	235.00	216.00
	अतिकुशल	283.00	262.00	235.00
2.	पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खान में संलग्न कामगार	1. उत्खनन एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित अधिक भार को हटाने में:		
	(क) मुलायम मिट्टी		219.40	
	(ख) कंकड़ सहित मुलायम मिट्टी		331.56	
	(ग) कंकड़		439.85	
	2. हटाने एवं 50 मीटर लीड/1.5 मीटर ऊंचाई सहित छोटे गये पत्थरों को जमा करने में:		175.13	
	एक समान आकार में पत्थर तोड़ने अथवा पत्थर पीसने के लिए			
	(क) 1.0 इंच से 1.5 इंच		1364.91	
	(ख) 1.5 इंच से 3.0 इंच से ऊपर		1166.28	
	(ग) 3.0 इंच से 5.0 इंच से ऊपर		681.91	
	(घ) 5.0 इंच से ऊपर		559.96	
3.	झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	अकुशल	329.00	273.00
4.	पहरा एवं निगरानी	बिना शस्त्र के	363.00	309.00
		शस्त्र सहित	400.00	363.00
5.	लादना एवं उतारना	अकुशल	329.00	273.00
6.	निर्माण	अकुशल	329.00	273.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	363.00	309.00
		कुशल/लिपिकीय	400.00	363.00
		अतिकुशल	435.00	400.00
7.	कोयला खानों के अलावा		भूमि के ऊपर	भूमि के नीचे
		अकुशल	220.00	273.00
		अर्धकुशल/अकुशल पर्यवेक्षीय	273.00	329.00
		कुशल/लिपिकीय	329.00	382.00
		अतिकुशल	382.00	435.00

अनुसूचित नियोजन का नाम	नामावली
1. कृषि	कृषि
2. पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खानों में संलग्न कामगार	पत्थर तोड़ने तथा पत्थर पीसने के लिए पत्थर खानों में संलग्न कामगार
3. झाड़ू लगाना एवं सफाई करना	हाथ में मल साफ करने और सूखे शौच का निर्माण (प्रतिषेध) अधिनियम, 1993 के अंतर्गत शामिल कार्यों को छोड़कर झाड़ू लगाने एवं सफाई करने के कार्य संबंधी नियोजन
4. पहरा एवं निगरानी	पहरा-निगरानी संबंधी नियोजन
5. लादने एवं उतारने	लादने एवं उतारने संबंधी कार्य (i) रेलवे के गुड्स शेड्स, पार्सल कार्यालय (ii) अन्य गुड्स-शेड्स, गोदामों, वेयर हाउसों आदि और (iii) गोदी एवं पत्तनों में नियोजन
6. निर्माण	निर्माण अथवा सड़कों का अनुरक्षण रनवे अथवा भूमिगत बिजली, वायरलेस, रेडियो, टेलीविजन, टेलीफोन, टेलीग्राफ तथा विदेशी दूरसंचार से जुड़े तारों को बिछाने एवं अन्य समरूप भूमिगत तार लगाने के कार्य, बिजली की लाइन, जलआपूर्ति की लाइन तथा सिवरेज पाइप लाइनों के कार्य
7. कोयला खानों के अलावा	जिप्सम खान, बेराइट्स खान, बाक्साइट खान, मैग्नीज, चीनी मिट्टी, केनाइट, तांबा, क्ले, मैंगनेसाइट, व्हाइट क्ले, पत्थर, स्टीएटाइट खान (खानों में उत्पन्न होने वाले साबुन, पत्थर एवं पाउडर सहित), ऑशर, एसबेसटस, फायर क्ले, क्रोमाइट, क्वार्टजाइट, क्वार्टज, सिलिका, ग्रेफाइट, फेल्सपर, लेटेराइट, डोलोमाइट, रेड आक्ससाइट, वोल्फ्रेम, लौह-अयस्क, ग्रेनाइट, रॉक फास्फेट, हेमाटाइट, मार्बल एवं कैल्साइट, यूरेनियम, अभ्रक, लिग्नाइट, ग्रेव, स्लेट तथा मैग्नेटाइट खान

क्षेत्र का वर्गीकरण

क्षेत्र - "क"

अहमदाबाद	(यूए)	हैदराबाद	(यूए)	फरीदाबाद काम्पलैक्स
बेंगलूरु	(यूए)	कानपुर	(यूए)	गाजियाबाद (यूए)
कोलकाता	(यूए)	लखनऊ	(यूए)	गुडगांव
दिल्ली	(यूए)	चेन्नई	(यूए)	नोएडा
वृहन मुम्बई	(यूए)	नागपुर	(यूए)	सिकन्दराबाद
नवी मुम्बई				

क्षेत्र — "ख"

आगरा	(यूप)	जोधपुर	जबलपुर	(यूप)
अजमेर		कोच्चि	जयपुर	(यूप)
अलीगढ़		कोल्हापुर	जालंधर	(यूप)
इलाहाबाद	(यूप)	कोशीकोड	जमशेदपुर	(यूप)
अमरावती		कोटा	पुदुचेरी	(यूप)
औरंगाबाद	(यूप)	लुधियाना	जालंधर-कैंट	(यूप)
बरेली	(यूप)	मदुरै	धनबाद	(यूप)
भावनगर		मेरठ	देहरादून	(यूप)
बीकानेर		मुरादाबाद	दुर्ग-भिलाई नगर	(यूप)
भोपाल	(यूप)	मैसूर	जम्मू	(यूप)
भुवनेश्वर	(यूप)	नासिक	जामनगर	(यूप)
अमृतसर	(यूप)	पुणे	विजयवाड़ा	(यूप)
चंडीगढ़	(यूप)	पटना	विशाखापत्तनम	(यूप)
कोयम्बटूर	(यूप)	रायपुर	वारंगल	(यूप)
कटक	(यूप)	राजकोट	मंगलौर	(यूप)
दुर्गापुर	(यूप)	रांची	सलेम	(यूप)
गोरखपुर	(यूप)	शोलापुर	तिरुपुर	(यूप)
गुवाहाटी	(यूप)	श्रीनगर	तिरुचिरापल्ली	(यूप)
गुन्डूर	(यूप)	सूरत	आसनसोल	(यूप)
ग्वालियर	(यूप)	तिरुवनन्तपुरम	बेलगाम	(यूप)
इंदौर	(यूप)	वडोदरा	भिवंडी	(यूप)
हुबली-धारवाड	(यूप)	वाराणसी		

क्षेत्र 'ग' में वे सभी क्षेत्र शामिल होंगे, जिनका इस सूची में उल्लेख नहीं है।

दृष्टव्य: यूप शहरी जनसंख्या वाले क्षेत्रों के लिए प्रयुक्त किया गया है।

[अनुवाद]

एयर इंडिया का शुभंकर

552. श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार एयर इंडिया के शुभंकर को बदलने का है;

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

(ग) इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिये जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वरा) :

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

**एलपीजी/पीएनजी के कवरेज
संबंधी सर्वेक्षण**

553. श्री नारणभाई भिखाभाई काछादिया : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्रवित पेट्रोलियम गैस (एलपीजी)/पाइपड प्राकृतिक गैस (पीएनजी) के संभावित कवरेज का आकलन करने के लिए कोई सर्वेक्षण/अध्ययन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और देश में एलपीजी/पीएनजी के वास्तविक प्रयोक्ताओं की संख्या/कवरेज का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि हां, तो एक से अधिक कनेक्शन रखने वाले परिवारों कंपनी-वार तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार एलपीजी/पीएनजी का ब्यौरा क्या है; और

(घ) एक से अधिक कनेक्शनों को लौटाया जाना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) ने सूचित किया है कि उन्होंने राज्यों में एलपीजी/पीएनजी कवरेज का अनुमान लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया है।

(ग) ओएमसीज ने सूचित किया है कि दिनांक 01.06.2014 की स्थिति के अनुसार एक से अधिक एलपीजी-पीएनजी कनेक्शन वाले परिवारों की संख्या 1302268 है। राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश-वार ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं। एलपीजी कनेक्शनों को ओएमसीज द्वारा बंद/समाप्त कर दिया गया है।

(घ) ओएमसीज ने सभी क्षेत्र कार्यालयों/प्रादेशिक/क्षेत्रीय कार्यालयों को नगर गैस वितरण (सीजीडी) कंपनियों के साथ समन्वय करने तथा मीडिया जन जागरूकता अभियान चलाने की सलाह दी है ताकि एलपीजी कनेक्शनों को वापस लिया जा सके। तथापि, हाल ही में, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने पीएनजी कनेक्शन धारकों को दिनांक 09.01.2014 से गैर-राजसहायता प्राप्त दर पर एक एलपीजी कनेक्शन अपने पास रखने की अनुमति दे दी है।

विवरण

दिनांक 01.06.2014 की स्थिति के अनुसार एक से अधिक एलपीजी/पीएनजी कनेक्शन रखने वाले ग्राहकों की संख्या

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश	ग्राहक
गुजरात	482131
दिल्ली	177665
उत्तर प्रदेश	30805
त्रिपुरा	2760
हरियाणा	2606
असम	890
महाराष्ट्र	603358
मध्य प्रदेश	374
आंध्र प्रदेश	175
राजस्थान	61
हिमाचल प्रदेश	1443
संपूर्ण भारत	1302268

भारतीय सॉफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्क

554. श्री आर. धुवनारायण : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयकर के लाभों को वापस ले लिए जाने के कारण छोटे और मध्यम सूचना प्रौद्योगिकी फर्मों भारतीय सॉफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्क से निकल गए हैं;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) भारतीय सॉफ्टवेयर प्रौद्योगिकी पार्क (एसटीपीआई) के अनुसार 25 करोड़ रुपए तक के निर्यात राजस्व के साथ निर्यात करने वाली कुल एसटीपी यूनितों में से लगभग 80% यूनितें

लघु और मध्यम उद्यम (एसएमई) श्रेणी के अंतर्गत आती हैं। 01.04.2011 से आयाकर लाभ बंद किए जाने के बाद पिछले 02 वर्ष में ऐसी बहुत सी एसएमई एसटीपी यूनिटें एसटीपी योजना से अलग हो गई हैं। पिछले तीन वर्ष के दौरान निर्यात करने वाली एसएमई एसटीपी की संख्या निम्नानुसार है:-

वित्त वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14
निर्यात करने वाली एसएमई एसटीपी यूनिटों की संख्या (25 करोड़ रुपए तक के निर्यात के साथ)	3635	2996	2654

स्रोत: एसटीपीआई

(ग) भारत सरकार ने सितम्बर, 2012 में राष्ट्रीय सूचना प्रौद्योगिकी नीति अधिसूचित की है। इस नीति का दृष्टिकोण (विज्ञान) वैश्विक आईटी हब के रूप में भारत की स्थिति मजबूत करने और उसका विस्तार करना तथा राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था की त्वरित, समाहारी और स्थाई वृद्धि के लिए एक इंजिन के रूप में आईटी का इस्तेमाल करना है। इस नीति में आईटी और आईटीईएस उद्योग के राजस्व को वर्तमान में 100 बिलियन यूएस डॉलर से बढ़ाकर 2020 तक 300 बिलियन यूएस डॉलर और निर्यात को वर्तमान में 69 बिलियन यूएस डॉलर से 2020 तक 200 बिलियन यूएस डॉलर तक बढ़ाने की परिकल्पना की गई है। एनपीआईटी, 2012 में चिह्नित प्रमुख रणनीतियों में वैश्विक स्तर पर प्रतिस्पर्धी पारिस्थितिकी तंत्र का सृजन शामिल है।

ड्रीमलाइनर सेवा

555. श्री कोडिकुन्नील सुरेश : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एयर इंडिया ने घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय क्षेत्र में यात्री उड़ानों के रूप में ड्रीम लाइनर सेवा शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है एवं इस प्रयोजन के लिए शुरू की गई ड्रीम लाइनर की क्षेत्र-वार संख्या कितनी है;

(ग) क्या सरकार की केरल के लिए कोई ड्रीम लाइनर सेवा शुरू करने की योजना है तथा यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है एवं इसके कब तक शुरू किए जाने की संभावना है; और

(घ) ड्रीमलाइनर के शुरू होने के बाद कितनी दुर्घटनाओं की सूचना मिली है तथा इसके क्या कारण हैं एवं इन दुर्घटनाओं से बचने के लिए क्या कदम उठाए गए या उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :
(क) और (ख) जी, हां। वर्तमान में एयर इंडिया द्वारा 15 ड्रीमलाइनर बी-787 विमानों का व्यावसायिक प्रयोग हो रहा है।

ड्रीमलाइनर (बी-787 विमान) की क्षेत्र-वार वर्तमान तैनाती संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) एयर इंडिया बेड़े में ड्रीमलाइनर बी-787 विमान को शामिल किए जाने की अवधि से कोई दुर्घटना नहीं हुई है।

विवरण

ड्रीमलाइनर (बी-787 विमान) की तैनाती
(9 जुलाई, 2014 की स्थिति के अनुसार)

घरेलू

दिल्ली-कोलकाता-दिल्ली

दिल्ली-बेंगलूरु-दिल्ली

दिल्ली-अमृतसर-दिल्ली

अंतर्राष्ट्रीय

दिल्ली-दुबई-दिल्ली

दिल्ली-फ्रैंकफर्ट-दिल्ली

दिल्ली-पेरिस-दिल्ली

दिल्ली-लंदन-दिल्ली

अमृतसर-दिल्ली-बरमिंघम तथा वापसी

दिल्ली-सिडनी-मेलबॉर्न-दिल्ली

दिल्ली-मेलबॉर्न-सिडनी-दिल्ली

दिल्ली-हॉंगकांग-सिऑल तथा वापसी

दिल्ली-हॉंगकांग-ओसाका तथा वापसी

दिल्ली-नरीता-दिल्ली

मुंबई-दिल्ली-संघाई तथा वापसी

मुंबई-लंदन-मुंबई

दिल्ली-सिंगापुर-दिल्ली

दिल्ली-रोम-मिलन-दिल्ली

दिल्ली-मिलन-रोम-दिल्ली

दिल्ली-मास्को-दिल्ली

[हिन्दी]

उन्नीसवें विधि आयोग की कार्यसूची

556. श्री हंसराज गंगाराम अहीर : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) असंगत कानूनों की समीक्षा और निरसन के लिए गठित उन्नीसवें विधि आयोग के विचारार्थ विषय क्या हैं;

(ख) क्या आयोग ने सरकार को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ग) यदि हां, तो उक्त रिपोर्ट में की गई मुख्य सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) सरकार द्वारा इस मामले में क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई है/की जानी प्रस्तावित है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) भारत के विधि आयोग ने सूचित किया है कि उन्नीसवें विधि आयोग के निर्देश के निबंधनों का पैरा 4 निम्नलिखित है:—

अ. अप्रयुक्त विधियों का पुनर्विलोकन/निरसन):

- (i) उन विधियों की पहचान करना, जो अब और आवश्यक या सुसंगत नहीं हैं और जिन्हें तुरंत निरसित किया जा सकता है।
- (ii) उन विधियों की पहचान करना, जो विद्यमान आर्थिक उदारीकरण के वातावरण में सामंजस्यपूर्ण नहीं हैं और जिनके परिवर्तन की आवश्यकता है।
- (iii) उन विधियों की पहचान करना, जिनमें अन्यथा परिवर्तन या संशोधन अपेक्षित है और उनको संशोधित करने के लिए सुझाव देना।
- (iv) विभिन्न मंत्रालयों/विभागों में विशेषज्ञ समूह द्वारा उनके समन्वय और सामंजस्य की दृष्टि के पुनरीक्षण/संशोधन के लिए दिए गए सुझावों पर विस्तृत परिपेक्ष्य में विचार करना।
- (v) मंत्रालयों/विभागों द्वारा, एक से अधिक मंत्रालय/विभाग के कार्य से संबंध रखने वाले विधानों की बाबत इसको किए गए निर्देश पर विचार करना।

(vi) विधि के क्षेत्र में नागरिकों की शिकायतों को शीघ्र दूर करने के लिए उपयुक्त उपाय सुझाना।

(vii) सरकार को, ऐसी अप्रयुक्त विधियों और अधिनियमितियों या उनके भागों को, जिनकी उपयोगिता अतिजीवित हो गई है, निरसित करके कानूनी पुस्तकों का अद्यतन करने के लिए उपाय की सिफारिश करना।

(ख) जी, नहीं।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

[अनुवाद]

न्यायालय में लंबित मामले

557. श्री रवनीत सिंह : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि न्यायालयों में निपटान हेतु बड़ी संख्या में मामले लंबित हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और देश में उच्चतम न्यायालयों, उच्च न्यायालयों और विभिन्न न्यायालयों में न्यायालय-वार कितने मामले लंबित हैं तथा इसके क्या कारण हैं; और

(ग) बड़ी संख्या में लंबित मामलों के निर्धारित समय-सीमा के अंदर निपटाने और हरेक याचिकाकर्ता को त्वरित न्याय दिलाना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा उठाये गये कदमों का ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ग) लंबित मामलों के आंकड़े उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालयों के द्वारा रखे जाते हैं। उपलब्ध उपलब्ध जानकारी के अनुसार 01.05.2014 को उच्चतम न्यायालय में यथाविद्यमान 63,843 मामले लंबित थे। उच्च न्यायालयों और जिला तथा अधीनस्थ न्यायालयों में 31.12.2013 को लंबित मामलों के ब्यौरे संलग्न विवरण-I और विवरण-II के कथनों में दिए गए हैं।

राज्य और केन्द्रीय विधानों की बढ़ती संख्या, प्रथम अपीलों का ढेर लगना, कुछ उच्च न्यायालय की साधारण सिविल अधिकारिता का बने रहना, न्यायाधीशों की रिक्तियां, अर्द्ध न्यायिक फोरमों के आदेशों के विरुद्ध उच्च न्यायालयों को अपील किया जाना, पुनरीक्षणों/अपीलों की संख्या, स्थगनों, रिट अधिकारिता का अंधाधु प्रयोग, मॉनिटर करने के लिए समुचित ठहरावों का अभाव, सुनवाई के लिए मामलों पर दृष्टि रखना और एकत्र

करना मुख्य कारकों में से कुछ हैं जो न्यायालयों में मामलों के लंबित होने रहने के लिए उत्तरदायी हैं।

विभिन्न न्यायालयों में लंबित मामलों का निपटान करना न्यायपालिका के कार्य क्षेत्र के भीतर आता है। न्यायपालिका के लिए समर्थ बनाने वाला पर्यावरण सृजित करने के क्रम में सरकार ने राष्ट्रीय न्याय प्रदान और सुधार मिशन की स्थापना की है। मुख्य पहलुओं के अधीन अधीनस्थ न्यायपालिका के लिए अवसंरचना विकास के लिए राष्ट्रीय मिशन और न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया जाना है। केन्द्रीय सरकार ने पिछले तीन वर्षों में न्यायिक अधिकारियों के लिए न्यायालय परिसरों और आवासीय इकाइयों के उन्नयन/निर्माण के लिए राज्य सरकारों और संघ राज्य क्षेत्रों की 2,198 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता का उपबंध किया है। ई-न्यायालय परियोजना के अधीन 31 मार्च, 2014 तक 13,227 न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया गया है। न्यायालयों का कम्प्यूटरीकरण किया जाना डॉकेट में मामलों के प्रबंधन के अधिक नियंत्रण करने के लिए न्यायालयों को समर्थ बनाएगा। यह मुकदमें बाजों और वकीलों को निर्दिष्ट की गई सुविधाएं भी प्रदान करेगा। न्यायालयों में सरकारी मुकदमों को कम करने के क्रम में राज्यों को उनकी मुकदमा नीति अभिनिश्चित करने के लिए प्रोत्साहित करती है। जिसमें निष्फल मामलों की छंटाई करने और अनुकल्पी प्रक्रिया के माध्यम से विवाद समाधान को प्रोत्साहित करने के लिए उपबंध समाविष्ट किए गए हैं। सरकार समुचित नीति को अंगीकृत करने और ऐसे मुकदमों बाजों को नियंत्रित करने के लिए अत्यधिक प्रवृत्त क्षेत्रों में समुचित विधायी उपायों को भी देख रही है।

विवरण-I

उच्च न्यायालयों में वर्ष 2013 में लंबित मामले

क्र. सं.	उच्च न्यायालय का नाम	31.12.2013 तक लंबित मामलों की संख्या
1	2	3
1.	इलाहाबाद	1043398
2.	आंध्र प्रदेश	232459
3.	बंबई	349837
4.	कलकत्ता	280006
5.	दिल्ली	64652
6.	गुजरात	91953

1	2	3
7.	गुवाहाटी	40912
8.	हिमाचल प्रदेश	60073
9.	जम्मू और कश्मीर	93038
10.	कर्नाटक	196972
11.	केरल	132159
12.	मद्रास	557479
13.	मध्य प्रदेश	261611
14.	ओडिशा	206822
15.	पटना	132155
16.	पंजाब और हरियाणा	262760
17.	राजस्थान	307640
18.	सिक्किम	120
19.	उत्तराखंड	20686
20.	छत्तीसगढ़	44139
21.	झारखंड	72958
22.	त्रिपुरा*	5834
23.	मणिपुर*	3853
24.	मेघालय*	1189
कुल		4462705

*तीन नये उच्च न्यायालयों का प्रचालन 23 मार्च, 2013 को अधिसूचित किया गया था।

विवरण-II

जिला तथा अधीनस्थ न्यायालयों में वर्ष 2013 में लंबित मामले

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	31.12.2013 तक लंबित मामलों की संख्या
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	983882

1	2	3
2.	अरुणाचल प्रदेश	983882
3.	असम	6076
4.	बिहार	248472
5.	छत्तीसगढ़	1807782
6.	गोवा	31703
7.	गुजरात	2226371
8.	हरियाणा	555669
9.	हिमाचल प्रदेश	258791
10.	जम्मू और कश्मीर	175647
11.	झारखंड	307853
12.	कर्नाटक	1190335
13.	केरल	1354379
14.	मध्य प्रदेश	1097658
15.	महाराष्ट्र	2884398
16.	मणिपुर	12907
17.	मेघालय	4441
18.	मिज़ोरम	3100
19.	नागालैंड	3318
20.	ओडिशा	1134448
21.	पंजाब	523759
22.	राजस्थान	1451881
23.	सिक्किम	845
24.	तमिलनाडु	1288315
25.	त्रिपुरा	69715
26.	उत्तर प्रदेश	5604985
27.	उत्तराखंड	152654

1	2	3
28.	पश्चिमी बंगाल और अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	2572667
29.	चंडीगढ़	59712
30.	दादरा और नगर हवेली तथा दमन और दीव	4712
31.	दिल्ली	522167
32.	लक्षद्वीप	354
33.	पुदुचेरी	30749
कुल		26838861

एलपीजी डीलरों के विरुद्ध शिकायतें

558. कुमारी शोभा कारान्दलाजे :

श्री प्रताप सिन्हा :

श्री प्रतापराव जाधव :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विगत दो वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान सरकार को द्रवित पेट्रोलियम गैस (एलपीजी) के डीलरों के विरुद्ध वित्तीय अनियमितताएं, सिलिंडरों की कालाबाजारी, कम वजन/कम आपूर्ति और उपभोक्ताओं के साथ दुर्व्यवहार करने संबंधी प्राप्त शिकायतों का कर्नाटक और महाराष्ट्र सहित राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार तथा कंपनी-वार संख्या कितनी है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान अनियमितताओं के लिए ऐसे डीलरों के विरुद्ध की-गई-कार्रवाई का ब्यौरा क्या है; और

(ग) देश में विभिन्न गैस वितरकों के माध्यम से उपभोक्ताओं को गैस सिलिंडरों की आपूर्ति संबंधी प्रक्रिया और सेवाओं को आसान बनाने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) कर्नाटक और महाराष्ट्र राज्य सहित देश में पिछले दो वर्षों और अप्रैल-मई, 2014 की अवधि के दौरान एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटर्स के विरुद्ध सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीजे) द्वारा पाई गई वित्तीय अनियमितताओं, कालाबाजारी, सिलिंडर

कम वजनी/कम आपूर्ति होने और दुर्व्यहार होने आदि सहित सिद्ध अनियमितताओं की राज्य/यूटी-वार संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

अनियमितताओं के सभी सिद्ध मामलों में, संबंधित एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिप के विरुद्ध विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों/डिस्ट्रीब्यूटरशिप करार के प्रावधानों के तहत कार्रवाई की गई है।

(ग) ओएमसीज द्वारा एलपीजी सेवाओं को सरल और कारगर बनाने और सुधार करने के लिए चुनिंदा नगरों में पारदर्शिता पोर्टल, वहनीयता, 5 किलोग्राम स्कीम, एसएमएस/आईवीआरएस बुकिंग जैसी विभिन्न पहल की गई है।

विवरण

पिछले दो वर्षों और अप्रैल-मई, 2014 के अनियमितताओं के सिद्ध मामलों की संख्या

राज्य/संघ शासित प्रदेश	अप्रैल-मई, 14 2013-14 2012-13		
1	2	3	4
चंडीगढ़	1	11	3
दिल्ली	4	60	101
हरियाणा	17	38	93
हिमाचल प्रदेश	0	2	4
जम्मू और कश्मीर	3	25	17
पंजाब	13	35	74
राजस्थान	6	51	56
उत्तर प्रदेश	40	290	753
उत्तराखंड	0	6	68
अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	0	0
अरुणाचल प्रदेश	0	0	2
असम	3	1	23
बिहार	28	63	83
झारखंड	3	37	35

1	2	3	4
मणिपुर	0	1	0
मेघालय	0	0	2
मिज़ोरम	0	4	0
नागालैंड	0	0	0
ओडिशा	2	111	47
सिक्किम	0	0	0
त्रिपुरा	0	2	0
पश्चिम बंगाल	4	26	23
छत्तीसगढ़	6	17	66
दादरा और नगर हवेली	0	0	0
दमन और दीव	1	2	0
गोवा	0	9	8
गुजरात	9	82	110
मध्य प्रदेश	6	148	105
महाराष्ट्र	22	139	162
आंध्र प्रदेश	12	105	120
कर्नाटक	58	65	156
केरल	3	47	47
लक्षद्वीप	0	0	0
पुदुचेरी	0	0	2
तमिलनाडु	0	34	61
समस्त भारत	241	1411	2221

बेरोजगार युवा

559. श्री एन. क्रिष्णप्पा :

श्री रविन्दर कुशवाहा :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में शिक्षित और अशिक्षित बेरोजगार युवाओं तथा विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान सृजित रोजगार के अवसरों की संख्या का राज्य/संघ राज्यक्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान ग्रामीण तथा शहरी क्षेत्रों में बेरोजगार युवाओं को रोजगार उपलब्ध कराने के लिए सरकार द्वारा कार्यान्वित विभिन्न योजनाओं तथा इसके परिणामस्वरूप सृजित रोजगार का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने सभी बेरोजगार युवाओं को रोजगार उपलब्ध कराने के लिए कोई लक्ष्य निर्धारित किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं/उठाये जा रहे हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) रोजगार एवं बेरोजगारी के अनुमान राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण कार्यालय (एनएसएसओ), सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा आयोजित श्रम बल सर्वेक्षणों के माध्यम से प्राप्त किए जाते हैं।

गत दो एनएसएस सर्वेक्षणों के परिणामों के अनुसार रोजगाररत और बेरोजगार कामगारों की अनुमानित संख्या निम्न प्रकार है:—

वर्ष	2009-10	2011-12
रोजगार	46.55	47.41
बेरोजगारी	0.95	1.06
योग	47.50	48.47

2011-12 के दौरान 15.29 वर्ष के आयु समूह में शिक्षित और अशिक्षित बेरोजगार युवाओं का ब्यौरा संलग्न विवरण-I में है।

राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार बेरोजगारी दरें संलग्न विवरण-II पर हैं।

(ख) देश में बेरोजगार युवाओं को रोजगार प्रदान करने हेतु भारत सरकार विभिन्न सरकारी रोजगार सृजन योजनाओं जैसे महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना (एमजीनरेगा), स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना (एसजेएसआईवाई) के कार्यान्वित कर रही हैं जिसे राष्ट्रीय शहरी आजीविका मिशन (एनयूएलएम), प्रधानमंत्री रोजगार सृजन कार्यक्रम (पीएमईजीपी) और राष्ट्रीय ग्रामीण आजीविका मिशन (एनआरएलएम)

के रूप में प्रतिस्थापित किया गया है। ब्यौरा संलग्न विवरण-II (क) से (घ) में दिया गया।

(ग) और (घ) रोजगार सृजन आर्थिक विकास का कारण एवं परिणाम दोनों हैं और यह जनसांख्यिकी स्थानान्तरण और प्रौद्योगिकी रूपांतरणों द्वारा प्रभावित होता है।

12वीं पंचवर्षीय योजना में गैर-फार्म क्षेत्र में सृजित होने वाले 5 करोड़ नए कार्य अवसरों का आकलन किया गया है और समान संख्या में कौशल प्रमाणन प्रदान किया जाना है। उपरोक्त सार्वजनिक रोजगार सृजन योजना के अतिरिक्त, सरकार पर्यटन, और कृषि आधारित उद्योगों को बढ़ावा देकर श्रम सघन विनिर्माण को प्रोन्नत और रोजगार संबंधी अवसरों में वृद्धि कर रही है।

सरकार ने विभिन्न क्षेत्रों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 5 करोड़ व्यक्तियों को कुशल बनाने का लक्ष्य निर्धारित किया है। युवाओं की रोजगारपरकता में सुधार लाने के उद्देश्य से केंद्रीय सरकार के विभिन्न मंत्रालय विभिन्न क्षेत्रों में कौशल विकास योजनाएं संचालित करते हैं। राष्ट्रीय कौशल विकास एजेंसी (एनएसडीए) द्वारा संकलित आंकड़ों के अनुसार इन योजनाओं के तहत वर्ष 2013-14 में लगभग 75 लाख व्यक्तियों को कौशल विकास प्रशिक्षण प्रदान किया गया।

विवरण-I

2011-12 के दौरान 15-29 वर्षों की आयु के व्यक्तियों के लिए शिक्षा स्तर और बेरोजगारी दर (% में)

सामान्य शिक्षा का	बेरोजगारी दर (%)			
	ग्रामीण		शहरी	
	पुरुष	महिला	पुरुष	महिला
1	2	3	4	5
साक्षर नहीं	2.3	0.8	2.5	1.6
साक्षर और प्राथमिक	3.2	0.6	4.8	4.3
मिडिल स्कूल	4.2	4.6	5.1	5.8
माध्यमिक	4.6	8.6	5.5	15.1
उच्चतर माध्यमिक	6.5	13.8	12.0	14.6

1	2	3	4	5
डिप्लोमा/प्रमाणपत्र	15.9	30.0	12.5	17.3
स्नातक एवं इससे अधिक	19.1	29.66	16.3	23.4
माध्यमिक एवं इससे अधिक	8.1	15.5	11.7	19.8
समस्त	5.0	4.8	8.1	13.1

स्रोत: एनएसएसओ सर्वेक्षण रिपोर्टें 2011-12.

विवरण-II

प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र हेतु समायोजित सामान्य स्थिति के अनुसार बेरोजगारी दरें (%)

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2011-12
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	2.1
2.	अरुणाचल प्रदेश	2.1
3.	असम	4.7
4.	बिहार	3.5
5.	छत्तीसगढ़	1.5
6.	दिल्ली	3.7
7.	गोवा	4.8
8.	गुजरात	0.5
9.	हरियाणा	2.8
10.	हिमाचल प्रदेश	1.3
11.	जम्मू और कश्मीर	3.5
12.	झारखंड	2.5
13.	कर्नाटक	1.6

1	2	3
14.	केरल	6.7
15.	मध्य प्रदेश	1.0
16.	महाराष्ट्र	1.4
17.	मणिपुर	3.6
18.	मेघालय	0.7
19.	मिजोरम	3.8
20.	नागालैंड	17.8
21.	ओडिशा	2.4
22.	पंजाब	2.2
23.	राजस्थान	1.2
24.	सिक्किम'	1.1
25.	तमिलनाडु	2.2
26.	त्रिपुरा	12.8
27.	उत्तराखंड	3.2
28.	उत्तर प्रदेश	1.5
29.	पश्चिम बंगाल	3.2
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	6.5
31.	चंडीगढ़	5.9
32.	दादरा और नगर हवेली	0.0
33.	दमन और दीव	0.2
34.	लक्षद्वीप	13.9
35.	पुदुचेरी	2.2
कुल योग		2.3

स्रोत: एनएसएस सर्वेक्षण रिपोर्टें।

विवरण-III(क)

पीएमईजीपी के अंतर्गत सृजित अनुमानित रोजगार की राज्य-वार संख्या

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	सृजित अनुमानित रोजगार (व्यक्तियों की संख्या)			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
1	2	3	4	5	6
1.	जम्मू और कश्मीर	15360	15360	17452	11818
2.	हिमाचल प्रदेश	4781	4248	4508	5307
3.	पंजाब	8234	4622	5109	7536
4.	संघ राज्य क्षेत्र चंडीगढ़	302	144	239	385
5.	उत्तराखंड	8769	6942	8367	7335
6.	हरियाणा	10508	7418	7416	6352
7.	दिल्ली	1490	906	1288	1136
8.	राजस्थान	24085	14955	19127	13280
9.	उत्तर प्रदेश	45019	59901	45678	43449
10.	बिहार	8316	35193	19106	20043
11.	सिक्किम	321	253	256	255
12.	अरुणाचल प्रदेश	2320	1516	2660	6570
13.	नागालैंड	1396	6545	5601	4365
14.	मणिपुर	1691	3142	3541	5277
15.	मिज़ोरम	3658	3404	4128	5050
16.	त्रिपुरा	2583	16079	12172	9175
17.	मेघालय	1609	3273	1936	1037
18.	असम	38473	44205	26161	24555
19.	पश्चिम बंगाल	56790	61092	52624	24189
20.	झारखंड	15363	7116	11485	13060
21.	ओडिशा	25842	20905	37390	20482
22.	छत्तीसगढ़	18213	10345	13734	4435

1	2	3	4	5	6
23.	मध्य प्रदेश	17467	16256	26605	19449
24.	गुजरात*	16483	18662	11095	13420
25.	महाराष्ट्र**	36592	24661	18112	14869
26.	आंध्र प्रदेश	53808	37336	17982	18170
27.	कर्नाटक	14000	14971	7797	25261
28.	गोवा	2456	2467	300	214
29.	लक्षद्वीप	84	25	0	0
30.	केरल	11375	9195	12396	11507
31.	तमिलनाडु	31895	43473	32723	29496
32.	पुदुचेरी	757	361	294	181
33.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	573	552	939	887
योग		480613	495523	428221	368545

*दमन और दीव शामिल हैं।

**दादरा और नगर हवेली शामिल हैं।

#पिछले वर्ष में उपयोग न की गई शेष निधियां शामिल हैं।

स्रोत: अति लघु, लघु एवं मझौले उद्यम मंत्रालय।

विवरण-III(ख)

गत तीन वर्षों में मनरेगा के तहत रोजगार प्रदान किए गए परिवार एवं सृजित जनदिवस

क्र. सं.	राज्य	रोजगार प्रदान किए गए परिवार (संख्या में)				सृजित जन दिवस (लाख में)			
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	4998016	5853567	5949921	2614646	2939.34	3273.35	2953.94	857.74
2.	अरुणाचल प्रदेश	4443	129023	139353	271	0.73	43.50	35.46	0.04
3.	असम	1349078	1234828	1262986	118440	352.63	314.04	299.74	14.44
4.	बिहार	1769469	2087564	2058212	545117	682.16	941.85	861.78	135.03
5.	छत्तीसगढ़	2725027	2637699	2512356	1516488	1206.76	1194.34	1298.72	420.47

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6.	गुजरात	822080	681028	578678	219701	313.00	281.90	230.30	51.05
7.	हरियाणा	277748	294142	324871	61959	109.36	128.87	117.85	9.21
8.	हिमाचल प्रदेश	505467	514687	539054	155875	270.13	262.10	282.21	30.25
9.	जम्मू और कश्मीर	431152	646516	653953	21514	209.10	365.56	335.11	4.28
10.	झारखंड	1574657	1419072	1138914	570590	609.71	566.58	436.22	124.25
11.	कर्नाटक	1652116	1331967	1450457	220501	701.03	617.81	718.86	64.27
12.	केरल	1416441	1526283	1523812	239925	633.10	837.74	865.94	21.29
13.	मध्य प्रदेश	3879959	3519283	2905955	1804731	1688.98	1399.47	1227.57	529.21
14.	महाराष्ट्र	1504521	1624521	1139996	562496	772.02	872.39	515.43	174.50
15.	मणिपुर	356264	456910	455398	68084	224.07	285.11	113.23	4.25
16.	मेघालय	335182	332452	362438	4073	167.75	174.31	210.88	0.66
17.	मिज़ोरम	168711	174884	177000	0	130.60	153.56	133.23	0.00
18.	नागालैंड	372849	386520	407712	88805	296.61	245.31	182.93	9.16
19.	ओडिशा	1378597	1599276	1710280	699971	453.75	546.01	711.83	144.37
20.	पंजाब	245453	240191	412241	123274	64.52	65.50	134.68	19.97
21.	राजस्थान	4522234	4217342	3614960	2219525	2120.55	2203.38	1838.43	560.66
22.	सिक्किम	54684	56634	63288	16393	32.88	36.31	44.03	3.46
23.	तमिलनाडु	6343339	7061409	6265662	4426990	3015.75	4081.44	3675.83	922.80
24.	तेलंगाना				1841640				549.52
25.	त्रिपुरा	566770	596530	599531	262241	489.74	518.51	525.79	22.93
26.	उत्तर प्रदेश	7327738	4947427	4983836	766870	2673.36	1411.85	1746.70	122.01
27.	उत्तराखंड	469285	439791	397482	9177	198.98	192.00	165.62	1.56
28.	पश्चिम बंगाल	5516968	5817331	6125500	1770903	1495.94	2018.42	2293.91	335.79
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	19300	12602	13555	809	8.30	6.61	5.79	0.15
30.	दादरा और नगर हवेली	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
31.	दमन और दीव	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
32.	गोवा	11167	5057	5021	1941	3.11	0.69	1.15	0.28
33.	लक्षद्वीप	3871	1851	612	7	1.65	0.49	0.14	0.00
34.	पुदुचेरी	42546	41286	39335	1182	10.79	8.67	8.45	0.05
35.	चंडीगढ़	0	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00
योग		50645132	49887673	47812369	20954139	21876.36	23047.67	21971.76	5133.65

स्रोत: ग्रामीण विकास मंत्रालय।

विवरण-III(ग)

वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के दौरान स्वर्ण जयंती शहरी रोजगार योजना (एसजेएसआरवाई)/
राष्ट्रीय शहरी आजीविका मिशन (एनयूएलएम) के अंतर्गत उपलब्धियां

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	2011-12		2012-13		2013-14	
		वैयक्तिक/समूह अति लघु स्थापित करने हेतु सहायता प्रदान किए गए लाभार्थियों की संख्या	कौशल प्रशिक्षण प्रदान किए गए लाभार्थियों की संख्या	वैयक्तिक/समूह अति लघु स्थापित करने हेतु सहायता प्रदान किए गए लाभार्थियों की संख्या	कौशल प्रशिक्षण प्रदान किए गए लाभार्थियों की संख्या	वैयक्तिक/समूह अति लघु स्थापित करने हेतु सहायता प्रदान किए गए लाभार्थियों की संख्या	कौशल प्रशिक्षण प्रदान किए गए लाभार्थियों की संख्या
1	जम्मू और कश्मीर	12946	67664	11737	50567	9275	47171
2.	अरुणाचल प्रदेश	143	213	156	252	98	229
3.	असम	206	1006	190	3903	0	0
4.	बिहार	1449	5170	35	58663	0	0
5.	छत्तीसगढ़	4582	10505	4407	16908	4737	14890
6.	गोवा	14	59	45	40	164	680
7.	गुजरात	9848	43179	3085	40778	2734	42762
8.	हरियाणा	2269	2440	2752	4217	1907	21334
9.	हिमाचल प्रदेश	69	262	169	485	266	1236

1	2	3	4	5	6	7	8
10.	जम्मू और कश्मीर	88	1380	573	1904	771	4579
11.	झारखंड	116	438	2690	8733	170	1803
12.	कर्नाटक	12343	26644	8333	45562	13536	40338
13.	केरल	3920	5040	8003	20011	6907	9402
14.	मध्य प्रदेश	13580	27586	17603	51269	13147	59109
15.	महाराष्ट्र	13472	56168	33037	60821	31656	86223
16.	मणिपुर	0	1283	0	669	517	683
17.	मेघालय	0	0	34	150	6	32
18.	मिज़ोरम	759	2755	554	4913	288	2620
19.	नागालैंड	905	864	321	1350	440	1845
20.	ओडिशा	5939	7364	8594	30389	4496	32237
21.	पंजाब	59	995	13	2502	76	9603
22.	राजस्थान	5947	9131	5629	26485	4910	30598
23.	सिक्किम	106	908	73	112	27	1744
24.	तमिलनाडु	11141	29656	11282	27570	19213	121378
25.	त्रिपुरा	433	1688	458	1659	150	503
26.	उत्तराखंड	725	1890	694	1520	1124	4277
27.	उत्तर प्रदेश	5509	31846	10724	11393	8542	100491
28.	पश्चिम बंगाल	13411	24870	10750	58116	8434	49160
29.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	65	0	45	0	49	0
30.	चंडीगढ़	444	616	324	816	294	1382
31.	दादरा और नगर हवेली	5	60	12	0	0	0
32.	दमन और दीव	0	0	0	0	0	0
33.	दिल्ली	316	1230	415	3807	132	19198
34.	पुदुचेरी	534	760	254	215	94	0
	योग	121343	363670	142991	535779	134160	705507

स्रोत: आवास एवं शहरी गरीबी उन्मूलन मंत्रालय।

विवरण-III(घ)

वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 (मई, 2014 तक) में आजीविका कौशल के अंतर्गत ग्रामीण युवाओं को प्रदान की गई नौकरियां

वित्तीय वर्ष 2012-15 के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार उपलब्धियां

क्र. सं.	राज्य	वित्तीय वर्ष 2012-13 के दौरान नियोजित कुल उम्मीदवार	वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान नियोजित कुल उम्मीदवार	वित्तीय वर्ष 2014-15 के दौरान नियोजित कुल उम्मीदवार
1	2	3	4	5
1.	आंध्र प्रदेश	12119	56,177	108
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	0	0
3.	असम	6,932	1,515	11
4.	बिहार	8,718	7,496	581
5.	चंडीगढ़	24	0	0
6.	छत्तीसगढ़	10,986	5,129	11
7.	दादरा और नगर हवेली	0	0	0
8.	दिल्ली	0	0	0
9.	गोवा	0	0	0
10.	गुजरात	7,112	2,875	736
11.	हरियाणा	3,254	394	0
12.	हिमाचल प्रदेश	3,084	2,872	0
13.	झारखंड	7,491	4,326	58
14.	कर्नाटक	9,428	1,508	0
15.	केरल	1,172	443	0
16.	मध्य प्रदेश	20,077	8,784	198
17.	महाराष्ट्र	8,071	2,866	0
18.	मणिपुर	16	0	0
19.	मेघालय	1,259	1,140	0
20.	मिज़ोरम	697	0	0
21.	नागालैंड	463	266	0

1	2	3	4	5
22.	ओडिशा	12,768	14,213	453
23.	पुदुचेरी	453	0	0
24.	पंजाब	1034	1,366	0
25.	राजस्थान	6,607	1,729	8
26.	तमिलनाडु	12,687	2,089	521
27.	त्रिपुरा	309	0	0
28.	उत्तर प्रदेश	18,584	9,647	735
29.	उत्तराखंड	3,998	404	0
30.	पश्चिम बंगाल	5,209	2,085	0
31.	जम्मू और कश्मीर	5,950	10,093	0
योग		162,552	137,417	3420

स्रोत: ग्रामीण विकास मंत्रालय।

(स्रोत: www.nrimskills.in)

भारतीय अर्थव्यवस्था पर पेट्रोलियम उत्पादों का प्रभाव

560. श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव :

श्री भर्तृहरि महताब :

श्री रविन्दर कुशवाहा :

मोहम्मद फ़ैजल :

श्री के.सी. वेणुगोपाल :

श्री कौशलेन्द्र कुमार :

श्री अनुराग सिंह ठाकुर :

श्री शिव कुमार उदासि :

श्री दुष्यंत चौटाला :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पेट्रोल, डीजल, एलपीजी, सीएनजी और केरोसिन तेल के मूल्यों की समीक्षा करने के लिए किसी तंत्र का विकास किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और विशेषकर हाल के इराक संकट के कारण अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के मूल्य में हुए

व्यापक परिवर्तन का भारतीय अर्थव्यवस्था/तेल विपणन कंपनियों पर संभावित प्रभाव का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का अंतर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में हाल में हुई वृद्धि से उपभोक्ताओं को बचाने के लिए पेट्रोलियम उत्पादों पर कर को कम करने का विचार है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार द्वारा पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि को रोकने के लिए क्या उपाय सुझाए गए हैं ?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) दिनांक 26 जून, 2010 से पेट्रोल के मूल्य को बाजार निर्धारित पहले ही बनाया जा चुका है, और तब से सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां (ओएमसीज) पेट्रोल का मूल्य तय करने के लिए स्वतंत्र हैं। जहां तक डीजल का संबंध है, सरकार ने 17 जनवरी, 2013 से ओएमसीज को (क) प्रति मास 40 पैसे से 50 पैसे प्रति लीटर की रेंज में डीजल के खुदरा बिक्री मूल्य (विभिन्न राज्यों/संघ शासित प्रदेशों में यथा लागू वैट को छोड़कर) में वृद्धि करने, और (ख) ओएमसीज के संस्थापनों से सीधे ही थोक आपूर्तियां लेने वाले सभी उपभोक्ताओं को गैर-राजसहायता बाजार निर्धारित मूल्य पर डीजल बेचने के लिए प्राधिकृत कर दिया है।

जहां तक संपीड़ित प्राकृतिक गैस (सीएनजी) का संबंध है, सीएनजी और पाइप प्राकृतिक गैस (पीएनजी) के खुदरा बिक्री मूल्य, नगर विशेष में प्रचालन संबंधित नगर गैस वितरण कंपनी (सीजीडी) द्वारा निर्धारित किए जाते हैं। सीजीडी कंपनियां औद्योगिक और वाणिज्यिक इस्तेमाल के लिए भी सीएनजी की आपूर्ति करती हैं। सरकार दिनांक 03.02.2014 के संशोधित दिशा-निर्देश के तहत सभी सीजीडी कंपनियों को एक समान आधार मूल्य पर अपेक्षाकृत सस्ती घरेलू गैस की आपूर्ति के जरिए सीएनजी (परिवहन) और पीएनजी (घरेलू) की पूरी मांग को पूरा करने पर सहमत हो गई है। इसलिए सीएनजी (परिवहन) के मूल्य में आधार मूल्य और विभिन्न राज्य और स्थानीय करों और उद्ग्रहणों और पाइपलाइन परिवहन शुल्क शामिल होते हैं। औद्योगिक और वाणिज्यिक क्षेत्रों को की जाने वाली आपूर्ति हेतु सीएनजी के मूल्य में घरेलू गैस का अुपात, दीर्घावधि आरएलएनजी और तत्स्थान आरएलएनजी, परिवहन शुल्क और विभिन्न राज्य और स्थानीय कर और उद्ग्रहण शामिल हैं।

जून 2011 से, पीडीएस मिट्टी तेल और राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के आधार मूल्य में कोई वृद्धि नहीं की गई है।

इसके अतिरिक्त, इस समय इराक में चल रहे संकट के कारण, उस देश से कच्चे तेल के आयात पर कोई प्रभाव नहीं पड़ा है।

(ग) सरकार ने पेट्रोलियम उत्पादों पर करों को युक्तिसंगत बनाने के लिए विगत समय में विभिन्न कदम उठाए हैं जैसे पेट्रोल और डीजल पर सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क की दरों में क्रमिक कमी करना, पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क को विशिष्ट बनाना और पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी पर सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क समाप्त करना। इस समय पेट्रोल और डीजल पर लगाए जाने वाले सीमा शुल्क की दर 2.5% है। पेट्रोल और डीजल पर उत्पाद शुल्क की दर क्रमशः 9.48 रुपए प्रति लीटर और 3.56 रुपए प्रति लीटर (शिक्षा उपकर सहित) है। पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी पर उत्पाद शुल्क शून्य है।

(घ) अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में होने वाली वृद्धि के प्रभाव और घरेलू स्फीतिकारी दशाओं से आम आदमी को बचाने के उद्देश्य से, सरकार डीजल (खुदरा में), पीडीएस मिट्टी तेल और राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी के खुदरा बिक्री मूल्य को पहले से ही आवश्यकतानुसार कम-ज्यादा करती रही है जिसके परिणामतः ओएमसीज को इन उत्पादों की बिक्री पर अल्प वसूली हो रही है।

कृषि मजदूरों का स्थानांतरण

561. श्री असादुद्दीन ओवैसी : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बड़ी संख्या में मजदूर कथित रूप से कृषि क्षेत्र से विनिर्माण/निर्माण और अन्य अवसंरचनात्मक क्षेत्रों की ओर स्थानांतरित हुए हैं या स्थानांतरित हो रहे हैं;

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

(ग) विगत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान कृषि, विनिर्माण/निर्माण और अन्य अवसंरचनात्मक क्षेत्रों में संलग्न कामगारों/मजदूरों की अनुमानित संख्या कितनी है;

(घ) क्या विनिर्माण/निर्माण और अन्य अवसंरचनात्मक क्षेत्रों में लगे मजदूरों/श्रमिकों को सामाजिक सुरक्षा के लाभ दिये जाते हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन क्षेत्रों में कार्यरत मजदूरों को सामाजिक सुरक्षा के लाभ देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं या उठाये जा रहे हैं ?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साघ) :

(क) से (ग) राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण कार्यालय द्वारा आयोजित तीन सर्वेक्षणों के परिणामों के अनुसार वर्ष 2004-05, 2009-10, 2011-12 के दौरान सामान्य स्थिति के आधार पर अनुमानित रोजगार नीचे दिया गया है:-

(करोड़ में)

क्षेत्र	2004-05	2009-10	2011-12
कृषि एवं इससे सम्बद्ध	26.83	24.74	23.18
विनिर्माण	5.37	5.11	5.97
निर्माण कार्य	2.57	4.46	5.02
अन्य	11.14	12.24	13.24
कुल	45.91	46.55	47.41

(घ) और (ङ) संगठित क्षेत्र में कामगारों को सामाजिक सुरक्षा लाभ श्रम कानूनों जैसे कर्मचारी भविष्य अधिनियम, 1948, कर्मचारी भविष्य निधि एवं प्रकीर्ण उपबंध अधिनियम, 1952 (असम राज्य में कोयला खानों और चाय बागानों में कार्यरत कामगारों तथा नाविकों हेतु अलग से भविष्य निधि कानून मौजूद हैं), कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923, प्रसूति लाभ अधिनियम, 1961, उपदान का भुगतान अधिनियम, 1972 के जरिये प्रदान किए जा रहे हैं। असंगठित क्षेत्र में कामगारों को सामाजिक सुरक्षा/सहायता राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना, आम आदमी बीमा योजना, इंदिरा गांधी राष्ट्रीय वृद्धावस्था पेंशन योजना के माध्यम से दी जाती है।

खनन क्षेत्रों का निरीक्षण

562. श्री नागेन्द्र कुमार प्रधान : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खान ब्यूरो (आईबीएम) ने देश में खनिज संसाधनों के संरक्षण और वैज्ञानिक विकास को प्रोत्साहित करने और खनन क्षेत्रों में पर्यावरण संरक्षण सुनिश्चित करने के लिए कोई निरीक्षण कार्य किया है;

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

(ग) विगत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान आईबीएम द्वारा किये गये विभिन्न निरीक्षणों का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या आईबीएम में पट्टों का पंजीकरण और रिपोर्टिंग प्रणाली ऑन-लाइन है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऑन-लाइन पंजीकरण और रिपोर्टिंग प्रणाली से किस हद तक इसके उद्देश्य पूरे हुए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) जी, हां। भारतीय खान ब्यूरो द्वारा खनिज संरक्षण एवं विकास नियम (एमसीडीआर), 1988 के तहत देश में पट्टाधारी क्षेत्र में खनिज संरक्षण की निगरानी, व्यवस्थित एवं वैज्ञानिक खनन तथा पर्यावरण की सुरक्षा हेतु खानों का आवधिक निरीक्षण किया जाता है।

(ख) इसका राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) गत तीन वर्षों तथा मौजूदा वर्ष के दौरान किए गए निरीक्षण एवं की गई कार्रवाई का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) जी, हां।

(ङ) पट्टों के ऑनलाइन पंजीकरण की स्थिति एवं ब्यौरा संलग्न विवरण-III में दिया गया है तथा ऑनलाइन रिपोर्टिंग सिस्टम का ब्यौरा संलग्न विवरण-IV में दिया गया है।

विवरण-I

आईबीएम द्वारा की गई जांच (जून, 2014 तक)

राज्य	एमसीडीआर निरीक्षण की संख्या			
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 जून, 14 तक)
1	2	3	4	5
आंध्र प्रदेश	328	301	316	52
असम	3	5	9	0
बिहार	15	7	8	10
छत्तीसगढ़	100	108	75	17
गोवा	137	70	1	5
गुजरात	174	166	167	20
हरियाणा	0	0	2	0
हिमाचल प्रदेश	55	17	54	8
जम्मू और कश्मीर	0	0	1	0
झारखंड	217	251	211	40

1	2	3	4	5
कर्नाटक	282	265	302	87
केरल	62	18	43	11
मध्य प्रदेश	247	272	297	58
महाराष्ट्र	77	85	79	10
मणिपुर	0	0	0	0
मेघालय	24	21	27	3
ओडिशा	224	233	185	25
पंजाब	0	0	2	0
राजस्थान	222	313	347	75
सिक्किम	0	0	0	0
तमिलनाडु	266	280	295	63
उत्तराखण्ड	92	77	80	21
उत्तर प्रदेश	13	11	6	6
पश्चिम बंगाल	25	20	5	0
कुल	2563	2520	2512	511

विवरण-II

मौजूदा वर्ष तथा गत तीन वर्षों के दौरान आईबीएम द्वारा की गई जांच (जून, 2014 तक)

वर्ष	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 जून, 14 तक)
1	2	3	4	5
1. जांच के वार्षिक लक्ष्य	2500	2500	2500	2500
2. जांच की गई खानों की संख्या	2563	2520	2512	511
3. उन खानों की संख्या जहां उल्लंघन पाए गए	1722	1780	2049	333
4. नियमों एवं उप-नियमों की संख्या जिनके उल्लंघन सूचित किए गए	4013	4376	5292	1009

1	2	3	4	5
5. खानों की संख्या जिनमें सूचित किए गए उल्लंघनों को सुधारा गया	872	772	785	128
6. उल्लंघन की सूचना के बाद सुधारे गए नियमों एवं उप-नियमों की संख्या	1273	1635	1525	260
7. खानों की संख्या जिन्हें एमसीडीआर के उल्लंघनों हेतु कारण बताओं नोटिस जारी किया गया (अर्थात् वह मामले जहां विचार के पश्चात् सुधार नहीं किए गए)	856	768	955	121
8. खानों की संख्या जहां कारण बताओं नोटिस दिए जाने के पश्चात् सुधार किया गया	385	308	371	85
9. कारण बताओं नोटिस दिए जाने के बाद सुधारे गए नियमों एवं उप-नियमों की संख्या	651	665	771	200
10. खानों की संख्या जहां अभियोग मामले शुरू किए गए	23	23	58	30
11. खानों की संख्या जहां अभियोग मामलों को न्यायालय द्वारा संयोजित किया गया (आईबीएम द्वारा संयोजित मामले)	9	5	24	1
12. संयोजित शुल्क वसूली गई (रुपए में)	73000	81000	167000	7000
13. आईबीएम द्वारा शुरू किए गए अभियोग को न्यायालय का समर्थन दिया गया	5	3	28	12
14. फाइल की वसूली की गई (रुपए में)	34000	30000	334500	367000
15. खानों की संख्या जहां एमसीडीआर, 1988 के तहत कार्य रद्द किए गए — नियम 132(2) के तहत	69	617	582	46
नियम 45(7) के तहत	333	759	318	98
कुल	402	1376	900	144
16. खानों की संख्या जहां नियम 13(2) के तहत निरस्त की गई —				
नियम 13(2) के तहत	—	37	147	11
नियम 45(7) के तहत	—	180	81	19
कुल	—	217	228	30
17. खनिज रियायत निगम (एमसीआर) 1960 के नियम 27(1)(यू) तथा 27(5) के तहत निरस्तता हेतु राज्य सरकार को सिफारिश की गई खानों की संख्या	5	487	223	3

विवरण-III

दिनांक 07.07.2014 को एमसीडीआर 1988 के नियम 45 के अनुसार ऑनलाइन पंजीकरण की स्थिति रिपोर्ट

क्र. सं.	क्षेत्र	राज्य	खनिज	कुल पट्टों की संख्या			पंजीकरण दिये गये पट्टों की संचरी संख्या			अब तक गैर-पंजीकृत पट्टों की कुल संख्या			टिप्पणी/की गई कार्रवाई
				कार्यशील	गैर-कार्यशील	कुल	कार्यशील	गैर-कार्यशील	कुल	कार्यशील	गैर-कार्यशील	कुल	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	अजमेर	राजस्थान	लौह अयस्क	3	13	16	3	13	16	0	0	0	
2.	बेंगलूरु	कर्नाटक	लौह अयस्क	26	102	128	26	102	128	0	0	0	
3.	भुवनेश्वर	ओडिशा	लौह अयस्क	73	67	140	73	67	140	0	0	0	
4.	गोवा	गोवा	लौह अयस्क	109	163	272	109	157	266	0	6	6	6 पट्टे रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
		महाराष्ट्र	लौह अयस्क	6	14	20	6	14	20	0	0	0	
		कर्नाटक	लौह अयस्क	3	4	7	3	2	5	0	2	2	2 पट्टे रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
5.	हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	लौह अयस्क	48	22	70	48	12	60	0	10	10	10 पट्टे रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
6.	जबलपुर	मध्य प्रदेश	लौह अयस्क	29	4	33	29	4	33	0	0	0	
7.	कोलकत्ता	झारखंड	लौह अयस्क	20	18	38	20	17	37	0	1	1	1 पट्टा निलंबित तथा रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश

8.	नागपुर	छत्तीसगढ़	लौह अयस्क	13	2	15	13	2	15	0	0	0	
		मध्य प्रदेश	लौह अयस्क	1	0	1	1	0	1	0	0	0	
		महाराष्ट्र	लौह अयस्क	10	1	11	10	0	10	0	1	1	1 पट्टा रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
9.	रांची	झारखंड	लौह अयस्क	1	0	1	1	0	1	0	0	0	
कुल (लौह अयस्क)				342	410	752	342	390	732	0	20	20	
1.	बेंगलूरु	कर्नाटक	मैंगनीज़ अयस्क	8	22	30	8	22	30	0	0	0	
2.	भुवनेश्वर	ओडिशा	मैंगनीज़ अयस्क	16	29	45	16	28	44	0	1	1	1 पट्टा रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
3.	गोवा	गोवा	मैंगनीज़ अयस्क	2	71	73	2	64	66	0	7	7	7 मामले रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
4.	हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	मैंगनीज़ अयस्क	49	2	51	49	2	51	0	0	0	
5.	जबलपुर	मध्य प्रदेश	मैंगनीज़ अयस्क	2	1	3	2	1	3	0	0	0	
6.	कोलकाता	झारखंड	मैंगनीज़ अयस्क	1	0	1	1	0	1	0	0	0	
7.	नागपुर	मध्य प्रदेश	मैंगनीज़ अयस्क	50	24	74	50	23	73	0	1	1	1 पट्टा रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
		महाराष्ट्र	मैंगनीज़ अयस्क	22	19	41	22	19	41	0	0	0	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
8.	उदयपुर	गुजरात	मैंगनीज अयस्क	1	1	2	1	0	1	0	1	1	1 पट्टा रद्द करने के लिए राज्य
		राजस्थान	मैंगनीज अयस्क	1	0	1	1	0	1	0	0	0	
	कुल (मैंगनीज अयस्क)			152	169	321	152	159	311	0	10	10	
1.	अजमेर	राजस्थान	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	654	1177	1831	654	1045	1699	0	132	132	132 गैर-पंजीकृत पट्टे निलंबित किये गये एवं राज्य सरकार तथा डीजीएम के साथ अनुवर्तन
2.	बेंगलूरु	कर्नाटक	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	44	87	131	44	87	131	0	0	0	
		केरल	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	56	19	75	56	19	75	0	0	0	
3.	भुवनेश्वर	ओडिशा	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	54	326	380	54	215	269	0	111	111	99 पट्टे निलंबित तथा 12 पट्टे रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
4.	चेन्नई	तमिलनाडु	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	633	288	921	633	155	788	0	133	133	133 गैर-पंजीकृत पट्टे निलंबित किये गये
5.	देहरादून	उत्तराखंड	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	64	6	70	64	1	65	0	5	5	1 पट्टा निलंबित, 1 पट्टा निलंबन के लिए सीओएम (एमजेड) को संस्तुत तथा 3 खानों को वी/एससी जारी की

	हिमाचल प्रदेश	लौह/मैंगनीज से भिन्न	33	7	40	33	4	37	0	3	3	2 पट्टों के वीएल/एससी नोटिस जारी और एक पट्टे का निलंबन के लिए सीओएम (नार्थ जोन)
को संस्तुत	हरियाणा	लौह/मैंगनीज से भिन्न	1	2	3	1	0	1	0	2	2	2 पट्टों के वीएल/एससी नोटिस जारी
	जम्मू और कश्मीर	लौह/मैंगनीज से भिन्न	44	12	56	44	6	50	0	6	6	1 पट्टा निलंबित, 3 पट्टों का निलंबन के लिए सीओएम (नार्थ जोन) को संस्तुत और पट्टों का वीएल/एससी नोटिस जारी
6. गोवा	गोवा	लौह/मैंगनीज से भिन्न	2	1	3	2	1	3	0	0	0	
	कर्नाटक	लौह/मैंगनीज से भिन्न	109	96	205	109	84	193	0	12	12	12 पट्टों की पहले ही राज्य डीजीएम को निरस्त करने के लिए संस्तुति करने के लिए
	महाराष्ट्र	लौह/मैंगनीज से भिन्न	25	40	65	25	32	57	0	8	8	8 पट्टों की पहले ही राज्य डीजीएम को निरस्त करने के लिए संस्तुति करने के लिए
7. हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	लौह/मैंगनीज से भिन्न	1194	730	1924	1115	474	1589	79	256	335	335 पट्टों की पहले ही राज्य डीजीएम को निरस्त करने के लिए संस्तुति करने के लिए
8. जबलपुर	मध्य प्रदेश	लौह/मैंगनीज से भिन्न	254	532	786	244	322	566	10	210	220	115 पट्टे निलंबित शेष 105 पट्टों वीएल/एससी नोटिस जारी किया

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		उत्तर प्रदेश	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	29	51	80	29	34	63	0	17	17	17 पट्टों को वीएल/एससी नोटिस जारी किया
9.	कोलकाता	झारखंड	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	27	42	69	27	22	49	0	20	20	7 पट्टे निलंबित एवं 13 पट्टों के लिए राज्य सरकार को निरस्त करने की संस्तुति की
		पश्चिम बंगाल	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	22	27	49	22	9	31	0	18	18	18 पट्टों के निलंबन आदेश जारी
		सिक्किम	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	0	2	2	0	0	0	0	2	2	2 पट्टों के निलंबन आदेश जारी
		असम	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	4	0	4	4	0	4	0	0	0	
		मेघालय	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	14	0	14	14	0	14	0	0	0	
		मणिपुर	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	0	1	1	0	1	1	0	0	0	
10.	नागपुर	छत्तीसगढ़	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	133	181	314	133	124	257	0	57	57	57 पट्टों के लिए राज्य सरकार को निरस्त करने की संस्तुति की
		मध्य प्रदेश	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	54	80	134	54	41	95	0	39	39	39 पट्टों के लिए राज्य सरकार को निरस्त करने की संस्तुति की

	महाराष्ट्र	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	45	70	115	45	56	101	0	14	14	14 पट्टों के लिए राज्य सरकार को निरस्त करने की संस्तुति की
11.	रांची	बिहार	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	8	13	21	8	6	14	0	7	7 पट्टे रद्द करने के लिए राज्य सरकार से सिफारिश
		झारखंड	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	113	68	181	112	20	132	1	48	49 पट्टों के लिए संबंधित राज्य सरकार को निरस्त करने की संस्तुति की
12.	उदयपुर	गुजरात	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	594	417	1011	594	371	965	0	46	46 पट्टे निलंबित
		राजस्थान	लौह/ मैंगनीज से भिन्न	176	438	614	176	369	545	0	69	69 पट्टे निलंबित
कुल (लौह/मैंगनीज से भिन्न)			4386	4713	9099	4296	3498	7794	90	1215	1305	
सकल योग			4880	5292	10172	4790	4047	8837	90	1245	1335	

विवरण-IV

ऑनलाइन रिपोर्टिंग प्रणाली

01.04.2013 से 31.03.2014 तक आईबीएम द्वारा प्राप्त ऑनलाइन रिटर्न

लौह अयस्क	मैंगनीज अयस्क	बॉक्साइट एवं लेटराइट	क्रोमाइट	धातु	माइका	पत्थर	अन्य खनिज	कुल
4062	1618	1412	182	12	27	5	9732	17050

मोबाइल नम्बर पोर्टेबिलिटी योजना

563. श्री जोस के. मणि : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मोबाइल नम्बर पोर्टेबिलिटी (एम.एन.पी.) योजना आरंभ होने के पश्चात् काफी संख्या में ग्राहक एक टेलीकॉम ऑपरेटर को छोड़कर दूसरे टेलीकॉम ऑपरेटर के पास जा रहे हैं;

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

(ग) क्या भारत संचार निगम लिमिटेड (बी.एस.एन.एल.) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) के व्यापक नेटवर्क और तकनीकी क्षमताओं के मद्देनजर एमएनपी योजना के आरंभ होने के पश्चात् इनके ग्राहकों की संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यह सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं कि बी.एस.एन.एल. और एम.टी.एन.एल. अपने ग्राहकों को बेहतर सेवा और प्रतिस्पर्धात्मक कॉल प्रभार उपलब्ध करवाएं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) मोबाइल नम्बर पोर्टेबिलिटी आरंभ होने के बाद से 31.05.2014 तक 100.05 मिलियन उपभोक्ताओं ने अपने पसंद के प्रचालक/नेटवर्क के पास अपना मोबाइल नम्बर पोर्ट करवा लिया है।

(ग) और (घ) मोबाइल नम्बर पोर्टेबिलिटी आरंभ होने के बाद से दिनांक 31.05.2014 तक भारत संचार निगम लिमिटेड और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड में पोर्ट-इन और पोर्ट-आउट किए गए उपभोक्ताओं की संख्या निम्नानुसार है:—

सेवा प्रदाता का नाम	पोर्ट-इन उपभोक्ताओं की संख्या	पोर्ट आउट उपभोक्ताओं की संख्या
भारत संचार निगम लिमिटेड	30,57,788	45,59,566
महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड	69,048	2,78,443

(ङ) भारत संचार निगम लिमिटेड और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड बेहतर उपभोक्ता सेवाएं प्रदान करने तथा उपभोक्ताओं को प्रतियोगी कॉल दरें प्रदान करने के लिए अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित उपाय कर रहे हैं:—

- (i) संकुलित क्षेत्रों में बीटीएस का संवर्धन किया गया है, बेस ट्रांसीवर स्टेशनों (बीटीएस) के अपटाइम की सतत निगरानी की जा रही है और सेवा की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए नेटवर्क का इष्टतम उपयोग किया जा रहा है।
- (ii) उपभोक्ताओं से लिया जाने वाला पोर्टिंग शुल्क समाप्त कर दिया गया है।
- (iii) उपभोक्ताओं की शिकायतों का समाधान करने के उद्देश्य से विशेष प्रकोष्ठों का गठन किया गया है।
- (iv) एग्रेसिव डाटा प्लान (सामान्य पैकेट रेडियो सेवा (जीपीआरएस) और 3जी की पेशकश की जा रही है।
- (v) सभी बेतार उत्पादों के लिए प्रतियोगी कीमतों की पेशकश की जा रही है।
- (vi) बीएसएनएल से सेवाएं प्राप्त करने के लाभ नामतः विश्वसनीय ब्रांड, पारदर्शी बिलिंग, व्यापक नेटवर्क, प्रतियोगी दरों को प्रदर्शित करते हुए मीडिया द्वारा व्यापक प्रचार करवाया जा रहा है।

लौह अयस्क

564. श्री निशिकान्त दुबे : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में उपलब्ध लौह अयस्क के भंडारों की प्रमात्रा का झारखंड सहित राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या देश से लौह अयस्क का निर्यात किया जा रहा है;

(ग) यदि हां, तो गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान निर्यात किए गए लौह अयस्क की प्रमात्रा और मूल्य का ब्यौरा क्या है;

(घ) उन देशों का ब्यौरा क्या है जिनको लौह अयस्क निर्यात किया गया; और

(ङ) देश में सभी क्षेत्रों को लौह अयस्क की उपलब्धता सुनिश्चित करने और इसके निर्यात का विनियमन करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) देश में झारखंड सहित राज्य-वार उपलब्ध लौह अयस्क निक्षेपों की मात्रा का ब्यौरा संलग्न विवरण-1 में दिया गया है।

(ख) जी, हां।

(ग) और (घ) विगत तीन वर्षों के दौरान निर्यात किये गये लौह अयस्क की मात्रा और कीमत का देश-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(ङ) प्राकृतिक संसाधनों के संरक्षण और घरेलू मांग को पूरा करने के लिए दिनांक 30.12.2011 से लौह अयस्क (पैलेट्स को छोड़कर) की सभी श्रेणियों पर लौह अयस्क के निर्यात शुल्क को यथामूल्य आधार पर 20% से बढ़ाकर 30 प्रतिशत कर दिया गया है। लौह अयस्क पैलेट्स पर 27 जनवरी, 2014 से 5% निर्यात शुल्क लगाया गया।

विवरण-I

दिनांक 01.04.2010 को देश में उपलब्ध लौह अयस्क निक्षेपों की मात्रा का राज्य-वार/श्रेणी-वार ब्यौरा

(इकाई: मिलियन टन में)

राज्य	भंडार	शेष संसाधन	कुल	
1	2	3	4	
आंध्र प्रदेश	हेमाटाइट	152.22	229.26	381.48
	मेग्नेटाइट	0.00	1463.54	1463.54
असम	हेमाटाइट	0.00	12.60	12.60
	मेग्नेटाइट	0.00	15.38	15.38
बिहार	हेमाटाइट	0.00	0.06	0.06
	मेग्नेटाइट	0.00	2.66	2.66
छत्तीसगढ़	हेमाटाइट	900.11	2391.71	3291.82
गोवा	हेमाटाइट	469.84	457.33	927.17
	मेग्नेटाइट	15.68	207.00	222.68
झारखंड	हेमाटाइट	2304.14	2292.48	4596.62
	मेग्नेटाइट	0.91	9.63	10.54
कर्नाटक	हेमाटाइट	876.87	1281.81	2158.68
	मेग्नेटाइट	0.00	7801.74	7801.74
केरल	मेग्नेटाइट	0.00	83.44	83.44
मध्य प्रदेश	हेमाटाइट	56.81	174.63	231.44
महाराष्ट्र	हेमाटाइट	13.41	269.80	283.21
	मेग्नेटाइट	0.88	0.49	1.37
मेघालय	हेमाटाइट	0.00	0.23	0.23
	मेग्नेटाइट	0.00	3.38	3.38

1	2	3	4	
नागालैंड	मेग्नेटाइट	0.00	5.28	5.28
ओडिशा	हेमाटाइट	3313.00	2617.23	5930.23
	मेग्नेटाइट	0.05	0.15	0.20
राजस्थान	हेमाटाइट	7.14	23.42	30.56
	मेग्नेटाइट	4.24	522.59	526.83
तमिलनाडु	मेग्नेटाइट	0.00	507.04	507.04
उत्तर प्रदेश	हेमाटाइट	0.00	38.00	38.00
भारत	हेमाटाइट	8093.54	9872.00	17965.54
	मेग्नेटाइट	21.76	10538.88	10560.64

विवरण-II

निर्यात किए गए लौह अयस्क की मात्रा

(मात्रा मिलियन टन में; मूल्य करोड़ रुपए में)

देश	2011-12		2012-13 (अनंतिम)		2013-14 (अनंतिम)	
	मात्रा	मूल्य (अनुमानित)	मात्रा	मूल्य (अनुमानित)	मात्रा	मूल्य (अनुमानित)
चीन	57.73	31764.63	15.85	9030.78	12.05	6384.60
जापान	2.45	1219.49	2.16	1132.27	1.88	1524.40
दक्षिण कोरिया	1.02	639.74	0.14	78.53	0.42	323.56
यूरोप	0.38	233.29	0.19	113.87	0.00	0.00
अन्य	0.16	54.60	0.03	16.57	0.06	48.31
कुल	61.74	33911.75	18.37	10372.02	*14.41	8284.90

पेट्रोल और डीजल में एथेनॉल का मिश्रण

565. श्री दिलीप कुमार मनसुखलाल गांधी :

श्री राजू शेदटी :

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे

कि :

(क) देश में अभी तक कितनी मात्रा में एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल और डीजल की बिक्री की गई है और चीनी और अन्य एथेनॉल उत्पादन उद्योगों द्वारा तेल विपणन कंपनियों को एथेनॉल की आपूर्ति के लिए दी गई निविदाओं/मूल्यों की पेशकश का ब्यौरा क्या है;

(ख) एथेनॉल उत्पादन हेतु और अधिक शीरा उपलब्ध करवाने और एथेनॉल उत्पादन के लिए अन्य स्रोतों जैसे खाद्य फसल/मकई आदि की

संभावना तलाश करने के लिए सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार ने देश में एथेनॉल की कमी को पूरा करने के लिए ब्राजील, संयुक्त राज्य अमेरिका और अन्य देशों से इसका आयात किए जाने की संभावना पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान एथेनॉल का कितनी मात्रा में आयात किया गया?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धमेन्द्र प्रधान) : (क) विगत तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) द्वारा एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल की बिक्री

और तेल उद्योग निविदाओं/ईओआई के लिए एथेनॉल विक्रेताओं द्वारा प्रस्तुत किए गए मूल्यों के ब्यौरा निम्नवत् है:-

वित्त वर्ष	एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल की बिक्री किलो लीटर में		
	आईओसीएल	बीपीसीएल	एचपीसीएल
2011-12	2952290	1976175	189973
2012-13	1895164	1197956	1079252
2013-14	2146508	1314903	1511512
अप्रैल से जून, 2014	820622	375906	513942

रुचि की अभिव्यक्ति (ईओआई)/निविदाएं	एथेनॉल का आधार मूल्य प्रति किलो लीटर
2010 में दी गई रुचि की अभिव्यक्ति	27000 रुपए
2011 में दी गई रुचि की अभिव्यक्ति	27000 रुपए
2012 में दी गई रुचि की अभिव्यक्ति	27000 रुपए
जनवरी, 2013 में जारी की गई सार्वजनिक निविदा	32000 रुपए से 38000 रुपए तक
जुलाई, 2013 में जारी की गई सार्वजनिक निविदा और इसके पश्चात् जनवरी, 2014 में दी गई रुचि की अभिव्यक्ति	34000 रुपए से 38000 रुपए तक

तथापि, एथेनॉल का मिश्रण डीजल के साथ नहीं किया जाता।

(ख) एथेनॉल के उत्पादन में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, सरकार एथेनॉल परियोजनाओं को स्थापित करने के लिए चीनी विकास निधि (एसडीएफ) में चीनी मिलों को परियोजना लागत के 40% तक आसान ऋण उपलब्ध करवा रही है।

(ग) और (घ) सरकार ने दिनांक 22.11.2012 को निर्णय लिया था कि घरेलू आपूर्ति में किसी प्रकार की कमी होने की स्थिति में, ओएमसीज और रसायन कंपनियां एथेनॉल का आयात करने के लिए स्वतंत्र हैं। तथापि, 82 करोड़ लीटर एथेनॉल के लिए ओएमसीज द्वारा दिनांक 18.01.2013 को जारी की गई वैश्विक निविदा को विक्रेताओं द्वारा अत्यधिक मूल्यों मांगे जाने के कारण अंतिम रूप नहीं दिया जा सका था और ओएमसीज द्वारा वैश्विक निविदा को बंद कर दिया गया था।

सरकार ने दिनांक 03.07.2013 को निर्णय लिया था कि देश के उन क्षेत्रों/भागों, जहां एथेनॉल की पर्याप्त मात्रा उपलब्ध है, में पेट्रोल के साथ

एथेनॉल मिश्रण की 5% अनिवार्य अपेक्षा को पूरा करने के लिए ओएमसीज केवल घरेलू स्रोतों से एथेनॉल का प्रापण करेंगी। देश के अन्य भागों में, 5% के अनिवार्य स्तर को प्राप्त करने के लिए एथेनॉल की उपलब्धता पर निर्भर करते हुए एथेनॉल के मिश्रण में उत्तरोत्तर वृद्धि की जाए।

असंगठित क्षेत्र के कामगार

566. श्री एम.बी. राजेश :

श्री के.सी. वेणुगोपाल :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का असंगठित क्षेत्र के कामगारों संबंधी विधान में संशोधन करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में श्रम संबंधी संसदीय स्थायी समिति की सिफारिशों पर विचार किया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का देश में असंगठित क्षेत्र के कामगारों के लिए राष्ट्रीय कोष गठित करने का भी प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार न्यूनतम मजदूरी को उपभोक्ता मूल्य सूचकांक के साथ जोड़ने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) देश में असंगठित क्षेत्र के कामगारों के लिए रोजगार सुरक्षा और न्यूनतम मजदूरी सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :
(क) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, हां। 2010-11 के आम बजट में घोषित राष्ट्रीय सामाजिक सुरक्षा कोष का 1000 करोड़ रुपए के आरंभिक आबंटन के साथ गठन किया गया है। यह कोष असंगठित कामगारों के विभिन्न खंडों के लिए सामाजिक सुरक्षा योजना को सहायता प्रदान करता है क्योंकि इनमें से अधिकतर कामगारों के पास जीवन एवं अपंगता बीमा, स्वास्थ्य देखभाल एवं पेंशन के रूप में सामाजिक सुरक्षा छत्र नहीं है। राष्ट्रीय सामाजिक सुरक्षा कोष के संचालन हेतु श्रम और रोजगार मंत्रालय को नोडल मंत्रालय के रूप में पदनामित किया गया है। स्वास्थ्य एवं प्रसूति लाभ, जीवन एवं अपंगत कवर, वृद्धावस्था संरक्षण से संबंधित योजनाओं अथवा केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित अन्य किसी योजना को मंत्रालय/विभागों के प्रस्तावों के आधार पर असंगठित कामगारों के लिए राष्ट्रीय सामाजिक सुरक्षा कोष से वित्तपोषित किया जाना है।

(घ) न्यूनतम वेतन पहले ही उपभोक्ता मूल्य सूचकांक से संबद्ध है। न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के उपबंधों के अंतर्गत अपने क्षेत्राधिकारों में अनुसूचित नियोजनों में नियोजित कामगारों की न्यूनतम मजदूरी के अधिकतम पांच वर्ष के अंतराल पर निर्धारण, समीक्षा एवं संशोधन हेतु केन्द्र तथा राज्य सरकारें दोनों ही समुचित सरकारें हैं। परिवर्ती महंगाई भत्ते (वीडीए) को अप्रैल एवं अक्टूबर में वर्ष में दो बार आवधिक रूप से संशोधित किया जाता है तथा वेतन को महंगाई से बचाने के लिए विभिन्न अनुसूचित नियोजनों के लिए निर्धारित न्यूनतम वेतन में जोड़ दिया जाता है। वीडीए प्रत्यक्ष रूप से उपभोक्ता मूल्य सूचकांक संख्याओं से संबद्ध है।

(ङ) न्यूनतम मजदूरी अधिनियम के उपबंधों का कार्यान्वयन अपने संबंधित क्षेत्राधिकारों में केन्द्र के साथ-साथ राज्यों द्वारा किया जाता है। केन्द्रीय क्षेत्र में प्रवर्तन केन्द्रीय औद्योगिक संबंध तंत्र (सीआईआरएम)

के निरीक्षण अधिकारियों द्वारा सुनिश्चित किया जाता है। राज्य क्षेत्र में अनुपालन राज्य प्रवर्तन तंत्र के माध्यम से सुनिश्चित किया जाता है। निरीक्षण अधिकारी नियमित निरीक्षण करते हैं तथा न्यूनतम मजदूरी का भुगतान न करने अथवा इससे कम भुगतान करने के किसी मामले से पता चलने पर ये अधिकारी नियोक्ताओं को बकाया मजदूरी का भुगतान करने का परामर्श देते हैं। अनुपालन न करने के मामले में चूककर्ता नियोक्ताओं के खिलाफ शास्ति उपबंध लगाये जाते हैं।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का कारोबार

567. श्रीमती के. मरगथम : क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान देश में विभिन्न केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के कारोबार में वृद्धि हुई है;

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

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) की तुलना में कारोबार का प्रतिशत क्या है; और

(घ) राज्यों के स्वामित्व वाली घाटे में चल रही कंपनियों के कार्य-निष्पादन में सुधार हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पोन. राधाकृष्णन) : (क) और (ख) जी, हां। केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों का पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 का टर्न ओवर क्रमशः रुपये 1498018 करोड़, रुपए 1822049 तथा रुपए 1945777 करोड़ था।

(ग) वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों का सकल मूल्य वर्धन का योगदान क्रमशः 6.18%, 6.14% तथा 5.85% था। पिछले तीन वर्षों के लिए केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों के टर्न ओवर तथा जीडीपी में प्रतिशत वृद्धि नीचे (तालिका-1 में) दी गई है।

तालिका-1

(करोड़ रुपए में)

वर्ष	केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों के टर्न ओवर में प्रतिशत वृद्धि	वर्तमान बाजार मूल्य पर सकल घरेलू उत्पाद में प्रतिशत वृद्धि
1	2	3
2012-13	6.79	12.25

1	2	3
2011-12	21.63	15.74
2010-11	20.34	20.17

*स्रोत: आर्थिक सर्वेक्षण, 2013-14 तालिका संख्या 0.1.

(घ) केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों के कार्यनिष्पादन में सुधार एक सतत् चलने वाली प्रक्रिया है। उनके टर्नअराउण्ड के लिए उद्यम विशिष्ट उपाय संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों तथा केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों द्वारा किए जाते हैं। लोक उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) कजसकी स्थापना सरकार द्वारा दिसंबर, 2004 में की गई थी, संबंधित प्रशासनिक मंत्रालयों/विभागों द्वारा प्रस्तुत रुग्ण/घाटे में चल रहे केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यमों से संबंधित पुनरुद्धार/पुनर्गठन प्रस्तावों पर विचार करता है तथा उपयुक्त सिफारिशें करता है।

उच्च न्यायालय की न्यायपीठों की स्थापना

568. श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कतिपय राज्य सरकारों ने केरल सहित विभिन्न राज्यों में अपने यहां उच्च न्यायालयों की न्यायपीठों की स्थापना के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किए हैं;

(ख) यदि हां, तो वर्तमान स्थिति सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) इन पीठों की स्थापना हेतु सरकार द्वारा क्या मानदंड अपनाए गए हैं/औपचारिकताएं अपेक्षित हैं;

(घ) केरल सहित उन राज्यों का ब्यौरा क्या है जहां इस प्रकार की पीठें स्थापित कर दी गई हैं; और

(ङ) क्या सरकार का देश भर में इस प्रकार की पीठें स्थापित करने का इरादा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) जसवंत सिंह आयोग द्वारा की गई सिफारिशों और रिट याचिका (सिविल) संख्या 379/2000 में सर्वोच्च न्यायालय द्वारा घोषित निर्णय के अनुसरण में राज्य सरकार के पूर्ण प्रस्ताव पर सम्यक् विचार के पश्चात् उच्च न्यायालय की न्यायपीठ (न्यायपीठों) को स्थापित किया गया है, जिसे संबंधित उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश की सहमति के साथ अवसंरचना प्रदान की जाती है और व्यय को पूरा

करना, जिससे उच्च न्यायालय और अपने न्यायपीठ के दिन-प्रतिदिन के प्रशासन की देखभाल अपेक्षित है।

केरल राज्य सरकार ने केरल उच्च न्यायालय की एक न्यायपीठ तिरुअंतपुरम में स्थापित किए जाने का अनुरोध भेजा था। केरल उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायमूर्ति क तिरुअंतपुरम में उच्च न्यायालय की पीठ की स्थापना के लिए अनुमोदित नहीं दिया है।

उच्च न्यायालयों की न्यायपीठों की स्थापना के लिए राज्य सरकारों से प्राप्त अनुरोधों की प्रास्थिति निम्न प्रकार है:—

1. पश्चिमी बंगाल : कलकत्ता उच्च न्यायालय ने सूचित किया है कि जलपाईगुड़ी में सर्किट न्यायपीठ की स्थापना के लिए वर्तमान में पर्याप्त अवसंरचना सुविधाएं नहीं हैं। किसी सर्किट न्यायपीठ की स्थापना करने के लिए कुछ और समय लगेगा। तदनुसार, माननीय राष्ट्रपति को अवगत कराया गया है और उनका अनुमोदन, कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा सभी अवसंरचना की तैयारी की सूचना के पश्चात् आवश्यक अधिसूचना/आदेश जारी करने के लिए अभिप्राप्त किया गया है।
2. हिमाचल प्रदेश : हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय की एक न्यायपीठ की, धर्मशाला में, स्थापना के प्रस्ताव पर हिमाचल प्रदेश उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायमूर्ति द्वारा सहमति नहीं दी गई है।
3. ओडिशा : ओडिशा के पश्चिमी और दक्षिणी क्षेत्रों में ओडिशा उच्च न्यायालय की दो न्यायपीठों की स्थापना के प्रस्ताव को मुख्य न्यायमूर्ति, ओडिशा उच्च न्यायालय को निर्दिष्ट किया गया था। मुख्य न्यायमूर्ति, ओडिशा उच्च न्यायालय ने सूचित किया है कि मामले की सभी तथ्यों और परिस्थितियों की दृष्टि से सम्यक् अनुक्रम में उच्च न्यायालय द्वारा उसका परीक्षण किया जाएगा।

उच्च न्यायालयों और उनकी न्यायपीठों के ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

उच्च न्यायालय और उनकी न्यायपीठें

क्र. सं.	उच्च न्यायालय	मूल स्थान	अधिकारिता	स्थाई न्यायपीठ और वह तारीख जिससे न्यायपीठ ने कार्य करना शुरू किया है
1	2	3	4	5
1.	इलाहाबाद	इलाहाबाद	उत्तर प्रदेश	लखनऊ (01.07.1948)
2.	मध्य प्रदेश	हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	—
3.	मुंबई	मुंबई	महाराष्ट्र, गोवा, दमन और दीव, दादरा और नगर हवेली	नागपुर (01.05.1960) पंणजी (01.07.1948) औरंगाबाद (27.08.1984)
4.	कोलकाता	कोलकाता	पश्चिमी बंगाल तथा अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	जलपाईगुड़ी स्थित क्षेत्रग न्यायपीठ (अभी कार्य आरंभ होना बाकी है)
5.	छत्तीसगढ़	बिलासपुर	छत्तीसगढ़	—
6.	दिल्ली	नई दिल्ली	राष्ट्रीय राजधानी राज्य क्षेत्र दिल्ली	—
7.	गोवाहाटी	गुवाहाटी	असम, नागालैंड, मिजोरम तथा अरुणाचल प्रदेश	कोहिमा (10.02.1990) आईजोल (05.07.1990) ईटानगर (12.08.2000)
8.	गुजरात	सोला (अहमदाबाद)	गुजरात	—
9.	हिमाचल प्रदेश	शिमला	हिमाचल प्रदेश	—
10.	जम्मू और कश्मीर	जम्मू और कश्मीर	जम्मू और कश्मीर	—
11.	झारखंड	रांची	झारखंड	—
12.	कर्नाटक	बेंगलूरु	कर्नाटक	धारवाड़ (24.08.2013) गुलबर्गा (31.08.2013)
13.	केरल	कोच्चि	केरल और लक्षद्वीप समूह	—
14.	मध्य प्रदेश	जबलपुर	मध्य प्रदेश	ग्वालियर (01.11.1956) इंदौर (01.11.1956)
15.	मद्रास	चेन्नई	तलिनाडु और पुदुचेरी	मदुराई (24.01.2004)
16.	ओडिशा	कटक	ओडिशा	—
17.	पटना	पटना	बिहार	—

1	2	3	4	5
18.	पंजाब और हरियाणा	चंडीगढ़	पंजाब, हरियाणा और चंडीगढ़	—
19.	राजस्थान	जोधपुर	राजस्थान	जयपुर (31.07.1977)
20.	सिक्किम	मंगटोक	सिक्किम	
21.	उत्तराखंड	नैनीताल	उत्तराखंड	
22.	मणिपुर	इम्फाल	मणिपुर	
23.	मेघालय	शिलांग	मेघालय	
24.	त्रिपुरा	अगरतला	त्रिपुरा	—

• देश में 24 न्यायालय है।

• उपरोक्त से केवल 7 उच्च न्यायालयों (इलाहाबाद, मुम्बई, गुवाहाटी, कर्नाटक, मध्य प्रदेश, मद्रास और राजस्थान) की 13 स्थाई न्यायपीठें हैं।

[हिन्दी]

डाकघरों में सुविधाएं

569. श्री गणेश सिंह :

श्री वी. श्रीरामुलु :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के सभी डाकघरों में ई-मेल, इंटरनेट और कम्प्यूटर की सुविधाएं प्रदान की गई हैं;

(ख) यदि हां, तो मध्य प्रदेश सहित तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या सरकार का कुछ बंद डाकघरों को पुनः खोलने का प्रस्ताव है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रविशंकर प्रसाद) : (क) सभी 25,145 विभागीय डाकघरों को कम्प्यूटर सुविधाएं प्रदान की गई हैं। 24,465 विभागीय डाकघरों में ई-मेल तथा इंटरनेट सुविधाएं प्रदान की गई हैं।

(ख) मध्य प्रदेश सहित उन डाकघरों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है जहां ई-मेल, इंटरनेट तथा कम्प्यूटर की सुविधाएं प्रदान की गई हैं।

(ग) शेष 680 विभागीय डाकघरों में ई-मेल तथा इंटरनेट की सुविधाएं 31 मार्च, 2015 तक उपलब्ध करा दी जाएंगी।

(घ) और (ङ) सरकार का ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, ऐसे डाकघर जो अस्थायी विलय, भवन इत्यादि की अनुपलब्धता के कारण बंद हुए हैं, उन्हें उपयुक्त भवन उपलब्ध होने तथा डाकघरों को खोलने संबंधी निर्धारित मानदंडों के पूरा होने पर पुनः खोला जाता है।

विवरण

कम्प्यूटरीकृत डाकघरों की राज्य-वार संख्या

क्र.	राज्य/राष्ट्रीय राजधानी सं. क्षेत्र/संघ राज्य क्षेत्र	कम्प्यूटरों से लैस डाकघरों की संख्या	इंटरनेट एवं ई-मेल सुविधाओं से युक्त डाकघरों की संख्या
1	2	3	4
1.	आंध्र प्रदेश	2344	2439
2.	असम	632	582
3.	अरुणाचल प्रदेश	59	49

1	2	3	4
4.	बिहार	1043	1043
5.	छत्तीसगढ़	343	335
6.	गुजरात	1319	1319
7.	गोवा	104	104
8.	हरियाणा	490	490
9.	हिमाचल प्रदेश	462	418
10.	जम्मू और कश्मीर	252	251
11.	झारखंड	455	454
12.	कर्नाटक	1683	1683
13.	केरल	1500	1498
14.	मध्य प्रदेश	1075	1061
15.	महाराष्ट्र	2116	2109
16.	मेघालय	64	41
17.	मणिपुर	54	38
18.	मिज़ोरम	64	39
19.	नागालैंड	41	22
20.	ओडिशा	1192	1147
21.	पंजाब	730	719
22.	राजस्थान	1334	1334
23.	सिक्किम	23	18
24.	तमिलनाडु	2552	2552
25.	त्रिपुरा	96	79
26.	उत्तर प्रदेश	2540	2540
27.	उत्तराखंड	383	341
28.	पश्चिम बंगाल	1690	1261
29.	दिल्ली	393	393

1	2	3	4
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	27	22
31.	चंडीगढ़	41	41
32.	दादरा और नगर हवेली	3	2
33.	दमन और दीव समूह	7	7
34.	लक्षद्वीप	7	7
35.	माहे	1	1
36.	पुदुचेरी	26	26
कुल		25145	24465

बेरोजगारी दर में विसंगति

570. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण :

श्री दुष्यंत चौटाला :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार इस बात से अवगत है कि शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में बेरोजगारी दर में विसंगति है और क्या पुरुषों की तुलना में महिलाओं में बेरोजगारी दर अधिक है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान देश में बेरोजगारी दर का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान बेरोजगारी के उच्च और निम्न प्रतिशत में योगदान करने वाले कारकों का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का इस विसंगति की रोकथाम के लिए क्षेत्र आधारित रोजगार सृजन योजना आरंभ करने का कोई प्रस्ताव है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) देश में बेरोजगारी की दर में कमी लाने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं ?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण कार्यालय द्वारा 2011-12 के दौरान रोजगार एवं बेरोजगारी पर आयोजित किए गए हालिया सर्वेक्षण के परिणामों के

अनुसार, ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों में पुरुषों एवं महिलाओं हेतु सामान्य स्थिति आधार पर बेरोजगारी पर नीचे दी गई है:—

आवास	पुरुष	महिलाएं	व्यक्ति
ग्रामीण	1.7	1.7	1.7
शहरी	3.0	5.2	3.4
कुल	2.1	2.4	2.2

(ख) सामान्य स्थिति आधार पर देश में एनएसएस सर्वेक्षणों से प्राप्त बेरोजगारी दरों का राज्य-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) बेरोजगारी दर को प्रभावित करने में योगदान देने वाली कारक ये हैं — जनसंख्या का आकार एवं ढांचा, श्रम बल का स्तर एवं रोजगार।

(घ) और (ङ) सरकार विद्यमान सार्वजनिक रोजगार सृजन योजनाओं जैसे महात्मा गांधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना (एमजीएनआरईजीए), स्वर्णजयंती शहरी रोजगार योजना (एसजेएसआरवाई), प्रधानमंत्री रोजगार सृजन कार्यक्रम (पीएमईजीपी) तथा राष्ट्रीय ग्रामीण आजीविका मिशन (एनआरएलएम) के अतिरिक्त श्रम-सघन विनिर्माण का संवर्धन कर रही है तथा पर्यटन एवं कृषि-आधारित उद्योगों का संवर्धन करके रोजगार अवसरों में वृद्धि कर रही है। 12वीं पंचवर्षीय योजना में गैर-कृषि क्षेत्र में 5 करोड़ नए कार्य अवसर सृजित किए जाने तथा इतनी ही संख्या में कौशल प्रमाणीकरण प्रदान करने की योजना बनाई गई है। यह भी निर्णय लिया गया है कि जनजातीय उप-योजना को विशेष केंद्रीय सहायता (एससीए-टीएसपी), बहु-क्षेत्रक सहायता कार्यक्रम निधियों का कम-से-कम 10% तथा सीमा क्षेत्र विकास कार्यक्रम निधियों का 5% कौशल विकास तथा युवाओं की नियोजनीयता बढ़ाने के लिए प्रयोग किया जाए।

विवरण

2004-05, 2009-10 तथा 2011-12 के दौरान सामान्य स्थिति आधार पर ग्रामीण एवं शहरी क्षेत्रों में राज्य-वार बेरोजगारी दर

क्र. सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2004-05		2009-10		2011-12	
		ग्रामीण	शहरी	ग्रामीण	शहरी	ग्रामीण	शहरी
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	आंध्र प्रदेश	0.7	3.6	1.2	3.1	1.2	4.3
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.9	1.2	1.3	3.4	1.7	4.8
3.	असम	2.6	7.2	3.9	5.2	4.5	5.6
4.	बिहार	1.8	6.4	2.0	7.3	3.2	5.6
5.	छत्तीसगढ़	0.6	3.5	0.6	2.9	0.8	4.3
6.	दिल्ली	1.9	4.8	1.7	2.6	7.8	3.5
7.	गोवा	11.1	8.7	4.7	4.1	5.1	4.6
8.	गुजरात	0.5	2.4	0.8	1.8	0.3	0.8
9.	हरियाणा	2.2	4.0	1.8	2.5	2.4	4.2
10.	हिमाचल प्रदेश	1.8	3.8	1.6	4.9	1.0	4.0
11.	जम्मू और कश्मीर	1.6	4.9	2.5	6.0	2.5	7.0
12.	झारखंड	1.4	6.5	3.9	6.3	2.1	8.1

1	2	3	4	5	6	7	8
13.	कर्नाटक	0.7	2.8	0.5	2.7	0.9	2.9
14.	केरल	10.7	15.6	7.5	7.3	6.8	6.1
15.	मध्य प्रदेश	0.5	2.8	0.7	2.9	0.4	2.6
16.	महाराष्ट्र	1.0	3.6	0.6	3.2	0.7	2.3
17.	मणिपुर	1.1	5.5	3.8	4.8	2.6	7.1
18.	मेघालय	0.3	3.5	0.4	5.1	0.4	2.8
19.	मिज़ोरम	0.3	1.9	1.3	2.8	1.8	5.0
20.	नागालैंड	1.8	5.5	10.6	9.2	15.1	23.8
21.	ओडिशा	5.0	13.4	3.0	4.2	2.2	3.5
22.	पंजाब	3.8	5.0	2.6	4.8	1.9	2.8
23.	राजस्थान	0.7	2.9	0.4	2.2	0.7	3.1
24.	सिक्किम	2.4	3.7	4.3	0.0	1.0	2.3
25.	तमिलनाडु	1.2	3.5	1.8	3.2	2.0	2.7
26.	त्रिपुरा	13.3	28.0	9.2	17.1	10.5	25.2
27.	उत्तराखण्ड	1.3	5.4	1.6	2.9	2.5	5.3
28.	उत्तर प्रदेश	0.6	3.3	1.0	2.9	0.9	4.1
29.	पश्चिम बंगाल	2.5	6.2	1.9	4.0	2.7	4.8
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	6.2	8.8	8.0	8.4	5.4	8.6
31.	चंडीगढ़	2.6	4.0	24.7	3.4	0.0	6.4
32.	दादरा और नगर हवेली	3.3	3.0	4.8	5.3	0.0	0.0
33.	दमन और दीव	0.3	3.0	4.0	2.4	0.0	0.5
34.	लक्षद्वीप	7.5	25.0	9.7	5.7	16.0	11.5
35.	पुदुचेरी	7.0	8.1	3.0	3.1	0.8	2.9
अखिल भारत		1.7	4.5	1.6	3.4	1.7	3.4

दूरसंचार कंपनियों का कार्यकरण

571. श्री प्रतापराव जाधव :

श्री चन्द्रकांत खैरे :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत संचार निगम लिमिटेड और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड ने अपने अधिकांश कार्य को आउटसोर्स कर दिया है;

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

(ग) क्या इससे दोनों दूरसंचार कंपनियों का कार्यकरण प्रभावित हुआ है और उनके राजस्व सृजन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) ने सूचित किया है कि उनका अधिकांश कार्य उनके अपने कर्मचारियों द्वारा किया जाता है। तथापि, उपभोक्ता कॉल केन्द्र प्रचालन, डीजल जेनरेटर (डीजी) सेटों, एंयर कंडीशनिंग उपकरणों आदि जैसे इलैक्ट्रिकल साधनों का प्रचालन एवं रख-रखाव का कार्य आउटसोर्स किया जाता है। कुछ स्थानों पर भारत संचार निगम लिमिटेड ने ब्रांडबैंड नेटवर्क के रख-रखाव और ऑप्टिकल फाइबर केबल की मरम्मत का कार्य आउटसोर्स किया है।

(ग) भारत संचार निगम लिमिटेड ने सूचित किया है कि कतिपय कार्यों की आउटसोर्सिंग किए जाने से उनके राजस्व सृजन पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ा है।

(घ) और (ङ) उपर्युक्त (ग) के उत्तर को देखते हुए कोई प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

4जी सेवाओं को आरंभ करना

572. श्री कोडिकुनील सुरेश : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दूरसंचार क्षेत्र में चौथी पीढ़ी (4जी) की मोबाइल सेवाएं आरंभ करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और 4जी सेवाएं प्रदान करने के लिए किन एजेंसियों की पहचान की गई है;

(ग) क्या देश के सभी गांवों को ब्रांडबैंड इंटरनेट सेवाओं से जोड़ दिया गया है/जोड़े जाने का प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

(ङ) शेष गांवों को कब तक ब्रांडबैंड इंटरनेट सेवाओं से जोड़े जाने की संभावना है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

निर्वाचन प्रणाली में सुधार

573. श्री जगदम्बिका पाल :

श्री अनुराग सिंह ठाकुर :

क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश की वर्तमान निर्वाचन प्रणाली में अनुचित तरीकों के प्रभाव में ती से वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन खामियों की रोकथाम के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या सरकार अस्वीकार करने और वापस बुलाने के अधिकार को चुनाव सुधार के रूप में शामिल करने पर विचार कर रही है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) सरकार के पास इस निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए कि देश में वर्तमान निर्वाचन प्रणाली में अनुचित साधनों का प्रभाव शीघ्रता से बढ़ रहा है, कोई आनुभविक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ग) से (ङ) निर्वाचन सुधारों का मुद्दा अपनी संपूर्णता में जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ खारिज करने का अधिकार और वापस मांगने का अधिकार से संबंधित मुद्दे भी सम्मिलित हैं, भारत के विधि आयोग को उसकी सिफारिशों के लिए निर्दिष्ट किया गया है। भारत के विधि आयोग की सिफारिशों के प्राप्त होने पर पणधारियों के साथ परामर्श करके मामलों का और परीक्षण किया जाएगा।

[अनुवाद]

रोजगार सृजन में गत्यावरोध

574. श्री श्रीरंग आप्पा बारणे : क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही के वर्षों में विकास दर और रोजगार सृजन में ठहरव आया है;

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

(ग) क्या भारत की विकास दर में तेजी लाने और रोजगार को बढ़ावा देने के लिए श्रम बाजार में सुधार किए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) : (क) और (ख) सकल घरेलू उत्पाद और रोजगार के अनुमान सांख्यिकी एवं कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के क्रमशः केन्द्रीय सांख्यिकी कार्यालय (सीएसओ) और राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण (एनएसएस) कार्यालय द्वारा जारी किए जाते हैं। वर्ष 2009-10 और 2011-12 के लिए राष्ट्रीय प्रतिदर्श सर्वेक्षण के परिणामों के अनुसार रोजगार 46.5 करोड़ से बढ़कर 47.4 करोड़ हो गया और इस प्रकार 0.5% की वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की गई और इसी अवधि के दौरान सकल घरेलू उत्पाद में 7.8 प्रतिशत वृद्धि हुई।

(ग) और (घ) सरकार रोजगार को बढ़ावा देने के लिए सामान्य विकास प्रक्रिया और रोजगार सृजन योजनाओं के जरिए निरंतर प्रयास करती रही है। श्रम बाजार में रोजगार से संबंधित सूचना के आदान-प्रदान में सुधार करने हेतु सरकार ने रोजगार से संबंधित अन्य सहायता सहित विद्यार्थियों एवं रोजगार चाहने वालों को परामर्श से संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए राज्य सरकारों के साथ सहयोग से रोजगार कार्यालयों को आजीविका केन्द्रों में परिवर्तित करने का भी निर्णय लिया है।

[हिन्दी]

साइबर अपराध की घटनाओं की रोकथाम

575. श्री सुनील कुमार सिंह :

श्री बी.वी. नाईक :

क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में साइबर अपराधों की संख्या में निरंतर वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान इस प्रकार की कितनी घटनाएं घटित हुईं;

(ग) क्या सरकार ने इस प्रकार के साइबर अपराधों की रोकथाम के लिए कोई रणनीति अपनाई है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) सूचना प्रौद्योगिकी तथा संबंधित सेवाओं के प्रसार से साइबर अपराधों तथा वेबसाइट हैक करने की घटनाओं की संख्या में वृद्धि है। साइबर घटनाओं की वृद्धि वैश्विक स्तर पर हो रही वृद्धि के समान है। राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड ब्यूरो (एनसीआरबी) के पास उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार वर्ष 2011, 2012 और 2013 के दौरान सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम के अंतर्गत क्रमशः कुल 1791, 2876 और 4356 साइबर अपराध के मामले दर्ज किए गए, इस प्रकार यह रुझान में वृद्धि दर्शाता है। वर्ष 2011, 2012 और 2013 में भारतीय दंड संहिता (आईपीसी) की साइबर अपराध से संबंधित धाराओं के अंतर्गत क्रमशः कुल 422, 601 और 1337 मामले दर्ज किए गए। इसके अलावा, वर्ष 2011, 2012, 2013 और 2014 (मई तक) भारतीय कम्प्यूटर आपात प्रतिक्रिया दल (सर्ट-इन) को सुरक्षा घटनाओं से संबंधित क्रमशः 13301, 22060, 71780 और 62189 मामले रिपोर्ट किए गए जिनमें फिशिंग, स्कैनिंग, स्पैम, विद्वेषमूलक कोड, वेबसाइट हमले आदि शामिल थे।

(ग) सरकार ने देश में साइबर अपराधों/घटनाओं की जांच के लिए कई उपाय और नीतिगत निर्णय किए हैं। इनके विवरण निम्नानुसार हैं:-

(i) साइबर सुरक्षा के मुद्दे का समग्र ढंग से समाधान करने के प्रयोजन से सरकार ने जनता के इस्तेमाल और सभी संगत

पणधारकों द्वारा कार्यान्वयन के लिए 2.7.2013 को "राष्ट्रीय साइबर सुरक्षा नीति-2013" जारी की है। इस नीति का उद्देश्य सुरक्षित कम्प्यूटिंग परिवेश के सृजन को सुकर बनाना और इलेक्ट्रॉनिक लेन-देनों में पर्याप्त विश्वास पैदा करने के साथ-साथ साइबर स्पेश की सुरक्षा के लिए पणधारकों की कार्रवाई का दिश निर्देशन करना भी है।

- (ii) सूचना प्रौद्योगिकी (संशोधन) अधिनियम, 2008 द्वारा यथासंशोधित सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम, 2000 दिनांक 27.10.2009 को लागू किया गया है। इस अधिनियम में विभिन्न प्रकार के साइबर अपराधों का सामना करने और सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना के सुरक्षा संबंधी उल्लंघनों के लिए भी कानूनी ढांचा प्रदान किया गया है।
- (iii) गृह मंत्रालय ने साइबर अपराध पर राज्य सरकारों और संघ शासित क्षेत्रों के प्रशासन को सलाह जारी की है। राज्य सरकारों को साइबर अपराधों का सामना करने के लिए पर्याप्त तकनीकी क्षमता का निर्माण करने की सलाह दी गई है, जिसमें तकनीकी अवसंरचना, साइबर पुलिस स्टेशन और साइबर अपराधों का पता लगाने, पंजीकरण करने, जांच और अभियोजन के लिए प्रशिक्षित जनशक्ति शामिल है। विशेष रूप से साइबर न्यायिक सेवाएं देने तथा साइबर न्यायविज्ञान पर एक राष्ट्रीय अनुसंधान एवं प्रशिक्षण केन्द्र के रूप में कार्य करने के लिए एक राष्ट्रीय उत्कृष्टता केन्द्र की स्थापना हेतु भी कदम उठाए गए हैं।
- (iv) डिजिटल साक्ष्य एकत्र करने, विश्लेषण करने और न्यायालय में उन्हें प्रस्तुत करने के लिए साइबर न्यायिक टूलों के विकास, प्रयोक्ताओं, विशेष रूप से पुलिस और न्याय अधिकारियों द्वारा इन टूलों के इस्तेमाल हेतु प्रशिक्षण और जांच के लिए अवसंरचना की स्थापना हेतु एक बड़ा कार्यक्रम शुरू किया गया है।
- (v) सरकार ने डिजिटल साक्ष्य की खोज करने, जब्ती, विश्लेषण और न्यायालय में प्रस्तुत करने के लिए जांच मैनुअलों और प्रक्रियाओं का एक सेट तैयार किया है। इन मैनुअलों को सभी राज्यों में कानून प्रवर्तन एजेंसियों को परिचालित किया गया है।
- (vi) भारतीय कम्प्यूटर आपात प्रतिक्रिया दल (सर्ट-इन) और प्रगत संगणन विकास केन्द्र (सी-डैक) डिजिटल साक्ष्य एकत्रित करने, विश्लेषण करने और प्रस्तुत करने की

कार्यविधियों और प्रणालियों पर प्रवर्तन एजेंसियों, फॉरेंसिक प्रयोगशालाओं तथा न्यायपालिका को बुनियादी और उन्नत प्रशिक्षण प्रदान कर रहे हैं।

- (vii) सीबीआई से जुड़े पुलिस अधिकारियों को साइबर फॉरेंसिक और साइबर अपराधों की जांच के लिए बुनियादी और उन्नत प्रशिक्षण देने हेतु केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो (सीबीआई) की प्रशिक्षण अकादमी में साइबर फॉरेंसिक प्रशिक्षण प्रयोगशाला की स्थापना की गई है। इसके अलावा, सरकार ने केरल, असम, मिज़ोरम, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश, त्रिपुरा, मेघालय, मणिपुर तथा जम्मू और कश्मीर राज्यों में वहां के कानून प्रवर्तन अधिकारियों और न्यायपालिका के लिए साइबर फॉरेंसिक प्रशिक्षण और जांच प्रयोगशालाओं की स्थापना की है।
- (viii) भारतीय डेटा सुरक्षा परिषद् (डीएससीआई), नैसकॉम के सहयोग से मुम्बई, बेंगलूरु, पुणे और कोलकाता में साइबर फॉरेंसिक प्रयोगशालाओं की स्थापना की गई है, जिससे कि साइबर अपराधों की जांच के संबंध में जागरूकता पैदा करने और प्रशिक्षण हेतु कार्यक्रम तैयार किए जा सकें। नेशनल लॉ स्कूल बेंगलूरु और नलसर विधि विश्वविद्यालय, हैदराबाद भी न्यायिक अधिकारियों के लिए साइबर कानून और साइबर अपराधों पर कई जागरूकता और प्रशिक्षण कार्यक्रम चला रहे हैं।
- (ix) भारतीय रिजर्व बैंक ने सभी वाणिज्यिक बैंकों को फिशिंग हमलों पर एक परिपत्र और फिशिंग हमलों से निपटने के लिए निवारक/निर्देशी उपाय जारी किए हैं। आरबीआई ने बैंकों को प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल की भी सलाह दी है जिससे कि व्यापार प्रक्रिया में सहायता मिल सके और आरबीआई द्वारा समय-समय पर जारी की गई सभी शर्तों का कार्यान्वयन किया जा सके। बैंकों को यह भी सलाह दी गई है कि वे आधारभूत संगठनात्मक ढांचे का कार्यान्वयन सुनिश्चित करें और इंटरनेट के जरिए वित्तीय धोखाधड़ी को रोकने के लिए नीति और प्रक्रिया निर्धारित एवं लागू करें। आरबीआई ने बैंकों को क्रेडिट/डेबिट/प्रीपेड कार्डों के बारे में उपलब्ध सूचना के आधार पर सभी ऑनलाइन लेन-देनों के अतिरिक्त प्रमाणीकरण/वैधीकरण की व्यवस्था अनिवार्य रूप से लागू करने के निदेश दिए हैं। आरबीआई ने यह भी सुझाव दिया है कि चिप आधारित कार्डों को चुंबकीय पट्टी आधारित कार्डों को चुंबकीय पट्टी आधारित कार्डों के विकल्प के रूप

में इस्तेमाल किया जाए जिससे कि एटीएम कार्डों की स्कमिंग को रोका जा सके।

- (x) भारतीय रिजर्व बैंक ने दिनांक 1 जुलाई, 2011 को बैंकों द्वारा क्रेडिट कार्ड प्रचालन पर एक परिपत्र जारी किया था। बैंकों को धोखाधड़ी से निपटने और सुरक्षात्मक धोखाधड़ी नियंत्रण और प्रवर्तन संबंधी उपाय करने के लिए आंतरिक नियंत्रण प्रणाली स्थापित करने की सलाह दी गई है। बैंकों से 'अपने ग्राहक को जानें (केवाईसी)' संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने की अपेक्षा है। आरबीआई ने निधियों के अंतरण संबंधी जाली (छद्म) प्रस्तावों, लॉटरी में सहभागिता के लिए धन प्रेषण, धन परिचालन योजनाओं और सस्ती/घटिया निधियों के अन्य जाली प्रस्तावों के संबंध में भी सलाह जारी की है। आरबीआई ने विदेश से सस्ती निधियों के प्रेषण संबंधी जाली प्रस्तावों के विरुद्ध अधिसूचना के माध्यम से जनता को आगाह किया है।
- (xi) वित्तीय सेवाओं के लिए सूचना साझा करने और विश्लेषण हेतु केंद्र (आईएसएसी) की स्थापना बैंकिंग प्रौद्योगिकी में अनुसंधान और विकास संस्थान (आईडीआरबीटी) में की गई है। यह केंद्र वित्तीय क्षेत्र में साइबर घटनाओं पर सूचना का आदान-प्रदान करता है और उन्हें इनके उन्मूलन हेतु उचित उपाय करने की सलाह देता है। विद्युत और पेट्रोलियम क्षेत्र में भी ऐसे आईएसएसी की स्थापना के लिए कार्रवाई शुरू की गई है।
- (xii) भारतीय कम्प्यूटर आपात प्रतिक्रिया दल (सर्ट-इन) नवीनतम साइबर हमलों के बारे में चेतावनी और परामर्श जारी करता है तथा इनसे निपटने के लिए नियमित आधार पर कारगर उपाय जारी करता है। सर्ट-इन वेबसाइटों के सुरक्षा के लिए दिशा-निर्देश प्रकाशित किए हैं जो इसकी वेबसाइट (www.cert-in.org.in) पर उपलब्ध है। सर्ट-इन वेबसाइटों को सुरक्षित ढंग से होस्ट करने और साइबर हमलों के उन्मूलन के बारे में प्रणाली प्रशासकों को जागरूक बनाने के लिए नियमित रूप से प्रशिक्षण कार्यक्रम का भी संचालन करता है।
- (xiii) सरकार साइबर सुरक्षा के क्षेत्र में अनुसंधान और विकास (आर एंड डी) कर स्वदेशी प्रौद्योगिकी के विकास को प्रोत्साहित कर रही है।
- (xiv) अपनी कम्प्यूटर प्रणालियों की सुरक्षा और इंटरनेट पर संभावित जोखिमों के बारे में बच्चों, घरेलू प्रयोक्ताओं और व्यस्क

लोगों को जागरूक बनाने के लिए एक वेबसाइट (secureyourpc.in) उपलब्ध है।

(घ) साइबर अपराध/घटनाओं का क्षेत्र प्रौद्योगिकी की दृष्टि से बहुत ही संवेदनशील है और प्रौद्योगिकीय नवोदभव के साथ साइबर अपराध की नई तकनीक पैदा हो रही है। सरकार साइबर अपराधों को रोकने के लिए आवश्यकतानुसार नीतियों और उपायों की समीक्षा के लिए आवश्यक कदम उठा रही है।

[अनुवाद]

पीडीएस केरोसीन का आवंटन

576. श्री नारणभाई भिखाभाई काछादिया : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार के पास राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली के अंतर्गत केरोसीन का आवंटन करने के कोई मानदंड हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने विभिन्न राज्यों में पीडीएस केरोसीन के अन्यत्र उपयोग पर ध्यान दिया है;

(घ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उन पर क्या कार्रवाई की गई; और

(ङ) अन्यत्र उपयोग सहित केरोसीन के वितरण में खामियों को दूर करने के लिए सरकार द्वारा क्या निवारण उपाय किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) जी, हां। पीडीएस मिट्टी तेल कोटे का पुनर्गठन, घरेलू एलपीजी/पीएनजी कनेक्शनों की वृद्धि होने, पूर्ववर्ती वर्षों में संबंधित राज्यों/यूटीज द्वारा पीडीएस मिट्टी तेल का कोटा नहीं उठाने और गैर-एलपीजी और गैर-एलपीजी आबादी के लिए प्रति व्यक्ति पीडीएस मिट्टी तेल के आवंटन को सीमित करने जैसे विभिन्न कारणों के आधार पर किया जाता है। तथापि, सरकार ने 2012-13 से राज्यों/यूटीज को विशेष आवश्यकताओं के लिए, प्रत्येक वित्त वर्ष के दौरान, गैर-राजसहायत दरों पर पीडीएस मिट्टी तेल का एक मास का कोटा लेने की अनुमति देने का निर्णय लिया है।

(ग) और (घ) पीडीसी मिट्टी तेल और पेट्रोल/डीजल के बीच मूल्य में पर्याप्त अंतर होने के कारण, कुछ बेइमान तत्वों द्वारा आर्थिक लाभ प्राप्त करने के लिए पीडीएस मिट्टी तेल की कालाबाजारी/विपणन की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता।

सार्वजनिक क्षेत्र की ओएमसीज ने बताया है कि उनके द्वारा किए गए निरीक्षणों और संबंधित जिला/राज्य प्राधिकारियों से प्राप्त रिपोर्टों के आधार पर, पीडीएस मिट्टी तेल में कालाबाजारी, मिलावट, विपथन और वितरण में अनियमितताओं के 93 मामलों पिछले तीन वर्षों और चालू वर्ष (अप्रैल-जून, 2014) के दौरान, का पता लगाया गया था। इस अवधि के दौरान मिट्टी तेल के विपथन/कालाबाजारी के सिद्ध मामलों के लिए मिट्टी तेल के 6 डीलरों को समाप्त कर दिया गया था।

(ड) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) द्वारा मिट्टी तेल डीलरों को पीडीएस मिट्टी तेल की आपूर्तियां एक्स-एमआई (विपणन संस्थापन) पर की जाती हैं। राशनकार्ड धारकों को राज्य के भीतर पीडीएस मिट्टी तेल का राशन की दुकानों/खुदरा डीलरों के माध्यम से आगे के वितरण का नियंत्रण और निगरानी राज्य सरकार द्वारा की जाती है। राज्य नागरिक आपूर्ति प्राधिकरण मिट्टी तेल डीलरों का निरीक्षण करते हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि उत्पाद का वितरण उचित मूल्य दुकानों के जरिए आशयित लाभभोगियों को मिलता है।

पीडीएस मिट्टी तेल की कालाबाजारी/विपणन को रोकने के उद्देश्य से, केन्द्र सरकार ने अनिवार्य वस्तु अधिनियम, 1955 के तहत जारी मिट्टी तेल (उपयोग पर प्रतिबंध और अधिकतम मूल्य नियतन) आदेश, 1993 में प्रावधान किए हैं जिसमें निर्धारित किया गया है कि डीलरों को पीडीएस मिट्टी तेल की बिक्री सरकार या ओएमसीज द्वारा निर्धारित मूल्य पर करनी होती है और स्टॉक एवं मूल्य बोर्ड का प्रदर्शन, खुले स्थान पर स्टोर के स्थान सहित कारोबार के स्थान पर सुस्पष्टतः करना होता है। इस नियंत्रण आदेश के तहत, राज्य सरकारों को कालाबाजारी और अन्य अनियमितताओं में लिप्त डीलरों के विरुद्ध कार्रवाई करने की शक्तियां प्रदान की गई हैं।

ओएमसीज के फील्ड अधिकारी, सरकार/ओएमसीज के विनियमों का अनुपालन नहीं करने, अधिक रुपए वसूल करने, अप्राधिकृत खरीद और स्टॉक में भिन्नता होने जैसे अनियमितताओं के संबंध में मिट्टी तेल की डीलरशिप का निरीक्षण और जांच करते हैं। किसी अनियमितता के मामले में विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों (एमडीजी) के अनुसार कार्रवाई की जाती है।

ओएमसीज का एक वेब पोर्टल है जिसको आम जनता पीडीएस मिट्टी तेल के टैंक ट्रकों की आवाजाही देख सकती है। यह उनकी प्रेषण यूनिटों/डिपुओं/संस्थापनों से विभिन्न डीलरों तक पीडीएस मिट्टी ले जा रहे टैंक ट्रक के ब्यौरे तथा उनके नाम, बीजक संख्या, उत्पाद की गुणवत्ता, प्रेषण का समय, टैंक ट्रक नं. आदि वेबसाइट पर वास्तविक समय आधार पर मुहैया कराते हैं।

अवैध खनन

577. श्री आर. धुवनारायण : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का देश में अवैध खनन के खतरे को रोकने के लिए संबंधित राज्य सरकारों से परामर्श करके किसी संस्थागत तंत्र की स्थापना करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में संबंधित सरकारों की प्रतिक्रिया क्या है; और

(ग) उक्त तंत्र के कब तक कार्यरत होने की संभावना है?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) उपर्युक्त (क) के उत्तर के आलोक में प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

संवैधानिक समीक्षा की स्थिति

578. श्रीमती कमला पाटले : क्या विधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आज तक भारत के संविधान में संशोधन के लिए पुरःस्थापित किए गए विधेयकों की संख्या कितनी है;

(ख) अधिनियम बने विधेयकों की संख्या कितनी है; और

(ग) वर्तमान में संविधान की समीक्षा की स्थिति क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) 120

(ख) 98

(ग) संविधान का पुनर्विलोकन एक सतत् प्रक्रिया है और संविधान के विभिन्न अनुच्छेद सरकार के विभिन्न मंत्रालयों/विभागों से संबंधित होने के तौर पर पहचाने जाते हैं। संबंधित प्रशासनिक मंत्रालय/विभाग किसी ऐसे संशोधन, यदि कोई हों, जो उन अनुच्छेदों से संबंधित विषयों के संबंध में आवश्यक हैं, के लिए जब कभी सामाजिक, आर्थिक और राजनैतिक स्थिति में परिवर्तन पर विचार करते हुए सरकार द्वारा ऐसे परिवर्तन की आवश्यकता महसूस होती है, प्रस्तावों को आरंभ करता है।

इस्पात कंपनियों का ईंधन की आपूर्ति

579. श्री हंसराज गंगाराम अहीर : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा गठित कृतक दल ने चेतावनी दी है कि इस्पात कंपनियों को गैस और कोयले की आपूर्ति में कमी से इन कंपनियों का उत्पादन बुरी तरह से प्रभावित हुआ है;

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

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में इस्पात सेक्टर के सामने आ रही समस्याओं का कोई आकलन किया है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा सभी इस्पात कंपनियों की पूरी क्षमता का उपयोग सुनिश्चित करने के लिए उन्हें पर्याप्त गैस और कोयला प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) से (घ) सरकार इस्पात कंपनियों के लिए गैस और कोयला जैसे ईंधनों की सुनिश्चित आपूर्ति की समस्या से अवगत है। कोल इंडिया लिमिटेड द्वारा कोयले का ऋणात्मक शेष सूचित करने और धरेलू रूप से उत्पादित गैस की की के कारण यह विद्यमान स्थिति पैदा हुई है।

तथापि, इस्पात एक नियंत्रण मुक्त क्षेत्र है और यदि गैस और कोयले सहित कच्ची सामग्री देश में उपलब्ध नहीं है तो परियोजना के प्रस्तावकर्ता उनका आयात करने के साथ-साथ उनकी खरीद बाजार से कर सकते हैं।

[अनुवाद]

कौशल विकास

580. श्री रवनीत सिंह :

श्रीमती मौसम नूर :

क्या श्रम और रोजगार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कौशल विकास पहलों संबंधी राष्ट्रीय नीति के साक्ष्य और उद्देश्य क्या हैं तथा राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार प्रकार्यात्मक अवधारणा में इसके उद्देश्यों को किस सीमा तक प्राप्त किया गया है;

(ख) क्या सरकार ने इस नीति के अंतर्गत अवसंरचना और कौशल में सुधार हेतु कायिक निधि की स्थापना की है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और पिछले तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान कौशल विकास के लिए विभिन्न

संगठनों/संस्थाओं के संस्था-वार आबंटित, उपयोग और जारी की गई धनराशि कितनी है; और

(घ) नियोजनकर्ताओं/संस्थाओं द्वारा कौशल विकास संस्थाओं की निगरानी करने हेतु क्या प्रणाली स्थापित की गई है और विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत प्रशिक्षित व्यक्ति की नियोजन संभाव्यता को सुधारने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

खान मंत्रालय में राज्य मंत्री, इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विष्णु देव साय) :

(क) राष्ट्रीय कौशल विकास नीति का लक्ष्य निम्न के माध्यम से तीव्र एवं समग्र विकास प्राप्त करने में सहायता करना है:-

- (i) बदलती हुई प्रौद्योगिकियों एवं श्रम बाजार मांगों के अनुकूल बनाने के लिए व्यक्तियों की नियोजनीयता (मजदूरी/स्वरोजगार) तथा योग्यता को बढ़ाना।
- (ii) व्यक्तियों की उत्पादकता तथा जीवन स्तर में सुधार करना।
- (iii) देश की प्रतिस्पर्धात्मकता को सुदृढ़ बनाना।
- (iv) कौशल विकास में निवेश को आकर्षित करना।

राष्ट्रीय कौशल विकास नीति के उद्देश्य ये हैं:-

- (i) समस्त व्यक्तियों विशेष रूप से युवाओं, महिलाओं तथा लाभवंचित समूहों हेतु जीवनपर्यंत कौशल प्राप्त करने के लिए अवसर सृजित करना।
- (ii) कौशल विकास पहलों को अपनाने के लिए समस्त पणधारकों द्वारा प्रतिबद्धता का संवर्द्धन करना।
- (iii) वर्तमान तथा उभरती हुई रोजगार बाजार आवश्यकताओं के संगत उच्च गुणात्मक कुशल कार्यबल/उद्यमी का विकास करना।
- (iv) पणधारकों की आवश्यकताओं की बृहद् शृंखला की विशेषताओं का प्रत्युत्तर देने वाले लोचशील वितरण तंत्रों की स्थापना को संभव बनाना।
- (v) विभिन्न मंत्रालयों, केंद्र एवं राज्यों तथा सार्वजनिक एवं निजी प्रदाताओं के मध्य प्रभावी समन्वय संभव बनाना।

उपर्युक्त लक्ष्य एवं उद्देश्य सरकार द्वारा आरंभ की गई निम्न कार्यवाइयों के माध्यम से प्राप्त किए गए हैं:-

- (i) 20 से अधिक भारत सरकार के मंत्रालयों में फैली योजनाओं के तहत 2011-12 से कुशल बनाए गए व्यक्तियों की संख्या निम्नानुसार है:-

(समस्त आंकड़े लाख में)

वर्ष	लक्ष्य	उपलब्धि
2011-12	46.53	45.68
2012-13	72.51	51.88
2013-14	73.43	75.85
2014-15	103	8.13

(अनंतिम लक्ष्य)

- (ii) एनएसडीए विभिन्न राज्य-स्तरीय कार्यों जैसे राज्य के दौरो, प्रादेशिक-स्तरीय कार्यशालाओं आदि के माध्यम से राज्य स्तर पर प्रयासों के अभिसरण हेतु राज्य कौशल विकास मिशनों के साथ निकटता से कार्य करता रहा है।
- (iii) भारत सरकार ने विविध पणधारकों की गत्यात्मक आवश्यकताओं का प्रत्यक्ष देने वाले लोचशील वितरण तंत्रों को सृजित करने तथा उच्च-गुणवत्ता के कुशल कर्बल को विकसित करने के लिए दिसंबर, 2013 में राष्ट्रीय कौशल अर्हता ढांचे (एनएसक्यूएफ) को अधिसूचित किया। एनएसक्यूएफ एक गुणात्मक आश्वासन ढांचा है जो देश के भीतर एवं देश के बाहर-दोनों में कार्यबल हेतु बड़ी संख्या में उर्ध्वार एवं क्षैतिज गीतशीलता को संभव बनाएगा, एक परिणाम-आधारित ढांचा होने के कारण, एनएसक्यूएफ किसी व्यक्ति हेतु जीवनपर्यंत कौशल अर्जित करने हेतु अवसर भी सृजित करेगा।

(ख) राष्ट्रीय कौशल विकास नीति/न्यास (एनएफडीएफ/टी) को सरकारी योगदान के रूप में 995.10 करोड़ रुपए की कुल राशि से 2008 में भारतीय न्यास अधिनियम, 1882 के तहत न्यास के रूप में शामिल किय गया। राशि को कुशल कार्यबल सृजित करने के लिए अपने उद्देश्यों को प्राप्त करने हेतु राष्ट्रीय कौशल विकास निगम (एनएसडीसी) को निधियां प्रदान करने के लिए केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार निकायों, बहुपक्षीय/द्विपक्षीय तथा अन्य दानकर्ताओं से वित्तपोषण योगदान के पात्र के रूप में कार्य करना है।

(ग) न्यास का प्रबंधन ट्रस्टी बोर्ड के माध्यम से है जिसमें तीन ट्रस्टी अर्थात्, सचिव, आर्थिक मामला विभाग (डीईए), सचिव, योजना आयोग, अध्यक्ष एनएसडीसी हैं। सचिव, डीईए एनएसडीएफ/टी के पदेन अध्यक्ष हैं।

राष्ट्रीय कौशल विकास न्यास द्वारा राष्ट्रीय कौशल विकास निगम (एनएसडीसी) को कुशल बनाने, स्टार योजना तथा उड़ान परियोजना हेतु वर्ष-वार संवितरित निधियां संबंधी ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

जैसा कि एनएसडीसी द्वारा सूचित किया गया है कि एनएसडीएफ/टी में से उनके द्वारा प्राप्त एवं उपयोग की गई निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) राष्ट्रीय कौशल विकास अभिकरण (एनएसडीए) का गठन अन्य बातों के साथ-साथ अधिदेश से, विद्यमान कौशल विकास योजनाओं का मूल्यांकन करने के लिए किया गया है जिससे उन्हें और अधिक प्रभावी बनाने के लिए उनकी प्रभावकारिता का निर्धारण किया जा सके और सुधारात्मक उपाय सुझाए जा सकें।

विवरण-I

एनएसडीसी को एनएसडीएफ/टी निधि प्रवाह

(लाख रुपए में)

क्र.सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	योग
1.	वर्ष के दौरान हस्तांतरित (कुशल बनाना)	20,000	—	—	10,495	28,900	45,000	20,000	124,395
2.	वर्ष के दौरान हस्तांतरित (उड़ान)	—	—	—	—	—	3,898.91	2,261.09	6,160
									(एमएचए से प्राप्त निधियां)
3.	वर्ष के दौरान हस्तांतरित (स्टार)	—	—	—	—	—	58,500	41,500	100,000
	योग	20,000	—	—	10,495	28,900	107,399	63,700	230,494

विवरण-II

एनएसडीएफ अनुदान उपयोग (वार्षिक संचलन)

(लाख रुपए में)

क्र. सं.	विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15 (वाईआईडी)	योग
1.	प्रारंभिक कोष		19,974.83	19,261.74	14,257.95	10,248.47	26,811.24	1,01,807.17	
2.	जमा: वर्ष के दौरान प्राप्त	20,000.00	-	-	10,495.00	28,900.00	45,000.00	20,000.00	1,24,395.00
3.	जमा: वर्ष के दौरान प्राप्त (उड़ान)						3,898.91	2,261.09	6,160.00
4.	जमा: वर्ष के दौरान प्राप्त (स्टार)						58,500.00	41,500.00	1,00,000.00
5.	जमा: संस्थानों को प्रत्याभूत ऋणों पर ब्याज	-	-	13.31	420.63	792.78	1,819.56	669.49	3,715.78
6.	आबंटित एफडीआरएस पर ब्याज	-	440.38	941.84	836.16	1,311.54	3,444.37	2,730.93	9,705.23
	योग (क)	20,000.00	20,415.21	20,216.50	26,009.73	41,252.80	1,39,474.09	1,68,968.68	2,43,976.01
	घटा: किया गया उपयोग								
7.	व्ययों का संचालन एवं प्रशासन	25.17	438.47	651.45	1,547.35	2,129.20	4,000.06	950.79	9,74,2.50
8.	उड़ान प्रशासनिक व्यय				5.84	62.88	179.12	35.04	282.88
9.	स्टार प्रशासनिक व्यय						100.00	134.06	234.06
10.	संस्थानों को ऋण	-	499.22	4,519.19	11,365.10	9,814.22	23,533.48	3,699.07	53,430.30
11.	ऋण की अदायगी			-500.00	-1,439.40	-291.37	-129.74	-2,360.51	
12.	अनुदान सहायता	-	215.78	678.44	1,318.43	3,370.16	6,315.96	441.00	12,339.77
13.	उड़ान परियोजना हेतु अनुदान					350.60	2,477.29	557.12	3,385.01
14.	स्टार योजना के तहत संवितरण						619.57	5,100.72	5,720.29
15.	निवेश	-	-	109.86	1,024.54	169.70	732.82	348.80	2,385.72
16.	कौशल ऋण हेतु सीबीआई को एफएलडीजी	-	-	-	1,000.00	-	-	-	1,000.00
	योग (ख)	25.17	1,153.47	5,958.95	15,761.26	14,457.37	37,666.93	11,136.87	86,160.03
	शेष ग = (क-ख)	19,974.83	19,261.74	14,257.95	10,248.47	26,795.43	1,01,807.17	1,57,831.81	1,57,815.99
17.	घटा: 2011-12 में प्रदत्त एनवाईकेएस से वापस प्राप्त अनुदान हेतु समायोजन (घ)					-15.82			-15.82
	समायोजित अंतिम शेष ड = (ग-घ)	19,974.83	19,261.74	14,257.95	10,248.47	26,811.24	1,01,807.17	1,57,831.81	137,831.81

वायु परिवहन अधिकार

581. कुमारी शोभा कारान्दलाजे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार द्वारा विभिन्न अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर प्रचालन कर रही भारतीय अनुसूचित विमान कंपनियों को परिवहन अधिकार का आबंटन किए जाने के लिए अपनाई जा रही नीति का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने हाल ही में नए अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर प्रचालन के लिए कतिपय भारतीय अनुसूचित विमान कंपनियों को परिवहन अधिकार दिए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा भारतीय शहरों की अंतर्राष्ट्रीय गंतव्यों के साथ कनेक्टिविटी को सुधार कर भारतीय विमान कंपनियों को महत्वपूर्ण प्रोत्साहन प्रदान करने और भारतीय नागर विमानन क्षेत्र में वृद्धि को बढ़ावा देने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जी.एम. सिद्धेश्वर) :

(क) सरकार ने अंतर्राष्ट्रीय मार्गों संबंधी यातायात अधिकार के आबंटन संबंधी दिशा-निर्देशों को संलग्न विवरण के रूप में दिया है, जो राष्ट्रीय वाहकों जैसे एअर इंडिया की श्रेष्ठता बनाए रखते हुए सभी पात्र निजी एयरलाइनों को समान अवसर प्रदान करता है। आवेदक एयरलाइन के लिए यातायात अधिकारों का आबंटन संबंधित द्विपक्षीय हवाई सेवा करार के अधीन यातायात अधिकारों की उपलब्धता पर निर्भर करता है और निजी भारतीय वाहकों के लिए यातायात अधिकारों का आबंटन एयर इंडिया की प्रचालनिक अपेक्षा पर विचार-विमर्श के बाद किया जाता है।

(ख) और (ग) मई, 2013 से प्रचालन हेतु भारतीय अनुसूचित वाहकों के लिए निम्नलिखित नए अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारियों की मंजूरी दी गई है:-

चंडीगढ़-दुबई, मदुरई-दुबई, मदुरई-कुआलालामपुर;

कोलकता-गॉंगजू, बागडीगरा-काठमाडू;

हैदराबाद-रियाध, बेंगलूरु-आबू धाबी;

हैदराबाद-आबू धाबी, अहमदाबाद-आबू धाबी;

गोवा-आबू धाबी, लखनऊ-आबू धाबी, पुणे-आबू धाबी;

बेंगलूरु-तेहरान, दिल्ली-तेहरान, चेन्नै-दोहा; और

हैदराबाद-दोहा, लखनऊ-दोहा।

नए अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों के आबंटनसे भारतीय वाहकों को व्यापार बढ़ावा मिलने की संभावना है।

विवरण

अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन सेवाओं के प्रचालन के लिए भारतीय विमान: परिवहन उपक्रमों की अनुमति की मंजूरी के लिए दिशा-निर्देश

1. प्रस्तावना

1.1 वायुयान नियमवली, 1937 के नियम 134 यह प्रावधान करता है कि केंद्रीय सरकार जो कि अनुसूचित-XI में शामिल प्रावधानों की शर्त पर और उसके अनुरूप मंजूरी प्रदान करती है, की अनुमति लिए बगैर कोई भी व्यक्ति भारत से/तक अथवा सीमा क्षेत्र के अंदर/बाहर अनुसूचित विमान परिवहन सेवा का प्रचालन नहीं करेगा। यह शक्ति नागर विमानन महानिदेशालय को प्रत्योयोजित की गई है।

1.2 दिए गए नियम की अनुसूचि-XI के अनुसरण में, नागर विमानन महानिदेशालय अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं के लिए अनुज्ञा-पत्र की मंजूरी हेतु आवेदनों की जांच-पड़ताल के लिए प्राधिकारी होगा और इस तरह के अनुज्ञा-पत्रों को जारी, निरस्त और निलंबन भी करेगा।

1.3 तदनुसार, यह निर्णय किया जाता है कि अनुसूचित अंतर्राष्ट्रीय विमान परिवहन सेवाओं के प्रचालन के लिए भारतीय विमान परिवहन उपक्रमों की अनुमति की मंजूरी के लिए निम्नलिखित दिशानिर्देशों अनुपालित किए जाएंगे।

1.4 वैमानिक सूचना परिपत्र की वायुयान नियमवली, 1937 के नियम 133 के उप-नियम (1) के अनुसार जारी किया गया है।

2. योग्यता मानदंड

2.1 कोई भी भारतीय विमान परिवहन उपक्रम अंतर्राष्ट्रीय अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं के प्रचालन हेतु आवेदन के लिए योग्य होगा, यदि निम्नलिखित उनके पास है:-

(i) अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं के प्रचालन के लिए विधिमाम्य अनुज्ञा-पत्र;

(ii) घरेलू अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं की सतत् प्रचालन की न्यूनतम 5 वर्ष का अनुभव; और

(iii) उसके बेड़े में कम-से-कम 20 विमान हैं।

2.2 उप-पैराग्राफ 2.1 के खंड (ii) और (iii) में सूचीबद्ध अपेक्षाएं सभी मार्गों सेवाओं के लिए मान्य नहीं होगी।

3. मार्गों और क्षमता का आबंटन

3.1 उन सभी अनुसूचित परिवहन उपक्रम को जो पूर्ववर्ती पैराग्राफ में विनिर्दिष्ट योग्यता मानदंड को पूरा करते हैं और जो अंतर्राष्ट्रीय अनुसूचित विमान परिवहन सेवाओं के प्रचालन की योजना बना रहे हैं, उन्हें संलग्न अनुबंध में दिए गए निर्धारित प्रपत्र में दो प्रतियों में नागर विमानन महानिदेशक को आवेदन करना होगा। प्रत्येक वर्ष के प्रथम और तीसरी तिमाही में आवेदन जमा किए जा सकते हैं।

3.2 आरंभ में यातायात अधिकार एक वर्ष की अवधि के लिए आबंटित किय जाएगा, उसके बाद इनकी समीक्षा की जाएगी।

3.3 एक आवेदनकर्ता के लिए यातायात अधिकारों का आबंटन संबंधित द्विपक्षीय विमान सेवा समझौता के अधीन इस तरह के अधिकारों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा। उपलब्धता परिवहन अधिकार आवेदन में प्रतिध्वनित अपेक्षाओं को संतुष्टप्रद स्तर पर पूरा नहीं कर पाने की स्थिति में विविध योग्य आवेदकों को यातायात अधिकार का आबंटन पिछले पांच वर्ष के दौरान घरेलू अनुसूचित विमान यातायात सेवाओं पर आवेदकों द्वारा तैनात उपलब्ध सीट प्रति किलोमीटर (एएसकेएम) के औसत में किय जाएगा। इस प्रकार निर्धारित यातायात अधिकारों की मात्रा को समीपवर्ती पूर्ण अंक में किया जाएगा और आवेदक को आवंटित किया जाएगा।

स्पष्टीकरण: इस उप-पैरा के प्रयोजन के लिए उपलब्ध सीट प्रति किलोमीटर (एएसकेएम) का परिकलन वर्ष में दो बार यथा एक जनवरी तथा एक जुलाई को किया जाएगा।

3.4 वर्ष विशेष की ग्रीष्म अथवा शीतकालीन जैसी अनुसूची के लिए यातायात अधिकारों का आबंटन उसी अनुसूची के दौरान उपयोग किया जाएगा। ऐसा करने में असफल होने पर अगले दो वर्ष के लिए इन अधिकारों के आबंटन के लिए आवेदक को अयोग्य घोषित कर दिया जाएगा।

3.5 अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों का आबंटन करने के बाद, घरेलू मार्गों पर तैनात अपने एएसकेएम को कम नहीं किया जाएगा। घरेलू मार्गों पर एएसकेएम में किसी तरह की कमी की स्थिति में अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर यातायात अधिकारों के आबंटन की समीक्षा की जाएगी और उपयुक्त समझे गए अनुसार निर्णय लिया जाएगा।

3.6 अन्य योग्य आवेदकों को यातायात अधिकारों के आबंटन से पहले भारतीय राष्ट्रीय विमानन कंपनी (नैसिल) द्वारा प्रस्तुत प्रचालनिक योजना पर यथोचित विचार-विमर्श किया जाएगा।

3.7 केन्द्रीय सरकार (नागर विमानन मंत्रालय) किसी विमान परिवहन उपक्रम को परिवहन अधिकारों के आबंटन को इस तरह के प्रचालनों के लिए उसकी तैयारी निर्दिष्ट मार्ग पर प्रचालनों की व्यावहार्यता अथवा नागर विमानन सेक्टर की समग्र रुचि आदि को ध्यान में रखते हुए मंजूर अथवा निरस्तर कर सकती है।

4. कोड-शेयर प्रचालन और एयरलाइन एलाइंस

4.1 निम्नलिखित के लिए भी भारतीय विमान परिवहन उपक्रम को केन्द्रीय सरकार (नागर विमानन मंत्रालय) की पूर्व अनुमति लेने की अपेक्षा होगी:—

(क) विदेशी एयरलाइनों के साथ किसी कोड-शेयर व्यवस्था में प्रवेश जिसके तहत भारतीय विमान परिवहन उपक्रम मार्केटिंग वाहक है और विदेशी एयरलाइन प्रचालनिक वाहक है; और

(ख) स्टार एयरलाइंस, वन वर्ल्ड, स्काई टीम आदि जैसे एयरलाइनों के साथ वैश्विक एलाइंस करना।

4.2 भारतीय विमान परिवहन उपक्रम से संबंधित विमान उप-पैराग्राफ 2.1 के खंड (ii) और (iii) में निर्दिष्ट अपेक्षाओं, उप-पैराग्राफ, 4.1 के खंड (क) के अधीन विमान सेवाओं के प्रचालन में संलिप्त होने के कारण इन मामलों में योग्य नहीं होगा।

4.3 उप-पैराग्राफ 4.1 के अधीन अनुमति की मंजूरी के लिए आवेदन कम-से-कम दो माह पूर्व ही करना होगा।

5. विमान सेवा करारों के तहत नामांकन

यातायात अधिकारों का आबंटन या कोड-शेयर करार करने की अनुमति, जैसा भी मामला हो, प्रदान किए जाने के बाद, नागर विमानन मंत्रालय विदेशी सरकार के साथ संबंधित विमान सेवा करार के अधीन सहमत सेवाएं प्रचालित करने के लिए भारतीय विमान परिवहन उपक्रम को नामांकित कर सकता है और इस बारे में डीजीसीए को सूचित करें।

6. डीजीसीए द्वारा कार्रवाई

इस बात पर संतुष्ट हो जाने के बाद कि, विमान सेवा उपक्रम अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर अनुसूचित सेवाओं का प्रचालन करने में सक्षम है और उसे अपेक्षित यातायात अधिकार आबंटित किए गए हैं, डीजीसीए उपयुक्त रूप से विमान प्रचालक परमिट पृष्ठांकित करेगा। इसके बाद विमान सेवा उपक्रम अनुमोदित स्लॉट के अनुसार डीजीसीए में अनुसूचित प्रस्तुत करेगा और अनुमोदित अनुसूची के अनुसार उड़ानें प्रचालित करेगा।

अनुबंध

अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर परिवहन अधिकारों के आबंटन के लिए निवेदन पूरा करने के लिए आवेदन फॉर्म

1. एयरलाइन के नाम
2. घरेलू क्षेत्र में निरंतर प्रचालनों का दिनांक
3. फ्लीट साइजर ब्यौरा के साथ
4. यातायात अधिकार की मांग (अधिकतम चार आईएटीए अनुसूचित अवधि का ब्यौरा)

आईएटीए अनुसूची अवधि.....

देश	मार्ग	आवृत्ति (प्रत्येक सप्ताह)	विमान प्रकार/ सीटों की संख्या

आईएटीए अनुसूची अवधि.....

देश	मार्ग	आवृत्ति (प्रत्येक सप्ताह)	विमान प्रकार/ सीटों की संख्या

5. विमान इंडक्शन के लिए योजना
 - (क) विमान पहले से ही बेड़े में शामिल है अथवा अर्जन करने और जरूरत है?
 - (ख) अर्जन करने पर उसकी स्थिति:
 - (i) आयात के लिए एएसी का एनओसी
 - (ii) आयात के लिए डीजीसीए की अनुमति
 - (iii) भारत में विमान के आगमन की संभावित तिथि
 - (ग) पायलटों के नाम जिनके पास उपयुक्त लाइसेंस/रेटिंग है।
 - (घ) इंजीनियरों के नाम जिनके पास रेटिंग/लाइसेंस है।
 - (ङ) यदि विदेशी पायलटों और इंजीनियरों की अपेक्षा है, तो सुरक्षा क्लियरेंस प्राप्त की गई है अथवा आवेदन किया गया है?

6. हवाईअड्डों पर स्लॉट्स की उपलब्धता जिसके अवतरण के लिए अधिकार मांगे गए हैं (प्रमाण के साथ ब्यौरा)
7. कोई अन्य संगत सूचना

कंपनी के अध्यक्ष/निदेशक/सीईओ का हस्ताक्षर
(कंपनी की मुहर)

दिनांक

टिप्पणी: सरकार द्वारा एक बार यातायात अधिकारों की स्वीकृति देने के पश्चात् इसका प्रयोग करने में असफल होने पर उस मार्ग पर दो वर्ष की प्रतिबंध लग जाएगा।

न्यायालय मामलों का निपटान

582. श्री एन. क्रिष्णप्पा : क्या खान मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न न्यायालयों में मामलों के निपटान हेतु लिए गए औसत समय के बारे में श्रेणी-वार कोई अध्ययन/आकलन किया गया है;

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

(ग) क्या मामलों को निपटाने में देश के न्यायालय विकसित देशों के न्यायालयों की तुलना में अधिक समय ले रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) से (घ) सरकार देश में विभिन्न न्यायालयों के द्वारा प्रवर्ग-वार मामलों के निपटान हेतु लिए गए औसत समय के बारे में किसी औपचारिक आनुभविक अध्ययन/निर्धारण से अवगत नहीं है। मामलों के निपटान हेतु लिए गए वास्तविक समय का लगना ऐसे विभिन्न कारणों पर निर्भर होता है जैसे कि मामले के प्रवर्ग (सिविल या आपराधिक), अंतर्वलित तथ्यों की जटिलता, साक्ष्य की प्रकृति, पणधरियों अर्थात् बार, जांच अधिकरण, भौतिक अवसंरचना की उपलब्धता के अतिरिक्त साक्षियों और वादकारियों, सहायक न्यायालय कर्मचारिवृंद का सहयोग और लागू प्रक्रिया के नियम है।

विकसित देशों में न्यायालयों द्वारा किए गए समय के साथ देश में न्यायालयों द्वारा मामलों के निपटान हेतु लिए गए समय का तुलना किया जाना विधिमान्य नहीं हो सकता है। न्यायालयों में अवसंरचना सुविधाओं की उपलब्धता, प्रौद्योगिकी का उपयोग, प्रति दस लाख जनसंख्या पर न्यायिक अधिकारियों की संख्या (न्यायाधीश जनसंख्या अनुपात), डॉकेट अनुपात (जनसंख्या-फाइल किए गए मामलों का अनुपात), मूल विधियों के उपबंध, न्यायालयों में प्रक्रिया के कारण विभिन्न वातावरण में विभिन्न देश के न्यायालय क्रियाशील हैं।

एमटीएनएल/बीएसएनएल का पुनरुद्धार

583. श्री आद्यलराव पाटील शिवाजीराव : क्या संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देशभर में विशाल अवसंरचना होने के बावजूद भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) को हो रहे भारी घाटे पर ध्यान दिया है;

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

(ग) घाटे में जा रही इन सरकारी क्षेत्र की इकाइयों का लाभ कमाने वाली कंपनियों के रूप में पुनरुद्धार करने के लिए सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं?

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : (क) और (ख) जी, हां, सरकार इस बात से अवगत है कि भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड (एमटीएनएल) को घाटा हो रहा है।

पिछले पांच वर्षों में बीएसएनएल और एमटीएनएल को हुए लाभ और हानि का विवरण नीचे दिया गया है:-

करोड़ रुपए में

वित्त वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
एमटीएनएल का लाभ/(हानि)	(-)2610.97	(-)2801.92	(-)4109.78	(-)5321.12	7825.13
बीएसएनएल का लाभ/(हानि)	(-)1,823	(-)6,384	(-)8,851	(-)7,884	(-)7,085

बीएसएनएल और एमटीएनएल को हो रहे घाटे के प्रमुख कारण निम्नलिखित हैं:-

- मोबाइल जांच को अपनाने के कारण लैंडलाइन ग्राहक आधार में गिरावट होना।
- मोबाइल क्षेत्र में कड़ी प्रतिस्पर्धा।
- सार्वजनिक क्षेत्र के इन दोनों केन्द्रीय उपक्रमों का पुनरुद्धार करने के लिए सरकार ने अनेक उपाय किए हैं। इन उपायों में शामिल हैं:-

- एमटीएनएल में आमेलित ऐसे सरकारी कर्मचारियों की पेंशन देयताओं का शोधन (ट्रीटमेंट) जिन्होंने बीएसएनएल के इसी तरह के कर्मचारियों की तरह संयुक्त सेवा पेंशन का विकल्प दिया है।
- बीएसएनएल को सरकारी ऋण में छूट, जिसमें 1411 करोड़ रुपए की राशि भी शामिल है।
- ब्रॉडबैंड बेतार अभिगम (बीडब्ल्यूए) स्पेक्ट्रम का अभ्यर्पण करने पर बीएसएनएल को 6724.51 करोड़ रुपए और एमटीएनएल को 4533.97 करोड़ रुपए की वित्तीय सहायता।

इन उपायों के अलावा, सरकार कर्मचारियों पर होने वाले उच्च व्यय और नेटवर्क विस्तारण तथा सेवा की गुणवत्ता में सुधार करने के लिए वित्त की उपलब्धता में वृद्धि करने हेतु परिसंपत्तियों के लाभप्रद उपयोग के मुद्दों

का समाधान करके बीएसएनएल और एमटीएनएल के पुनरुद्धार के लक्षित करते हुए तक समन्वित योजना बना रही है।

बीएसएनएल और एमटीएनएल राजस्व की क्षमता बढ़ाने, व्यापार के अवसरों की पहचान करने, विपणन और ग्राहक सेवाओं के विवरण में विशेषज्ञता के साथ ग्राहक-केंद्रित कंपनियों के रूप में विकसित करने हेतु सक्षम बनाने के लिए संगठनात्मक पुनर्गठन और पुनर्गठित संगठनात्मक परिकल्पना के अनुरूप मानव संसाधनों का विकास करने हेतु पृथक-पृथक पुनरुद्धार योजना तैयार कर रहे हैं।

डीजल की खपत

584. श्री असादुद्दीन ओवैसी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने परिवहन क्षेत्र में डीजल के मूल्यों में वृद्धि के प्रभाव और उपभोक्ता वस्तु मूल्यों पर इसके परिणामी प्रभाव का आकलन किया है;

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

(ग) क्या सरकार ने ऐसे क्षेत्रों की पहचान की है जहां डीजल के उपयोग को कम किया जा सके;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ड) देश में डीजल की खपत को कम करने के लिए सरकार द्वारा क्या अन्य उपाय किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) थोक बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में डीजल का वेटेज 4.67 है। डीजल के मूल्यों में प्रत्येक 1 रुपए की वृद्धि होने पर, डब्ल्यूपीआई सूचकांक में 0.09% तक की बढ़ोतरी होने का अनुमान है। मई, 2014 के लिए डब्ल्यूपीआई द्वारा मापी गई मुद्रा-स्फीति के अनुसार, मुद्रा-स्फीति पर डीजल के मूल्यों का प्रभाव, वर्षानुवर्ष आधार पर मई, 2014 में 6.01% की समग्र मुद्रा-स्फीति में 0.79% बिन्दुओं की वृद्धि हुई है।

(ग) और (घ) जी, हां। सरकार ने 1998 में एक कार्यदल का गठन किया था, जिसने यह पता लगाया था कि परिवहन, औद्योगिक और कृषि क्षेत्र में डीजल के उपयोग को घटाया जा सकता है।

(ड) अर्थव्यवस्था के विभिन्न क्षेत्रों में डीजल की खपत को कम करने के उद्देश्य से, पेट्रोलियम संरक्षण अनुसंधान संघ (पीसीआरए), चालक प्रशिक्षण कार्यक्रमों, मीडिया अभियानों, किसान मेला, स्टैंडर्ड और लेबलिंग कार्यक्रम और जन जागरूकता कार्यक्रमों जैसे विभिन्न कार्यक्रमों का आयोजन करता है।

[हिन्दी]

बीपीएल परिवारों को एलपीजी कनेक्शन

585. श्री जगदम्बिका पाल : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में गरीबी की रेखा (बीपीएल) से नीचे रह रहे परिवारों को निःशुल्क एलपीजी कनेक्शन प्रदान करने के लिए कोई योजना प्रारंभ की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और बीपीएल परिवारों को प्रदान किए गए ऐसे नए एलपीजी कनेक्शनों की राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार संख्या कितनी है और इस प्रयोजनार्थ आवंटित/व्यय की गई धनराशि की मात्रा कितनी है;

(ग) पिछले तीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष और चालू वर्ष के दौरान राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरण योजना (आरजीजीएलवीवाई) के अंतर्गत कर्नाटक सहित राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार कितने वितरकों की नियुक्ति की गई है तथा कितने कनेक्शन दिए गए हैं;

(घ) क्या सरकार का सब्सिडी प्राप्त एलपीजी सिलिंडरों की सीमा एक वर्ष में 9 से 12 करने का विचार है; और

(ड) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सब्सिडी प्राप्त तथा सब्सिडी रहित एलपीजी सिलिंडरों के मूल्य में कितना अंतर है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री धर्मेन्द्र प्रधान) : (क) और (ख) राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरण योजना (आरजीजीएलवीवाई) के तहत नए घरेलू एलपीजी कनेक्शन को जारी करने के लिए ग्रामीण क्षेत्रों में बीपीएल परिवारों को एक बारगी अनुदान उपलब्ध कराने हेतु एक योजना चल रही है। इस योजना के अनुसार, घरेलू एलपीजी सिलिंडर तथा प्रेशर रेगुलेटर के लिए जमानत राशि की व्यवस्था ओएनजीसी, ओआईएल, गेल, बीपीसीएल, एचपीसीएल तथा आईओसी की नैगम सामाजिक जिम्मेदारी (सीएसआर) निधि से अंशदान लेकर की जाएगी।

इस योजना के तहत, बीपीएल कार्ड धारकों नए एलपीजी कनेक्शनों के लिए डिस्ट्रीब्यूटर के पास पंजीकरण कराते हैं। इसके बाद उनके नाम डिस्ट्रीब्यूटर द्वारा अधिप्रमाणन के लिए स्थानीय प्रशासन को भेजे जाते हैं। प्रशासन द्वारा अधिप्रमाणित सूची की प्राप्ति के बाद बीपीएल कार्ड धारकों को सूचना पत्र भेजे जाते हैं।

उक्त योजना के अलावा, दिल्ली सरकार ने "केरोसिन मुक्त दिल्ली" नाम से एक योजना की घोषणा की है ताकि राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली को केरोसिन मुक्त बनाया जा सके, इसके तहत मिट्टी तेल की आपूर्ति प्राप्त करने वाले दिल्ली के बीपीएल/एएवाई तथा जेआरसी (झुग्गी पुनर्वास कलोनी) के कार्ड धारकों को निःशुल्क घरेलू एलपीजी कनेक्शन जारी किए गए थे। बीपीएल/एएवाई के लिए एलपीजी सिलिंडर तथा प्रेशर रेगुलेटर के लिए 50% जमानत राशि दिल्ली सरकार द्वारा वहन की जाती थी और शेष 50% राशि को सामान्य सीएसआर के जरिए ओएमसीज द्वारा वहन किया जाता था।

दिनांक 01.06.2014 की स्थिति के अनुसार, ओएमसीज ने सीएसआर निधि से 76.38 करोड़ रुपए की राशि का उपयोग करते हुए 582873 नए एलपीजी कनेक्शन (केरोसिन मुक्त दिल्ली योजना सहित) जारी किए हैं।

सीएसआर योजना के तहत कर्नाटक राज्य सहित देश में नए एलपीजी कनेक्शनों को जारी किए जाने का राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I में दिया गया है।

(ग) राजीव गांधी ग्रामीण एलपीजी वितरण योजना की शुरुआत से ही अर्थात् अक्टूबर, 2009 से कर्नाटक राज्य सहित देश में नई एलपीजी डिस्ट्रीब्यूटरशिपों को नियुक्त किए जाने का राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-II में दिया गया है।

(घ) और (ङ) सरकार ने निर्णय लिया है कि दिनांक 01.04.2014 से प्रत्येक लाभार्थी प्रति वर्ष 12 राजसहायता प्राप्त एलपीजी सिलिंडरों को प्राप्त करने का हकदार होगा।

राजसहायता प्राप्त घरेलू एलपीजी रिफिलों का खुदरा बिक्री मूल्य (आरएसपी) बाजार-दर-बाजार तथा समय के अनुसार भिन्न-भिन्न होता

है। गैर-घरेलू राजसहायता प्राप्त एलपीजी रिफिलों का खुदरा बिक्री मूल्य बाजार-दर-बाजार तथा माह-दर-माह भिन्न-भिन्न होता है। तथापि, 01.07.2014 की स्थिति के अनुसार, दिल्ली में घरेलू राजसहायता प्राप्त तथा घरेलू गैर-राजसहायता प्राप्त एलपीजी रिफिलों का आरएसपी क्रमशः 414.00 रुपए तथा 922.50 रुपए है।

विवरण-1

दिनांक 01.06.2014 को ओएमसी की सीएसआर निधियों के अंतर्गत आने वाले बीपीएल ग्राहक

क्र. सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	आईओसी	बीपीसी	एचपीसी	आईएनडी
1	2	3	4	5	6
1.	आंध्र प्रदेश (दीपम योजना)	0	1584	937	2521
2.	बिहार	36651	33	587	37271
3.	छत्तीसगढ़ (अंत्योदय)	39132	189	4884	44205
4.	दिल्ली (दिल्ली "कैरोसीन मुक्त शहर")	112302	44035	27491	183828
5.	गोवा (ग्रन ऊर्जा योजना)	0	0	0	0
6.	गुजरात (वन बंधु)	30	0	139	169
7.	हरियाणा	1894	0	0	1894
8.	हिमाचल प्रदेश (माता शबरी महिला सशक्तिकरण योजना)	83	0	0	83
9.	जम्मू और कश्मीर	0	0	0	0
10.	झारखंड (झारखंड सरकार के तहत कन्यादान योजना (05-06), झारखंड सरकार के तहत अंत्योदय योजना (05-06, 06-07, 07-08)	5487	0	2648	8135
11.	कर्नाटक	9008	0	0	9008
12.	केरल	0	0	0	0
13.	मध्य प्रदेश	92724	882	527	94133
14.	महाराष्ट्र [टीडीसी (जनजातीय विकास कॉर्पोरेशन लाभार्थी)]	4899	2614	882	8395

1	2	3	4	5	6
15.	ओडिशा	26951	0	13	26964
16.	पंजाब	63	0	0	63
17.	राजस्थान	49413	9275	6490	65178
18.	तमिलनाडु (गरीबी योजना के नीचे के लोगों के लिए मुख्यमंत्री की निःशुल्क कनेक्शन योजना)	0	0	0	0
19.	उत्तराखंड (बीपीएल से महिलाओं तक)	41	0	0	41
20.	उत्तर प्रदेश	42479	23853	33025	99357
21.	पश्चिम बंगाल	369	0	0	369
22.	अरुणाचल प्रदेश	0	0	0	0
23.	असम (रंधन ज्योति)	350	0	0	350
24.	मणिपुर	0	0	0	0
25.	मेघालय	0	0	0	0
26.	मिज़ोरम	48	0	0	48
27.	नागालैंड	0	0	0	0
28.	सिक्किम	0	0	0	0
29.	त्रिपुरा	561	0	0	561
30.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0	0	0	0
31.	चंडीगढ़	0	0	0	0
32.	दादरा और नगर हवेली	0	0	0	0
33.	दमन और दीव	0	0	0	0
34.	लक्षद्वीप	0	0	0	0
35.	पुदुचेरी (गरीबी योजना के नीचे के लोगों के लिए मुख्यमंत्री की निःशुल्क कनेक्शन योजना)	0	0	0	0
कुल योग		422485	82465	77623	582573

विवरण-II

01-06-2014 की स्थिति के अनुसार चालू की
गई आरजीजीएलवीज की संख्या

योजना के प्रारंभ से अर्थात् अक्टूबर, 2009

क्र. सं.	राज्य/संघ शासित प्रदेश	चालू की गई आरजीजीएलवीज
1	2	3
1.	चंडीगढ़	0
2.	दिल्ली	0
3.	हरियाणा	74
4.	हिमाचल प्रदेश	20
5.	जम्मू और कश्मीर	12
6.	पंजाब	91
7.	राजस्थान	285
8.	उत्तर प्रदेश	581
9.	उत्तराखंड	10
उप-योग उत्तर		1073
10.	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	0
11.	अरुणाचल प्रदेश	9
12.	असम	41
13.	बिहार	333
14.	झारखंड	120*
15.	मणिपुर	13
16.	मेघालय	0
17.	मिज़ोरम	17

1	2	3
18.	नागालैंड	3
19.	ओडिशा	137
20.	सिक्किम	2
21.	त्रिपुरा	9
22.	पश्चिम बंगाल	166
उप-योग पूर्व		850
23.	छत्तीसगढ़	74
24.	दादरा और नगर हवेली	0
25.	दमन और दीव	0
26.	गोवा	0
27.	गुजरात	44
28.	मध्य प्रदेश	247
29.	महाराष्ट्र	318
उप-योग पश्चिम		683
30.	आंध्र प्रदेश	222
31.	कर्नाटक	150
32.	केरल	31
33.	लक्षद्वीप	0
34.	पुदुचेरी	1
35.	तमिलनाडु	171
उप-योग दक्षिण		575
समस्त भारत		3181

*एक आरजीजीएलवी समाप्त कर दी गई है।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : अब, सभा पटल पर पत्र रखे जाएंगे।

[हिन्दी]

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 की धारा 37 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) दूरसंचार (प्रसारण और केबल सेवा) अंतर्संबंध (डिजिटल एड्सेबल केबल टेलीविजन प्रणालियाँ) (दूसरा संशोधन) विनियम, 2013 जो 20 सितंबर, 2013 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ.सं. 3-24/2012-बीएण्डसीएस में प्रकाशित हुए थे।

(दो) दूरसंचार वाणिज्यिक संचार ग्राहक अधिमानता (पंद्रहवां संशोधन) विनियम, 2014 जो 7 अप्रैल, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ.सं. 311-33/2014-क्यूओएस में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखी गई देखिए एलटी संख्या 60/16/14]

(2) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1950 की धारा 13 के अंतर्गत परिषद् निर्वाचन क्षेत्र का परिसीमन (उत्तर प्रदेश) संशोधन आदेश, 2014 जो 19 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 477(अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 61/16/14]

(3) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 169 की उपधारा (3) के अंतर्गत निर्वाचन का संचालन (संशोधन) नियम, 2014 जो 28 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 603(अ) में प्रकाशित हुआ था, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 62/16/14]

(4) सेमीकंडक्टर इंटीग्रेटेड सर्किट्स लेआउट-डिजाइन अधिनियम, 2000 की धारा 95 की उपधारा (2) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 307(अ) जो 4 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित 152 देशों को उक्त अधिनियम के उपबंध के प्रयोजनार्थ अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से अभिसमय देशों के रूप में घोषित किया गया है।

(दो) का.आ. 2754(अ) जो 8 दिसंबर, 2011 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित 152 देशों को उक्त अधिनियम के उपबंध के प्रयोजनार्थ अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से अभिसमय देशों के रूप में घोषित किया गया है।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 63/16/14]

(5) भारतीय तार अधिनियम, 1885 की धारा 7 की उपधारा (5) के अंतर्गत रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन डिवाइसेस सहित अत्यंत न्यून पावर रेडियो फ्रीक्वेंसी डिवाइस अथवा उपस्कर का उपयोग (अनुज्ञापित उपेक्षा से छूट) नियम, 2014, जो 11 फरवरी, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 83(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 64/16/14]

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) मिनरल एक्सप्लोरेशन कॉर्पोरेशन लिमिटेड और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-15 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 65/16/14]

(दो) राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड और खान मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-15 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 66/16/14]

(2) शिक्षु अधिनियम, 1961 की धारा 37 की उपधारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 912(अ) जो 27 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो उसमें उल्लिखित चेयरमेन, उप-चेयरमेन और सदस्यों से मिलकर बनी केन्द्रीय शिक्षुता परिषद् का पुनर्गठन इस अधिसूचना के प्रकाश की तारीख से तीन वर्ष की अवधि के लिए किए जाने के बारे में है।

(दो) शिक्षुता (संशोधन) नियम, 2014 जो 6 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का. नि. 158(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) का.आ. 159(अ) जो 6 मार्च, 2014 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो लक्षद्वीप की राज्य व्यावसायिक प्रशिक्षण परिषद् के स्नातकों को प्रशिक्षण की अवधि में रियायत दिए जाने के बारे में है।

[ग्रंथालय में रखी गई देखिए एलटी संख्या 67/16/14]

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद (मलप्पुरम) : गाजा पट्टी में जो रहा है, वह दुखद है,...(व्यवधान) यह उल्लंघन है...(व्यवधान) भारत जैसा देश इसके प्रति असंवेदनशील नहीं रह सकता...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : आप किस रूल के तहत यह मामला उठा रहे हैं?

...(व्यवधान)

श्री हुकुम सिंह (कैराना) : महोदय, मद संख्या दो के बारे में केवल आपका ध्यान आकर्षित करने के लिए मैं आपके सामने दो बिन्दु रखना चाहता हूँ...(व्यवधान) और आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैडम, अगर आप देखें कि मद संख्या चार के दो में जो सूचना 8 दिसंबर, 2011 को प्रकाशित हुयी, उस सूचना को यहां तक आने में करीब-करीब तीन साल लग गए। मैं इसलिए कहना चाहता हूँ, कई ऐसे मद और भी हैं, मैं यह चाहता हूँ कि सरकार बदल गयी, संस्कृति बदलनी चाहिए। सौभाग्यवश हमें एक बहुत ही सक्रिय राष्ट्रीय नेता मिले हैं। आज यह संदेश जाना चाहिए कि यह नरेन्द्र मोदी जी की सरकार है, यहां तीन साल कागज को कार्यालय से लेकर पार्लियामेंट तक

आने में नहीं लगेंगे।...(व्यवधान) इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि इस संबंध में आपका निर्देश हो जाए और जिन अधिकारियों ने तीन साल तक इस कागज को दबाकर रखा, उनके खिलाफ कार्रवाई होनी चाहिए।...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : श्री ई. अहमद यह मुद्दे उठाने का तरीका नहीं है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मुझे यह समझ नहीं आता। क्या पर रखे जाने वाले पत्रों के संबंध में कोई व्यवस्था का प्रश्न हो कोई और बात उठेगी? सभा पटल पर पत्र रखे जा रहे हैं तो आप बीच में क्या बोलना चाहते हैं।

[हिन्दी]

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर जी।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : महोदय, मैं अपनी सहयोगी श्रीमती निर्मला सीतारमण की ओर से उल्लिखित दस्तावेजों को सदन के पटल पर रखता हूँ:-

(1) प्रारूप अधिसूचना सं.एफ.सं. 1/2/2014-सीएल-1 जिसमें निर्देश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, जो अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, ऐसे निकाय जिसे उपर्युक्त धारा 8 के उपबंधों के अधीन अनुज्ञप्ति दी गई है, लागू नहीं होंगे अथवा अधिसूचना के कॉलम (3) में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूल के साथ पर लागू होंगे।

[ग्रंथालय में रखी गई देखिए एलटी संख्या 68/16/14]

(2) प्रारूप अधिसूचना सं.एफ.सं. 1/1/2014-सीएल-V जिसमें निर्देश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, जो अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, निजी कम्पनियों पर लागू नहीं होंगे अथवा उक्त अधिसूचना के कॉलम 3 में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूलन सहित लागू होंगे।

[ग्रंथालय में रखी गई देखिए एलटी संख्या 69/16/14]

(3) प्रारूप अधिसूचना सं.एफ.सं. 1/2/2014-सीएल-V जिसमें निर्देश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, जो अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, सरकारी कम्पनियों पर लागू नहीं होंगे अथवा उक्त अधिसूचना के

कॉलम 3 में यथा विनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूल सहित लागू नहीं होंगे।

[ग्रंथालय में रखी गई देखिए एलटी संख्या 70/16/14]

- (4) प्रारूप अधिसूचना सं.एफ.सं. 2/11/2014-सीएल-V जिसमें निदेश दिया गया है कि कम्पनी अधिनियम, 2013 के कतिपय उपबंध, यथा अधिसूचना के कॉलम 2 में विनिर्दिष्ट हैं, निजी कम्पनियों पर लागू नहीं होंगे अथवा निधियों की उक्त अधिसूचना के कॉलम 3 में यथाविनिर्दिष्ट अपवाद, आशोधन और अनुकूलन सहित लागू होंगे।

[ग्रंथालय में रखी गई देखिए एलटी संख्या 71/16/14]

[अनुवाद]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पोन. राधाकृष्णन) : मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (एक) इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड और भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-15 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 72/16/14]

- (दो) सीमेंट कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड और भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-15 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 73/16/14]

- (तीन) राजस्थान इलेक्ट्रॉनिक्स एंड इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड और भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2014-15 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 74/16/14]

- (2) (एक) नेशनल ऑटोमोटिव टेस्टिंग एंड आर एंड डी इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट, नई दिल्ली के वर्ष 2012-13 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) नेशनल ऑटोमोटिव टेस्टिंग एंड आर एंड डी इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट, नई दिल्ली के वर्ष 2012-13 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

- (3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गयी देखिए एलटी संख्या 75/16/14]

अपराह्न 12.01 बजे

समितियों के लिए निर्वाचन

(एक) केन्द्रीय भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार सलाहकार समिति

[हिन्दी]

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूँ:-

“कि भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा-शर्त विनियमन) केन्द्रीय, नियम, 1998 के नियम 11(2) के साथ पठित भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा-शर्त विनियमन) अधिनियम, 1996 की धारा 3(2)(ख) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अध्यक्षीन केन्द्रीय भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार सलाहकार समिति (केन्द्रीय सलाहकार समिति के रूप में निर्दिष्ट) की केन्द्रीय सलाहकार समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें”।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा-शर्त विनियमन) केन्द्रीय, नियम, 1998 के नियम 11(2) के साथ पठित भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार (नियोजन तथा सेवा-शर्त विनियमन) अधिनियम, 1996 की धारा 3(2)(ख) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अध्यक्षीन केन्द्रीय भवन और अन्य सन्निर्माण कर्मकार सलाहकार समिति (केन्द्रीय सलाहकार समिति के रूप में निर्दिष्ट) की केन्द्रीय सलाहकार समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें”।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

(दो) कर्मचारी राज्य बीमा निगम

[हिन्दी]

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:-

“कि कर्मचारी राज्य बीमा (केन्द्रीय) नियम, 1950 के नियम 2क के साथ पठित कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 की धारा 4 की उप-धारा (1) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अध्यक्षीन कर्मचारी राज्य बीमा निगम के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्धारित करें।”

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि कर्मचारी राज्य बीमा (केन्द्रीय) नियम, 1950 के नियम 2क के साथ पठित कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 की धारा 4 की उप-धारा (1) के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों और उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अध्यक्षीन कर्मचारी राज्य बीमा निगम के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्धारित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : अब 'शून्य काल' शुरू होता है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : मैं शून्य काल शुरू कर रही हूँ। इसमें आपको कुछ कहना है?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक) : महोदय, हां, यह 'शून्य काल' है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि एक बड़ा क्षेत्र, ओडिशा के चार जिले अब हड़ताल पर हैं...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अपने कोई नोटिस नहीं दिया है। आप उनसे बेहतर जानते हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़; दूसरों का अधिकार मत लें।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब : मैं जानता हूँ। हम सबने आज नोटिस दिया था। दुर्भाग्य से, लॉटरी में एक भी नोटिस नहीं दिया गया। इसलिए, मैंने आपको लिखा ताकि इसे सदन में उठाया जा सके।

माननीय अध्यक्ष : जी, हां, जारी रखिए।

श्री भर्तृहरि महताब : महोदय, एक बड़े क्षेत्र, ओडिशा के चार जिलों में हड़ताल हो रही है क्योंकि जनजातीय लोगों को उनके अधिकारों से वंचित किया जा रहा है। यही कारण है कि हम आज इस मुद्दे को उठाना चाहते हैं।

हम इस सदन के विचारार्थ लाना चाहते हैं कि बड़ी संख्या में लोग पोलावरम परियोजना के कारण, आप्लावन के कारण विस्थापित हो रहे हैं। पिछली सरकार द्वारा इस पर एकपक्षीय निर्णय लिया गया। इसलिए, हमने शुक्रवार को भी अनुरोध किया था, जब तेलंगाना के कुछ क्षेत्रों को आंध्र प्रदेश में मिलाने के लिए विधेयक लाया गया था। यहां हमारा उद्देश्य यह है कि जब किसी परियोजना के कारण कुछ क्षेत्र जलमग्न हो रहे हैं, तो ऐसे में ओडिशा सरकार को भरोसे में लिया जाना चाहिए। इसकी ऊंचाई को ओडिशा सरकार का छत्तीसगढ़ सरकार की स्वीकृति लिए बिना एकपक्षीय तरीके से बढ़ा दी गयी है। यह हमारी चिंता का कारण है। इसलिए, हम हमेशा से इसके बारे में विनती करते रहे हैं। हमने उच्चतम न्यायालय से भी विनती की है। यह मामला सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष लंबित है। इसलिए, इस सदन में अथवा संसद में ऐसा कोई निर्णय नहीं लिया जाना चाहिए, जिससे जनजातीय लोगों के अधिकारों का हनन हो। हमारा सरकार से अनुरोध है कि वह इसका जवाब दे।...(व्यवधान)

श्री तथागत सत्यथी (धेन्कानल) : महोदय, सरकार को इसका जवाब देना होगा।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री के.सी. वेणुगोपाल, क्या आप इस विषय पर कुछ कहना चाहते हैं।

श्री के.सी. वेणुगोपाल (अलप्पुझा) : नहीं। मैं आंतरिक सुरक्षा के मुद्दे पर बोलूंगा। यह बेहद गंभीर विषय है...(व्यवधान) मैं पहले ही नोटिस दे चुका हूँ।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट। ऐसा नहीं होता है। आप बैठिए।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : आपने नदियों को आपस में जोड़ने के संबंध में नोटिस दिया है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : नहीं महोदया। यह सुरक्षा के बारे में है। वह सुरक्षा का मुद्दा उठा रहे हैं।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष खड़गे जी, एक बात तो समझिए। इनका नोटिस रिवर इंटरलिकिंग के लिए है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : हां, ठीक है, जारी रखिए।

श्री के.सी. वेणुगोपाल : मैं देश की आंतरिक सुरक्षा से संबंधित गंभीर स्थिति का मुद्दा उठाना चाहता हूँ।

वेद प्रताप वैदिक की लश्कर-ए-तैय्यबा के नेता और भारत तथा अन्य देशों के वॉन्टेड आतंकवादी हाफिज सईद से मुलाकात एक गंभीर मुद्दा है।

वैदिक का एक मध्यस्थ और मिशनरी होने का दावा गंभीर चिंता का विषय है।

मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या श्री वैदिक ने हाफिज सईद जैसे एक वॉन्टेड और खूंखार आतंकवादी से मिलने के लिए भारत सरकार से इजाजत मांगी थी। हम यह भी जानना चाहते हैं कि हाफिज सईद से उनकी मुलाकात करवाने वाला व्यक्ति कौन है।

यह आंतरिक सुरक्षा का विषय है और भारत सरकार को स्पष्ट जवाब देना चाहिए। हम भारत सरकार की ओर से वक्तव्य चाहते हैं...(व्यवधान) हम स्वयं गृह मंत्री से भी वक्तव्य चाहते हैं। यह राष्ट्र की आंतरिक सुरक्षा से जुड़ा गंभीर चिंता का विषय है।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आप अपने को सम्बन्ध कर सकते हैं। ऐसा कुछ नहीं है।

श्री नलीन कुमार कटील।

...(व्यवधान)

श्री नलीन कुमार कटील (दक्षिण कन्नड़) : माननीय अध्यक्ष, मैं मंगलौर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ, जो तटीय कर्नाटक का हिस्सा है। हर वर्ष बारिश के मौसम के दौरान मंगलौर शहर सहित तटीय कर्नाटक के जिलों में समुद्री कटाव एक ज्वलंत मुद्दा है। हाल के वर्षों में, जलवायु परिवर्तन, रेल खनन इत्यादि जैसे विभिन्न कारणों से तटीय कर्नाटक में समुद्री कटाव तेजी से हो रहा है। लाखों मछुआरे अपनी आजीविका के लिए समुद्र पर निर्भर हैं। मैं यह समझता हूँ कि कर्नाटक की पिछली बीजेपी सरकार ने कर्नाटक में समुद्री कटाव से निपटने के लिए एशियाई विकास बैंक के साथ कोई समझौता किया था। उक्त कार्यक्रम को तीन चरणों में कार्यान्वित किया जा रहा है और इसे 2018 तक पूरा किया जाना है। मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि वह इस कार्यक्रम को निर्धारित समय में पूरा करने के लिए हर संभव वित्तीय और तकनीकी सहायता मुहैया कराए। केन्द्र सरकार को समुद्री कटाव से निपटने के लिए एक राष्ट्रीय योजना तैयार करनी चाहिए और देश के तटीय इलाकों पर स्थित राज्यों को हर संभव सहायता उपलब्ध करानी चाहिए। इससे तटीय क्षेत्र में रहने वाले लोग, विशेषकर मछुआरों के समुदाय एक सुखी और आरामदायक जीवक जी पाएंगे।

माननीय अध्यक्ष : श्री खड़गे जी, आपको तो मालूम है, वह खुद को सम्बद्ध कर सकते हैं। मैं अनुमति नहीं दे रही हूँ।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : नलीन कुमार जी, इसमें इतना सारा पढ़ते नहीं हैं, आप छोटा सा मुद्दा तुरंत उठा सकते हैं।

श्री संतोष कुमार। आपको कुछ उठाना है?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : आप उठाए गए मुद्दे से स्वयं को सम्बन्ध कर सकते हैं। हर व्यक्ति एक ही विषय पर नहीं बोला सकता।

श्री संतोष कुमार, क्या आप उपस्थित हैं?

...(व्यवधान)

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (कोल्लम) : महोदया, मैंने नोटिस दिया है और लॉट में मेरा दूसरा नंबर है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपका नोटिस नहीं है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री संतोष कुमार (पूर्णिया) : अध्यक्ष जी, बिहार के मेरे संसदीय क्षेत्र पूर्णिया एवं कोसी क्षेत्र के आस-पास के जिलों में मक्के की खेती प्रचुर मात्रा में होती है। इस क्षेत्र के किसानों का जीविकोपार्जन एवं मुख्य रूप से आय का साधन मक्का ही है। इस क्षेत्र के लोग इसी खेती पर आधारित हो कर अपने परिवार को चलाते हैं। ज्ञातव्य हो कि बिहार के अलावा कुछ अन्य राज्यों में भी इसकी पैदावार अच्छी होती है। भारत सरकार गेहूँ, धान एवं गन्ने इत्यादि का समर्थन मूल्य घोषित कर चुकी है, लेकिन मक्के का समर्थन मूल्य घोषित नहीं किया गया है। बिहार सहित देश के किसानों के हित में मक्के का समर्थन मूल्य दो हजार प्रति क्विंटल घोषित किया जाना चाहिए ताकि बिहार के किसान, कोसी के किसान और पूर्णिया के किसानों में खुशहाली आ सके।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैं अनुमति नहीं दे रही हूँ।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : इस तरीके से मांगेंगे तो कभी नहीं मिलेगा।

... (व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : जी, नहीं, यह कोई तरीका नहीं है। माफ कीजिए। उन्होंने कोई नोटिस नहीं दिया है।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : अध्यक्ष जी, मेरा संसदीय क्षेत्र छतरपुर शहर के मध्य से एनएच-75 और एनएच-86, दो राष्ट्रीय राजमार्ग शहर के बीचों-बीच जाने से काफी अनियंत्रित स्थिति वहाँ उत्पन्न हो जाती है। बीस साल पहले शहर की जो स्थिति थी, इन बीस सालों में शहर की आबादी तेजी से बढ़ी है और इसके कारण से शहर के बीच से राष्ट्रीय राजमार्ग के वाहन निकलते हैं, उनसे आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं, लोगों की जान उसमें जाती रहती हैं। इस नगर के व्यवस्थित विकास के लिए राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ने के लिए मध्य प्रदेश शासन के द्वारा एक योजना बनायी गयी थी, जिसमें 90 से 100 करोड़ रुपए का खर्च होना है। लेकिन राज्य सरकार इतना खर्च वहन नहीं कर सकती है। यह कार्य मुख्यतः राष्ट्रीय राजमार्गों को जोड़ने का है। अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि इस वर्ष की कार्य योजना में शामिल करके छतरपुर नगर

के बीच से जो राष्ट्रीय राजमार्ग-75 और 86 जा रहे हैं, इनको जोड़ते हुए नगर के बाहर से बाइपास बनाया जाए।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : श्री के.एन. रामचन्द्रन, क्या आप सदन में उपस्थित हैं? क्या आपने निर्माण कार्यों में लगे कामगारों के लिए विशेष बीमा योजना के बारे में नोटिस दिया है? मुझे लगता है, आपने नोटिस दिया है। आप इस मुद्दे को नहीं उठाना चाहते।

श्री के.एस. रामचन्द्रन (श्रीपेरुम्बुदुर) : महोदया, मैंने नोटिस नहीं दिया है।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : अध्यक्ष महोदया, बिहार के मुजफ्फरपुर में जानलेवा बीमारी तीन-चार सालों से लगातार, इस साल भी 200 बच्चों की मौत हो चुकी है, जिसे कहा जाता है इंसेफलाइटिस। लेकिन यह कौन सी बीमारी है, कैसी बीमारी है कि तीन साल से पांच साल तक के बच्चों की मौत हो रही है। देश-विदेश के लोग चर्चा कर रहे हैं, लेकिन कहीं से कुछ पता नहीं चल रहा है। माननीय मंत्री डॉ. हर्ष वर्धन साहब स्वयं मुजफ्फरपुर भी गये थे। यह कौन-सी बीमारी है, इसका अता-पता नहीं चल रहा है। दो सौ बच्चों की मौत हो चुकी है।

हम माननीय स्वास्थ्य मंत्री से निवेदन करते हैं कि देश-विदेश कसे डॉक्टरों के दल को लाइए और बीमारी क्या है, इसका पता लगाइए। यह क्या रोग है, इसका पता ही नहीं चला है। इसे इन्सिफैलाइटिस बीमारी कहा जा रहा है, लेकिन यह वास्तव में कौन-सी बीमारी है इसका पता लगाया जाए। मुजफ्फरपुर, बिहार में बच्चों की जो मौत हो रही है, इस मौत का तत्कालक कैसे इलाज हो, कैसे निदान हो? देश-विदेश के डॉक्टरों को बुलाया जाए। तीन-चार सालों से मुजफ्फरपुर के बच्चे बहुत तबाह हैं और वे मौत के शिकार हो रहे हैं।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : आप अपने को इस मामलों से सम्बद्ध कर सकते हैं। आप अपने नाम दे सकते हैं।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : श्री जय प्रकाश नारायण यादव द्वारा उठाए गए विषय से श्री कमलेश पासवान, डॉ. संजय जायसवाल और श्री ओम प्रकाश यादव स्वयं को सम्बद्ध करते हैं।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : जीरो ऑवर के बाकी मामले शाम को लिए जाएंगे।

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.17 बजे

नियम 377* के अधीन मामले

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, अब नियम 377 के अधीन मामले सभा पटल पर रखे जाएंगे। सदस्य जिन्हें, आज नियम 377 के अधीन मामले उठाने की अनुमति दी गई है, वे यदि इन मामलों को सभा पटल पर रखने के इच्छुक हैं तो वे स्वयं 20 मिनट के अंदर सभा पटल पर पर्ची रख दें। केवल वही मामले सभा पटल पर रखे माने जाएंगे। जिनकी पर्ची निर्धारित समय के भीतर सभा पटल पर रख दी गई हो। शेष व्यपगत माने जाएंगे।

(एक) बाणसागर समझौते के अधीन बिहार को सोन नदी के जल का आवंटित हिस्सा दिए जाने और कदवन जलाशय परियोजना के रुके कार्य को शुरू किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : बिहार के बक्सर, कैमूर, रोहतास और भोजपुर जिला की भूमि अत्यधिक उपजाऊ है और खेती ही यहां की अर्थव्यवस्था का मुख्य आधार है। सोन नहर प्रणाली यहां की कृषि भूमि की सिंचाई का मुख्य साधन है। बाणसागर जलाशय के निर्माण के बाद सोन नदी के पानी के उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश और बिहार राज्यों के बीच बंटवारे के लिए बाणसागर समझौता किया गया था जिसकी मुख्य बात यह थी कि बिहार राज्य की सोन नहर प्रणाली के लिए इन्द्रपुरी बैराज पर पर्याप्त पानी उपलब्ध रहेगा और खेतों की सिंचाई के लिए पानी की उपलब्धता को प्राथमिकता दी जाएगी। परंतु, उत्तर प्रदेश द्वारा बार-बार समझौते का उल्लंघन किया जा रहा है, जिसके कारण बाणसागर तथा रिहन्द जलाशय का संचालन न्यायोचित ढंग से नहीं हो रहा है और बिहार को अपने हिस्से का पानी नहीं मिल पा रहा है। जल के प्रवाह में कमी के कारण महत्वाकांक्षी कदवन जलाशय योजना जो केन्द्र सरकार द्वारा 1987 में स्वीकृत की गई थी, का निर्माण कार्य भी लंबित है। इस क्षेत्र में कृषि और कृषक संकट में हैं और सिंचित क्षेत्रों को भी न तो रबी और न ही खरीफ फसलों के लिए पर्याप्त पानी उपलब्ध हो पाता है।

सभा पटल पर रखे माने गए।

इसलिए केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि बाणसागर समझौते के तहत बिहार को आबंटित पानी की आपूर्ति प्राथमिकता के आधार पर किया जाना सुनिश्चित करे ताकि इस क्षेत्र में फसलों को बर्बाद होने से बचाया जा सके। साथ ही कदवन जलाशय की लंबित योजना का कार्य अतिलम्ब प्रारंभ किया जाए जिससे बिहार के बक्सर सहित सम्पूर्ण शाहाबाद, औरंगाबाद, गया, पटना के लाखों किसान लाभांविता हो सकें।

(दो) घाघरा नदी पर उत्तर प्रदेश के देवरिया और बलिया जिलों को जोड़ने वाले पुल की मरम्मत किए जाने की आवश्यकता

श्री रविन्द्र कुशवाहा (सलेमपुर) : उत्तर प्रदेश में देवरिया और बलिया जनपदों को जोड़ने वाला घाघरा नदी पर बना सड़क पुल का मध्य भाग टूट जाने से भारी वाहनों का आवागमन महीनों से बाधित है। नेपाल के सोनौली बार्डर से गोरखपुर, देवरिया होते हुए यह मुख्य मार्ग बलिया तक जाता है जो आजमगढ़, गाजीपुर, वाराणसी, मिर्जापुर तथा सोनभद्र आदि जनपदों को जोड़ने के साथ ही बिहार राज्य से भी सम्पर्क स्थापित करता है। इन स्थानों के आपसी सम्पर्क के लिए यह सड़क पुल एकमात्र माध्यम है। भारी वाहनों का आवागमन बाधित होने से सीमेंट, सरिया, बालू तथा अन्य आवश्यक वस्तुओं के मूल्य इन क्षेत्रों में बढ़ते जा रहे हैं क्योंकि ट्रकों के अन्य मार्गों से आने के कारण दुलाई खर्च अधिक पड़ रहा है। बसों का आवागमन बंद होने से यात्रियों की कठिनाई बढ़ गई है।

मैं सरकार से मांग करता हूँ कि वह अतिलम्ब इस पुल की मरम्मत करावें।

(तीन) महाराष्ट्र में विशेषतः वर्धा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में पीने और सिंचाई के लिए जल उपलब्ध कराने के लिए विशेष पैकेज दिए जाने की आवश्यकता

श्री रामदास सी. तडस (वर्धा) : मुझे सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र वर्धा की ओर आकृष्ट करते हुए कहना है कि मेरा संसदीय क्षेत्र विदर्भ में है जहां कई वर्षों से अकाल पड़ रहे हैं। साथ ही सम्पूर्ण महाराष्ट्र की स्थिति चिंतनीय है। इस वर्ष तो पीने के पानी का भी संकट है। जलाशय, तालाब एवं नदियां सूखती जा रही हैं। जनता में भय व्याप्त हो गया है। पेयजल की भी व्यवस्था नहीं हो पा रही है। किसानों की हालत बहुत ही खराब है, किसान मजबूर हो गए हैं।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र वर्धा के साथ सम्पूर्ण महाराष्ट्र के लिए पेयजल एवं किसानों को कृषि कार्य हेतु पानी की व्यवस्था कराने हेतु विशेष पैकेज देने की कृपा करें जिससे कि समस्या का समाधान हो सके।

(चार) राजस्थान के करौली-धौलपुर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में चम्बल लिफ्ट परियोजना का कार्यान्वयन किए जाने की आवश्यकता

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र करौली-धौलपुर राजस्थान में चम्बल नदी बहती है। पूरे साल बहने वाली चम्बल नदी से सिंचाई एवं पीने के पानी की कमी को दूर करने के लिए चम्बल लिफ्ट परियोजना को लागू किया जाए ताकि शहर एवं दूर-दराज के गांवों में सिंचाई एवं पीने के पानी की कमी को पूरा किया जा सके।

इस लिफ्ट परियोजना के शुरू होने से शहर एवं गांवों के लोगों को पीने के लिए स्वच्छ पानी उपलब्ध हो सकेगा एवं दस्यु प्रभावित क्षेत्र में निवास करने वाले किसानों को खेती के लिए बारह माह पानी प्रचुर मात्रा में उपलब्ध होगा, जिससे क्षेत्र में सिंचाई क्षेत्र बढ़ने से किसानों की आमदनी एवं उनके जीवन स्तर व रहन-सहन में सुधार होगा एवं कृषि उत्पादन बढ़ने से रोजगार पैदा होंगे।

अतः मेरा अनुरोध है कि क्षेत्र की जन भावनाओं को ध्यान में रखते हुए केन्द्र सरकार चम्बल लिफ्ट परियोजना को शीघ्र लागू करे।

(पांच) बिहार के सासाराम संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में खनिज भंडारों का पता लगाए जाने की आवश्यकता

श्री छेदी पासवान (सासाराम) : मेरा संसदीय क्षेत्र सासाराम (बिहार) के अंतर्गत कैमूर जिला के अधौरा प्रखण्ड के झड़पा तथा घेरखनिया में अभ्रक बड़डिहां में चूना पत्थर तथा लेवा में कोयला भंडार होने की संभावना है।

उल्लेखनीय है कि उपर्युक्त क्षेत्र उग्रवाद प्रभावित है तथा सामाजिक एवं आर्थिक रूप से पिछड़ा इलाका है। खनिज संपदा के सरकार होने से क्षेत्र का चहुंमुखी विकास का मार्ग प्रशस्त होगा तथा सरकार को राजस्व की प्राप्ति होगी। इससे रोजगार के असर भी बढ़ेंगे तथा शांति व्यवस्था को बल मिलेगा।

अतः मेरा विशेष आग्रह है कि यथाशीघ्र स्थल निरीक्षण कराकर इस संबंध में योग्य कार्रवाई कराने की कृपा की जाए।

(छह) बिहार के शिवहर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में भारत-नेपाल सीमा सड़क निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण आरंभ किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती रमा देवी (शिवहर) : नियम 377 के माध्यम से अनुरोध है कि भारत सरकार द्वारा भारत-नेपाल सीमा पर सड़क निर्माण करने का संकल्प लिया गया था। परंतु यूपीए सरकार के भूमि अधिग्रहण कानून

के कारण सड़क निर्माण हेतु भूमि अधिग्रहण का काम तय समय-सीमा के अंदर नहीं हुआ। मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर के अंतर्गत घोडासहन — कुंडवा चैनपुर — फलवरिया — बैरगनिया — मसहा आजम — वंशी चाचा ढेंग पुल-मिनयारी होते हुए बडहरवा, सुप्पी प्रखंड तक लगभग 50 किमी. लम्बी सड़क के निर्माण हेतु निविदा तो फाइनल हो गया परंतु भूमि अधिग्रहण नहीं होने से सीमा-सड़क निर्माण कार्य नहीं हो पाया है। नक्सलवाद पर अंकुश लगाने तथा नेपाल से अवांछित लोगों के आवागमन को रोकने में यह सड़क महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी। स्थानीय क्षेत्र के आवागमन को बेहतर बनाने, राष्ट्रीय सुरक्षा तथा आंतरिक सुरक्षा के उद्देश्य से यह सड़क जल्द से जल्द निर्मित हो।

अतः अनुरोध है कि इस सीमा सड़क निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहण का काम शीघ्र पूर्ण हो ताकि 50 कि.मी. लंबी यह सड़क निर्मित हो पाए।

(सात) रतलाम-फतेहाबाद-इंदौर-मऊ-खंडवा-अमलखुर्द-अकोट-अकोला-खंड के आमान-परिवर्तन के कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री संजय धोत्रे (अकोला) : रतलाम-फतेहाबाद-इंदौर-मऊ-खंडवा-अमलखुर्द-अकोट-अकोला-खंड के आमान-परिवर्तन को वर्ष 2008-09 में स्वीकृत किया गया था। तथापि, रेलवे बोर्ड ने अमलखुर्द और अकोट के बीच प्रस्तावित नए विपथित सरेखण को अब तक अपना अनुमोदन प्रदान नहीं किया है। बावजूद इस तथ्य के कि इस नए उत्तर-दक्षिण लिंक से प्राप्त होने वाले लाभ की दर 2502 प्रतिशत है जो कि देश में अधिकतम माना गया है।

उक्त खंड पर आमान-परिवर्तन न केवल नए उत्तर-दक्षिण लिंक से जुड़े हुए विभिन्न मार्गों जैसे जयपुर में सिकंदराबाद, जयपुर से बेंगलूर इत्यादि की दूरी को 200-500 कि.मी. तक कम करेगा। परंतु समय रहते रेलगाड़ियों/ट्रैकों के संचालन/अनुरक्षण में बचत और उक्त मार्गों के विद्यमान किराए को जारी रखने के लेखे पर अतिरिक्त राजस्व सृजित करने के द्वारा रेलवे को वित्तीय संकट से भी उबारेगा।

उत्तरी और दक्षिणी राज्यों में बड़ी आमान लाइन पर उक्त खंड के सुचारू होने पर उद्योग अपनी लाभकारिता को एक दूसरे की सीमाओं में बाजार की तीव्र और सस्ती/वहनीय पहुंच के द्वारा सुधार सकते हैं। चूंकि इस परियोजना में बड़े स्तर पर जनहित शामिल हैं। मैं इस सम्मानित सदन के माध्यम से रेलवे का ध्यान उक्त खंड के आमान-परिवर्तन की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा, जिसे उक्त प्रयोजनों की पूर्ति के लिए शीघ्रतम पूर्ण किए जाने की आवश्यकता है।

(आठ) लागत को ध्यान में रखते हुए कृषि उत्पादों का लाभकारी मूल्य निश्चित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव) : आज देश में किसानों की एक बड़ी समस्या यह है जब उपज कम होती है तब तो किसान मुसीबत में होता है। जब उपज अच्छी हो तब भी अक्सर उसकी वाजिब कीमत न मिलने के कारण उसे नुकसान उठाना पड़ता है। किसानों में असंतोष की मूल वजह उर्वरक, कीटनाशक, बीज और श्रमिकों के मूल्य में बेतहाशा बढ़ोतरी है। किसानों को बड़ी शिकायत खेती की लागत और समर्थन मूल्य के निर्धारण में कोई तालमेल नहीं होना है। यह निष्कर्ष सरकार द्वारा गठित समिति का भी है। मोहन कांडा समिति की रिपोर्ट के मुताबिक ऐसे हालात बनने की करीब एक दर्जन वजह है इसमें सबसे बड़ी वजह सरकार द्वारा घोषित न्यूनतम मूल्य लागत से कम मिलना है। जिससे किसानों में आक्रोश है।

मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह राज्य-वार विभिन्न अनाजों की लागत को मद्देनजर रखकर उनकी न्यूनतम समर्थन मूल्यों की घोषणा करें ताकि किसानों को उनकी फसलों का वाजिब दाम मिल सके।

(नौ) महाराष्ट्र राज्य में बिजली की स्थिति में सुधार लाए जाने की आवश्यकता

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) : बिजली संकट ने महाराष्ट्र को भी अपनी गिरफ्त में ले लिया है। निजी संयंत्रों के बंद होने से खड़े हुए इस संकट को कोयले की कमी ने और बढ़ा दिया है। सरकारी बिजली कंपनी महाजनों के संयंत्रों में कोयले का स्टॉक सामान्य की ओर है। सूत्र दावा कर रहे हैं कि कोयले को बचाने के लिए उत्पादन को कम करने का अघोषित आदेश भी दिया गया है। उल्लेखनीय है कि केन्द्र सरकार की ओर से तय किए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार ताप बिजली केन्द्र में सात दिनों से अधिक का कोयला स्टॉक होने पर हालत को अतिसंवेदनशील माना जाता है। राज्य के कुल सात ताप बिजली केन्द्र अतिसंवेदनशील के कसौटी पर उतरे हैं। ताप बिजली केन्द्रों के साथ-साथ पवन और हाइड्रो एनर्जी भी धोखा नहीं लगी है। कम बारिश की आशंका को देखते हुए राज्य सरकार ने कोयला परियोजना का पानी किसानों के लिए आरक्षित कर दिया है। इससे यहां 59 मेगावॉट का उत्पादन हो रहा है जबकि, क्षमता 1956 मेगावॉट है। इसी प्रकार हवा का रूख बदलने से पवन ऊर्जा उत्पादन 1600 मेगावॉट से घटकर 700 मेगावॉट रह गई है। इसी स्थिति पर काबू करके, राज्य के सूखे की स्थिति में कम-से-कम बिजली आपूर्ति सुचारू रूप से हो किसानों को राहत मिले, ऐसा कदम उठाया जाए।

(दस) उत्तर प्रदेश के देवरिया जिले में रूद्रपुर स्थित दुग्धेश्वरनाथ मंदिर को पर्यटक स्थल घोषित किए जाने और मंदिर स्थल पर आधारभूत सुविधाएं उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

श्री कमलेश पासवान (बासगांव) : मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा कि हमारे संसदीय क्षेत्र बांसगांव के अंतर्गत विमान सभा रूद्रपुर जनपद देवरिया में दुग्धेश्वरनाथ मंदिर पूर्वी उत्तर प्रदेश सहित पश्चिम बिहार का महत्वपूर्ण पर्यटक व दार्शनिक स्थल है जिसके चलते रूद्रपुर नगर को काशी का दर्जा प्राप्त है। यहां पर स्वयंभू शिवलिंग को महाकालेश्वरनाथ उज्जैन का उपज्योर्तिलिंग माना गया है जिसके उल्लेख पदमपुराण शिवपुराण में भी मिलता है। देश के शैव उपासना के बाहर केन्द्रों में बाबा विश्वनाथ और बैजनाथ धाम की तरह पूर्वांचल का दुग्धेश्वरनाथ धाम महाकालेश्वरनाथ उज्जैन मध्य प्रदेश का साक्षात् दर्शन है। पुराण के अनुसार यहां समान धरातल के 20 फीट नीचे अवतरित स्वयंभू लिंग उज्जैन के महाकाल लिंग के सदृश्य कहा गया है। पदमपुराण में उल्लिखित 'महाकालस्य यदि लिंग दुग्धेश मिति विश्रुतम' का अर्थ महाकाल के सदृश्य यह लिंग दुग्धेश्वरनाथ के नाम से जाना जायेगा। इस स्थान का वर्णन चीनी यात्रा ह्वेनसांग व एलेक्जेंडर ने अपनी यात्रा वृत्तान्तों में किया है। पुरातत्व विभाग लखनऊ के अनुसार मंदिर का निर्माण दसवीं शताब्दी के पूर्व हुआ है।

इस मंदिर पर प्रतिदिन हजारों श्रद्धालु दूर-दूर से आते हैं। श्रावणमास-मलमास व शिवरात्रि को लाखों लोग दर्शन व पूजा के लिए यहां आते हैं। यहां मूलभूत सुविधाओं का काफी अभाव है तथा यहां आने-जाने वाले श्रद्धालुओं को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

मैं केन्द्र सरकार से मांग करता हूँ कि दुग्धेश्वरनाथ मंदिर रूद्रपुर को पर्यटक स्थल घोषित कर आर्थिक सहयोग देकर सभी मूलभूत सुविधाएं विकसित करायी जाए।

(ग्यारह) बिहार में खेतों की सिंचाई को सुगम बनाने के लिए राज्य में नहरों का पुनरुद्धार किए जाने की आवश्यकता

श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) : कोशी में कुशहा बांध टूटने के कारण लाखों हैक्टेयर कृषि की भूमि में बालू (रेत) जमा हो गया है, जिससे कृषि कार्य नहीं हो पा रहा है, इसके लिए बिहार सरकार के पास आज तक कोई योजना नहीं है। पूर्व की केन्द्र सरकार (यूपीए-2) ने साढ़े सात सौ करोड़ रुपए नहरों के जीर्णोद्धार के लिए दिये थे पर आज तक नहरों का जीर्णोद्धार नहीं हो पाया है।

2008 में कोशी क्षेत्र के कुशहा बांध टूटने से बड़े पैमाने पर जान-माल की हानि हुई थी, कई अन्य पुल टूट गए, जिसमें अधिकतर पुल आज

तक डायवर्सन पर चल रहे हैं, जिससे उस क्षेत्र की लाखों जनता की रोजी-रोजगार, जीवन-यापन बुरी तरह से प्रभावित हो गया है। इन पुलों के निर्माण के लिए पूर्व की केन्द्र सरकार (यूपीए-2) ने राशि भी दी थी, पर आज तक उप-पुलों का निर्माण नहीं हुआ!

अतः मैं सरकार का ध्यान व्यापक जनहित से जुड़े इस मुद्दे की ओर आकर्षित कराना चाहती हूँ।

(बारह) केरल के कुट्टानाड क्षेत्र में बाढ़ रोकने और बाढ़ के पानी को नियंत्रित करने के लिए कुट्टानाड पैकेज के अंतर्गत घोषित शेष निधि जारी किए जाने की आवश्यकता

श्री कोडिकुनील सुरेश (मवेलीक्करा) : भारत सरकार ने केरल के कुट्टानाड क्षेत्र में पदाशेखरम में बाढ़ रोकने और बाढ़ चल नियंत्रण हेतु कुट्टानाड पैकेज घोषित किया है। यद्यपि योजना 2008 के दौरान घोषित की गई थी, योजना को 2011 में कार्यान्वित किया गया था। केईएल-1 और 2 के अंतर्गत बाढ़ रोकने हेतु कुल परियोजना लागत 143.61 करोड़ रुपए है, जिसमें से केंद्र सरकार ने 22.42 करोड़ रुपए मात्रा जारी किए हैं। कार्य को शेष 85.18 करोड़ रुपए की राशि जारी नहीं करने के कारण रोक दिया गया है। 255.335 करोड़ रुपए हेतु के थनेरमुक्कम बंड का आधुनिकीकरण कार्य परियोजना के गैर-अनुमोदन के कारण शुरू नहीं किया जा सका। कार्य में विभिन्न कारणों से विलंब हो चुका है और निर्धारित समय के अंतर्गत पूर्ण नहीं किया जा सका। अतः मैं मांग करता हूँ कि केईएल-1 और 2 के अंतर्गत कार्यों को पूर्ण करने की समय-सीमा बढ़ाई जाए और शेष राशि को तत्काल जारी किया जाए। कुट्टानाड के लोग बाढ़ जाम को रोकने हेतु कार्यों में विलंब के कारण अपना कृषि कार्य शुरू करने में असमर्थ हैं।

(तेरह) राष्ट्रीय फसल बीमा कार्यक्रम के अंतर्गत बीमाकृत राशि के 2 प्रतिशत से अधिक के प्रीमियम के अतिरिक्त भार को तमिलनाडु सरकार के साथ समान रूप से बांटे जाने की आवश्यकता

डॉ. पी. वेणुगोपाल (तिरुवल्लुर) : फसल बीमा ही किसानों के लिए प्रकृति के प्रकोपों के विरुद्ध एक मात्र विश्वसनीय आश्रय है। तथापि, केन्द्र सरकार का राष्ट्रीय कृषि बीमा योजना (एमएआईएस) को वापस लेने और 2013 की रबी फसल से इसे राष्ट्रीय फसल बीमा कार्यक्रम (एनसीआईपी) से बदलने का निर्णय किसानों के लिए एक बड़े झटके के रूप में आया है। केंद्र सरकार लघु और सीमांत किसानों को मात्रा 5% राजसहायता देती है। तमिलनाडु सरकार सभी किसानों को एनएआईएस के अंतर्गत राजसहायता के रूप में 45-50% प्रीमियम देती है। पुरानी योजना के अंतर्गत, किसानों ने नई योजना के अंतर्गत 3.5% के विरुद्ध बीमित

राशि का मात्र 1% से 1.75% तक भुगतान किया। यह उच्च प्रीमियम किसानों को फसलों का बीमा करने से हतोत्साहित करेगा। तमिलनाडु सरकार ने मांग की है कि केन्द्र सरकार को राज्य के साथ राष्ट्रीय फसल बीमा कार्यक्रम के अंतर्गत बीमित राशि के 2% से ऊपर के प्रीमियम का अतिरिक्त भार समान रूप से वहन कहना चाहिए। मैं सरकार से बिना किसी विलंब के इस प्रस्ताव को स्वीकार करने की घोषणा की अपील करता हूँ।

(चौदह) सहकारी बैंकों को आयकर अधिनियम के दायरे से बाहर रखे जाने की आवश्यकता

श्री सुवेन्दु अधिकारी (तामलुक) : सहकारी बैंकिंग क्षेत्र भारतीय बैंकिंग ढांचे का एक मुख्य भागीदारी है। संस्थागत ऋण ढांचे में क्रेडिट सोसाइटियों की अपने व्यापक नेटवर्क के माध्यम से ग्रामीण भारत में सहकारी बैंकों की बहुत अच्छी पहुंच है। इस क्षेत्र ने हमारे देश की अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है और इस हमेशा हमारी राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था का एक अभिन्न अंग माना गया है। आज हम इस बात से इंकार नहीं कर सकते कि सहकारी बैंकिंग क्षेत्र ने केवल कृषि समुदाय को अपितु छोटे उद्यमियों को भी लघु ऋण देकर भारत की ग्रामीण अर्थव्यवस्था विकसित करने में महत्वपूर्ण भूमिका को कुशलतापूर्वक निभा रहा है। विश्व बैंक और राष्ट्रीय अनुप्रयोग आर्थिक अनुसंधान परिषद् के हाल ही में किए गए एक अध्ययन के अनुसार प्राथमिक कृषि ऋण समितियों की भारत में लघु ऋणों में 30 प्रतिशत हिस्सेदारी है। हम सभी को यह बात पता है कि विकास के लिए ऋण एक महत्वपूर्ण आदान प्रक्रिया है लेकिन ऐतिहासिक कारणों से भारतीय कृषि समुदाय कृषि में पर्याप्त निवेश करने में विफल रहा है। इसलिए सहकारी समितियों की कार्य करने की आजादी देनी चाहिए ताकि वे इस अवधारणा को बदल सकें कि भारतीय किसान जन्म से ऋणग्रस्त होता है और ऋणग्रस्तता में ही जीवन जीता है और ऋणग्रस्त ही मरता है। और हम इस बात से इंकार नहीं कर सकते कि सहकारी समितियां 1904 से इस सामाजिक अवधारणा के साथ इस दिशा में कार्य कर रही है।

लेकिन मैं यहां इस बात का भी उल्लेख करना चाहूंगा कि आरंभ से ही सहकारी बैंक आयकर प्रणाली से बाहर रहे हैं और ये बैंक 2006 तक छूट प्राप्त श्रेणी में आते थे। लेकिन वर्ष 2009 में भारत सरकार सहकारी बैंकों को आयकर व्यवस्था के अंतर्गत लाई। इसके परिणामस्वरूप इन बैंकों के लाभ में भारी गिरावट आई और इसने सामाजिक कार्य के निष्पादन में बाधा उत्पन्न की है। इसके अतिरिक्त सहकारी बैंकों को आयकर विभाग की जटिलताओं से निपटने के लिए कानूनी व्यय के रूप में अत्यधिक खर्च करना पड़ता है।

इसलिए मैं, केन्द्रीय कृषि मंत्री से अधिक सामाजिक लाभ अर्थात् ग्रामीण भारत की अर्थव्यवस्था के उत्थान के लिए इन सहकारी बैंकों को आयकर अधिनियम से छूट प्रदान करने संबंधी लाभ को पुनः लागू करने का अनुरोध करता हूँ।

(पन्द्रह) ओडिशा के तटीय क्षेत्र में चूकरहित सामुद्रिक सुरक्षा के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता

श्री रवीन्द्र कुमार जेना (बालासोर) : तटरक्षक और नौसेना के साथ देश की तटरेखा की सुरक्षा समुद्री सुरक्षा को स्तरीय समुद्री सुरक्षा चक्र में से एक है।

ओडिशा की तटरेखा 485 किलोमीटर लम्बी है और यहां पर विभिन्न सामरिक प्रतिष्ठान यथा आईटीआर, और बालासोर जिले के चांदीपुर में पीएंडईई तथा धमारा पत्तन और भद्रुक जिले में व्हिलर आइलैंड (डीआरडीओ के प्रतिष्ठान) इस तट पर स्थित है तथा इसके साथ-साथ यहां राष्ट्रीय महत्व के अन्य प्रतिष्ठान भी स्थित है।

पहले चरण में 5 समुद्री पुलिस स्टेशन शुरू किए गए हैं और 13 और स्टेशनों की स्थापना की जानी है लेकिन ये हमारी विशाल तटरेखा की सुरक्षा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। पुलिस स्टेशनों में मूलभूत सुविधाओं यथा अनुरक्षण प्रशिक्षण जनशक्ति, और अत्याधुनिक उपकरणों का अभाव है। निर्दिष्ट परिचालनात्मक मानकों को पूरा करने के लिए दी जा रही केन्द्रीय सहायता अपर्याप्त है।

बालासोर हमेशा से घुसपैठियों और आतंकवादियों के निशाने पर रहा है और इसलिए यहां पर स्थित डीआरडीओ के प्रतिष्ठानों की सुरक्षा से वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है।

इसलिए, मैं केन्द्र सरकार से किन्ही भी विध्वंसकारी गतिविधियों से निपटने के लिए समुद्री सुरक्षा हेतु वास्तविक वित्तीय सहायता प्रदान करने का अनुरोध करता हूँ।

(सोलह) विख्यात परमाणु वैज्ञानिक होमी जे. भाभा के मुंबई में मालाबार हिल्स स्थित बंगले का अधिग्रहण किए जाने और उसे राष्ट्रीय धरोहर घोषित किए जाने की आवश्यकता

श्री विनायक भाऊराव राऊत (दत्तागिरी-सिंधुदुर्ग) : होमी जे. भाभा विख्यात परमाणु वैज्ञानिक थे और उन्हें "भारत के परमाणु कार्यक्रम का जनक" भी कहा जाता है। आरंभिक वर्षों के भारतीय अंतरिक्ष और परमाणु अनुसंधान कार्यक्रम में उनका वैज्ञानिक कैरियर बहुत ही शानदार रहा था। भाभा परमाणु अनुसंधान केन्द्र, इस महान वैज्ञानिक की विरासत को एक सच्ची श्रद्धांजलि है।

होमी जे. भाभा मेहरानगीर में रहते थे जोकि मुम्बई स्थित मालाबार हिल्स में एक ब्रिटिशकालीन बंगला था। भाभा ने अपना अधिकांश जीवन इस बंगले में ही व्यतित किया था।

वैज्ञानिकों, राजनीतिक नेताओं और सामाजिक कार्यकर्ताओं द्वारा इस बंगले को राष्ट्रीय धरोहर भवन में परिवर्तित करने का प्रस्ताव पेश किया गया था ताकि हमारे देश को युवा और भारतीय वैज्ञानिकों की आने वाली पीढ़ी इससे प्रेरणा ले सके।

24 जनवरी, 1966 को एयर इंडिया के विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने के कारण होमी जे. भाभा की मृत्यु के बाद इस बंगले में होमी जे. भाभा के छोटे भाई जमशेद जी. भाभा रह रहे थे? उन्होंने इस बंगले को राष्ट्रीय अभिनेय कला केन्द्र को दे दिया। 18 जून, 2014 को इस बंगले की नीलामी हुई। मुम्बई उच्च न्यायालय में इस नीलामी को चुनौती दी गई।

महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री और अनेक प्रख्यात लोगों द्वारा भारत सरकार तथा माननीय प्रधानमंत्री से इस बंगले को अधिग्रहित करके इसे राष्ट्रीय धरोहर में परिवर्तित करने का अनुरोध किया गया है।

इसलिए मैं सरकार से महाराष्ट्र के मुख्यमंत्री तथा देश के प्रख्यात लोगों की भावनाओं की कद्र करने का अनुरोध करता हूँ।

(सत्रह) आंध्र प्रदेश के श्रीकाकुलम जिले के उड्डनम क्षेत्र में वृक्क संबंधी रोगों से निपटने के लिए पर्याप्त निधियां आवंटित किए जाने की आवश्यकता

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु (श्रीकाकुल) : मैं माननीय केन्द्रीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री से आंध्र प्रदेश के श्रीकाकुलम जिले के उड्डनम क्षेत्र में वृक्क संबंधी रोगों से निपटने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित किए जाने का अनुरोध करता हूँ।

उड्डनम क्षेत्र में बड़ी संख्या में वृक्क संबंधी रोगों से जुड़े मामलों को देखते हुए 167.92 लाख की अनुमानित लागत वाली परियोजना रिपोर्ट पहले ही तैयार की जा चुकी है तथा इसे मेडिकल टीम द्वारा इसे प्रस्तुत कर दिया गया है। इस सब बातों को देखते हुए मैं केन्द्र सरकार से केवल इस रोग के उपचार के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करता हूँ।

(अठारह) रबड़ पर आयात शुल्क बढ़ाए जाने की आवश्यकता

श्री पी. करुणाकरन (कासरगौड) : मैं एक महत्वपूर्ण और अति गंभीर मुद्दे को उठाना चाहूंगा। यह सरकार की आपस नीति के संबंध में है। चूंकि सरकार ने विदेशों से रबड़ का आयात थरेलू उत्पादन का कोई आंकलन किए बिना किया है, इससे भारत में विशेषकर केरल में रबड़

की कीमतें बुरी तरह प्रभावित हुई हैं। पिछले वर्ष रबड़ के एक किलो की कीमत 330 रुपए थी और अब यह घटकर 130 रुपए प्रति किलो की गई है। इसका अर्थ है कि रबड़ की कीमत में 100 रुपए प्रति किलो की गिरावट आई है। केरल में लगभग 90% रबड़ उत्पादक किसान सीमांत किसान हैं। रबर की कीमतों में गिरावट ने इन किसानों की जीविका और आस्तित्व को सीधे प्रभावित किया है। रबड़ के आयात को नियंत्रित करने के लिए कोई तंत्र होना चाहिए विशेषकर जब हमारे देश में रबड़ का पर्याप्त उत्पादन हो रहा हो। अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा रबड़ पर आयात शुल्क में वृद्धि करने के संबंध में है। चूंकि, सरकार द्वारा ये उपाय नहीं किए गए हैं रबड़ की कीमतें अभी भी गिरती जा रही हैं।

इसलिए, मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि रबड़ पर आयात शुल्क में वृद्धि के लिए तत्काल कदम उठाए जाएं और इस संबंध में अन्य उपचारात्मक कदम भी उठाएं।

(उन्नीस) तेलंगाना राज्य के बय्याराम में एक इस्पात संयंत्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता

श्री पी. श्रीनिवास रेड्डी (खम्माम) : नवगठित तेलंगाना राज्य भारत में सबसे पिछड़े क्षेत्रों में से एक है। यद्यपि यह क्षेत्र सभी पहलुओं में पिछड़ा हुआ है, तेलंगाना क्षेत्र अनेक खनिज संसाधनों में समृद्ध है। बय्याराम लौह अयस्क एक ऐसा ही बहुमूल्य संसाधन है, जिसका यदि सदुपयोग किया जाए तो यह नवगठित तेलंगाना राज्य के विकास को समुचित रूप से बढ़ावा दे सकता है। बय्याराम की खाने लगभग 1,41,725 एकड़ (56,630 हेक्टेयर) में फैली हैं, जिसमें बय्याराम, गारला इत्यादि सहित खम्माम और वारंगल जिले के कुछ मण्डल शामिल हैं।

इन प्राकृतिक संसाधनों के विवेकपूर्ण प्रयोग हेतु बय्याराम में सरकारी क्षेत्र का इस्पात संयंत्र निर्मित किया जाना चाहिए ताकि बहुमूल्य अयस्क का सही ढंग से उपयोग किया जा सके। बय्याराम को अनेक लाभ प्राप्त हैं। कोयला, जोकि इस्पात उत्पादन हेतु महत्वपूर्ण कच्चा माल है, इलेन्दु में उपलब्ध है, जोकि केवल 24 किमी. दूर है। डोलोमाइट — एक अन्य महत्वपूर्ण कच्चा माल माधाराम में उपलब्ध है, जोकि बय्याराम से केवल 15 किमी. दूर है। इस्पात संयंत्र हेतु पानी भी आवश्यक है, जोकि निकट स्थित पखालालेक या ओटेरू और अलुगेरू धाराओं से लिया जा सकता है। यद्यपि एक आधुनिक समेकित इस्पात संयंत्र का एक रक्षित विद्युत संयंत्र होता है, किसी भी अतिरिक्त विद्युत की आवश्यकता को बय्याराम से 75 किमी. दूर स्थित पालवनचा स्थित केटीपीएस विद्युत संयंत्र द्वारा पूरा किया जा सकता है। यह संयंत्र खम्माम और वारंगल जिलों में जनजातियों के हजारों लोगों को रोजगार प्रदान करेगा। यह प्रत्येक वर्ष सरकार के लिए हजारों करोड़ के राजस्व को भी अर्जित करेगा।

इसलिए मैं, इस सम्मानित सभा के माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहता हूँ कि तेलंगाना राज्य में बय्याराम में इस्पात मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत सेल या इस्पात निगम लिमिटेड के अंतर्गत एक इस्पात संयंत्र स्थापित किया जाए।

(बीस) बिहार में सुल्तानगंज में श्रावणी मेले को "राष्ट्रीय मेला" का दर्जा दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : प्रत्येक वर्ष श्रावण माल श्रावणी मेला बिहार के सुल्तानगंज (भागलपुर) अजगैवीनाथ मंदिर गंगा नदी से बाँका जिला के बेलहर कटौरिया, सुईया जिलेविया मोड, गोड़ियारी होते हुए झारखंड राज्य के जिला देवघर बाब वैद्यनाथ धाम में करोड़ों भक्त गंगा जल लेकर पैदल तीर्थ यात्रा करने जाते हैं। यह विश्व भर में अद्वितीय 107 किमी. की पैदल तीर्थ यात्रा है। देश-विदेश के लाखों श्रद्धालुओं का संगम होता है।

अतः मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि श्रावणी मेला सुल्तानगंज (बिहार) को राष्ट्रीय मेला घोषित करें ताकि आम भक्तजनों को सुविधा प्राप्त हो सके।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : अब, हम मद संख्या 9 और 10 की एकसाथ लेंगे। श्री अधीर रंजन चौधरी सांविधिक संकल्प प्रस्तुत करेंगे।

...(व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड्गे (गुलबर्गा) : अध्यक्ष महोदया, इससे पहले की आप अंगली मद लें, मैं एक छोटा सा अनुरोध करना चाहता हूँ। हमारे माननीय सदस्य माननीय मंत्री की प्रतिक्रिया चाह रहे हैं। श्री के.सी. वेणुगोपाल द्वारा उठाए गए मामले के संबंध में सरकार को कम-से-कम यह बताना चाहिए कि वे क्या करने जा रहे हैं, अन्यथा मामले को उठाने का कोई औचित्य नहीं है?...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : मैं इसे कम्पलसरी नहीं कर सकती।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़ खड्गे जी, आप ज्यादा जानते हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया (गुना) : अध्यक्ष महोदया, इन्हें इस मुद्दे पर उत्तर देना चाहिए, क्योंकि यह देश की सुरक्षा से संबंधित एक अति महत्वपूर्ण मुद्दा है...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : जब समय आयेगा तो वे कर लेंगे।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : महोदया, सदस्य विरोध कर रहे हैं मैं कैसे बोल सकता हूँ?... (व्यवधान)

[हिन्दी]

डॉ. ए. सम्पत (अटिगल) : मैडम, मैंने नोटिस दे दिया।... (व्यवधान) मेरा नोटिस नम्बर-2 है।

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, इतने ज़ोर-ज़ोर से न चिल्लाएं। यह तरीका ठीका नहीं है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप बोल रहे हैं कि मैंने उन्हें रोका नहीं है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी आप बोल रहे हैं या नहीं ?

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदया, मैं बोलना चाहता हूँ। परन्तु जब तक सभा में शांति न हो, मैं कैसे बोलूँ? आपको पहले सभा को व्यवस्थित करना होगा।... (व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, आप के ही सदस्य आपको तकलीफ़ दे रहे हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : नहीं, मैं उनको विवश नहीं कर सकती।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, प्लीज़ ऐसा नहीं होता है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : अध्यक्ष महोदया, सदस्य को यह अधिकार है कि वह सरकार से किसी मुद्दे पर उत्तर का अनुरोध करें। परन्तु आप सरकार को निदेशित कर सकते हैं क्योंकि यह देश की आंतरिक सुरक्षा से संबंधित मामला है...(व्यवधान)

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : ज्योतिरादित्य जी, मैं भी कई सालों से सदन में हूँ। प्लीज़, समझिए। आपको मैंने उठाने का मौका दिया।

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : जी, महोदया।

माननीय अध्यक्ष : अगर करना हो तो वे अपने आप करेंगे।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़, कोई कम्पलसन आप लोग नहीं कर सकते। मैंने आइटम नं. 9 और 10 लिया है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : आप 'शून्य काल' के दौरान उन्हें किसी बात के लिए दबाव नहीं डाल सकते।

...(व्यवधान)

अपराह्न 12.18 बजे

[अनुवाद]

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) अध्यादेश, 2014 के निरनुमोदन के बारे में सांविधिक संकल्प

और

भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) विधेयक, 2014

माननीय अध्यक्ष : अब हम मद संख्या 9 और 10 को एक साथ लेंगे। श्री अधीर रंजन चौधरी।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : महोदया, मैं निम्नांकित संकल्प प्रस्तुत करता हूँ:-

“कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 28 मई, 2014 को प्रख्यापित भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) अध्यादेश, 2014 (2014 का संख्यांक 3) का निरनुमोदन करती है।”

माननीय अध्यक्ष : धन्यवाद मंत्री जी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, श्री चौधरी जी केवल आप प्रस्तुत करेंगे।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदया, बेहतर होगा कि आप इसे अलग मानें। हमारे माननीय कानून मंत्री एक प्रबुद्ध व्यक्ति हैं। वह हर विषय पर काम कर सकते हैं।

माननीय अध्यक्ष : आप मंत्री जी के बाद बोल सकते हैं।

...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : वह किसी भी विषय पर आसानी से काम कर सकते हैं।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं इन मर्दों को एकसाथ ले रही हूँ। मैंने पहले ही घोषित कर दिया है। कृपया अधीर रंजन जी।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : यदि मंत्री जी चाहें, तो मेरी चर्चा के बाद वे आसानी से उत्तर दे सकते हैं। यह इसलिए क्योंकि वे दक्ष हैं और मंत्रिपरिषद् के प्रबुद्ध व्यक्ति हैं। वह एक प्रसिद्ध वकील हैं; यह कुछ भी कर सकते हैं, महोदया।...(व्यवधान)

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री तथा विधि और न्याय मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : माननीय अध्यक्ष महोदया, यदि आप याद करें, तो माननीय सौगत राय ने दो दिन पहले इसी मुद्दे को उठाया था। और मेरी समझ में, शुरुआत में केवल यही मुद्दा उठाना चाहिए कि क्या सरकार इसे लाने में वैधानिक रूप से सक्षम है या नहीं। मैंने उस अवसर और उसके पश्चात् बताया कि आपके निर्देश के अंतर्गत समुचित मतदान हुआ था जिसके फलस्वरूप सभा ने स्वीकृति दी कि विधेयक पर विचार किया जाए।

माननीय अध्यक्ष : अतः, कृपया आप प्रस्ताव करें कि विधेयक पर विचार किया जाए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। [हिन्दी] मैंने उनको एक बार एलाऊ कर दिया था।

(व्यवधान)...

[अनुवाद]

श्री रवि शंकर प्रसाद : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुए:

“कि यह सभा 28 मई, 2014 को राष्ट्रपति द्वारा प्रख्यापित भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) अध्यादेश, 2014 (2014 का संख्यांक 3) का निरनुमोदन करता है।”

“कि भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी, अब आप बोल सकते हैं।

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदया, आप बहुत दयालु हैं।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : मैं देख रही हूँ, लेकिन आप कहां मेरी बात सुन रहे हैं।

श्री अधीर रंजन चौधरी : लेकिन मैडम, समटाइम्स आपको हमारी तरफ ध्यान देना चाहिए। आज तक एक भी सप्लीमेंटरी क्वेश्चन पूछने का आपने मौका नहीं दिया, हालांकि इतने दिन से आप हमारे साथ हैं। आप हमारी तरफ भी ध्यान दें।

[अनुवाद]

महोदया, हमारा इस सरकार में किसी भी नियुक्ति के साथ कोई व्यक्तिगत मुद्दा नहीं है। लेकिन सच बात तो यह है कि जिस प्रकार से सरकार विधानमंडल के अधिकार क्षेत्र का उल्लंघन कर रही है वह गंभीर चिंता का विषय है। मूल प्रश्न यह है कि क्या विधानपालिका कार्यपालिका पर अभिभावी होगी या नहीं। हां, ऐसे बहुत से उदाहरण हैं जहां स्वतंत्रता से लेकर अब तक अध्यादेश जारी हुए थे। परन्तु, जब हमारे माननीय

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

प्रधानमंत्री को लोकतंत्र के मंदिर के आगे झुकते हुए देखा गया था, तो उन्हें अध्यादेश लाने का मार्ग अपनाकर अपने अहंकार की पूर्ति नहीं करनी चाहिए।

इस सरकार से यह मेरा विनम्र निवेदन है। इसका कारण यह है कि यदि ये नियुक्ति नियमित विधायी तरीके से की गई होती तो आप पर इतनी मुसीबतें नहीं आई होतीं। आप एक प्रसिद्ध वकील हैं। यहां तक कि आप दूरसंचार घोटाले की जांच करने हेतु गठित संयुक्त संसदीय समिति के सदस्य भी हुआ करते थे। यह आपका ही दल है जिसने उस जेपीसी के गठन के लिए कई हफ्तों तक इस सदन को बाधित किया था। और इसमें ट्राई के प्रत्येक अध्यक्ष की जांच की गई थी। यह आपकी सरकार है, यह आपकी एनडीए सरकार है जिसने वर्ष 2000 में किसी भी केन्द्रीय और राज्य सरकार में मुख्य विनियामकों की नियुक्ति को हटाने के लिए ट्राई अधिनियम में संशोधन किए थे। अतः, अब प्रश्न यह है कि जिस दिन उस व्यक्ति को नियुक्त किया गया था, वह उस नियुक्ति हेतु बिल्कुल भी योग्य नहीं था। परन्तु, उसी व्यक्ति की सांविधिक अनर्हता के बारे में जानने के बावजूद भी विधायी प्रक्रिया के सुनहरे मार्ग को नष्ट करने का अधिकार आपको किसने दिया था? इस पर विचार किए जाने की आवश्यकता है। इतना ही नहीं, इसकी संकल्पना बड़ी तेजी से की गई और बिजली की गति से इसे पारित किया गया। इससे एक छुपे हुए एजेंडे की बू आती है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या पीएमओ को उस नियुक्ति की सांविधिक बाधाओं की जानकारी नहीं थी। एक बार जब इसे उजागर कर दिया गया था तो आप अपमानित नहीं होना चाहते थे। आपने अध्यादेश लाने के मार्ग का सहारा लिया। इस मार्ग के जरिए, आप लोकतंत्र के सुनहरे मार्ग पर आघात कर सकते थे और अध्यादेश के अन्यायपूर्ण मार्ग का सहारा ले सकते थे। आपकी सरकार ने अध्यादेश के जरिए अपनी विधायी यात्रा का निर्धारण किया है। यह किसी लोकतांत्रिक रूप से चुनी हुई सरकार के लिए शुभ नहीं होगा।

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करें। आप मंत्री जी पर प्रत्यक्ष रूप से हमला कर रहे हैं? आप मेरे जरिए हमला कर सकते हैं।

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदया, मेरी किसी पर हमला करने की हिम्मत नहीं है। मैं सभा से अपना निष्कासन नहीं चाहता।

महोदया, क्या मैं एक प्रश्न पूछ सकता हूँ? क्या किसी पद पर किसी व्यक्ति की नियुक्ति के लिए अध्यादेश का सहारा लेना चाहिए? क्या यह स्वीकार्य है? मैं किसी व्यक्ति की सच्चाई और ईमानदारी का मुद्दा नहीं उठाया है। परन्तु किसी भी अध्यादेश के प्रख्यापन के लिए केवल ईमानदारी ही एकमात्र मानदंड नहीं हो सकता। क्या कानून के उद्देश्य को उलटने के लिए अध्यादेश जारी किया जाना चाहिए? मैं लोकहित में अधिनियमित

कानून के उद्देश्यों को पुनः उजागर कर रहा हूँ। उस कानून को लोक हित में अधिनियमित किया गया था। इसकी मंशा किसी गलती को रोकने की थी; मंशा भाई-भतीजावाद को रोकने की थी; और मंशा पारदर्शिता सुनिश्चित करने की थी। क्या लोक हित में अधिनियमित कानून के उद्देश्यों को उलटने के लिए अध्यादेश जारी किया जाना?

महोदया, भारतीय विधायी संस्था के इतिहास में यह पहला उदाहरण हो सकता है जहां केन्द्र सरकार ने बहुमत सिद्ध करने से पूर्व सभा में एक अध्यादेश प्रख्यापित किया है। मैं जानता हूँ यह आनुषंगिक है। आपने संप्रग सरकार द्वारा लाए गए अनेक अध्यादेशों का विरोध किया था, उदाहरण के लिए, खाद्य सुरक्षा अधिनियम, भ्रष्टाचार-विरोधी कानून इत्यादि। परन्तु यहां, सब कुछ भूलते हुए, आप अपना एकमात्र कानून एक अध्यादेश के जरिए लाए हैं। आडवाणी जी भी यहां हैं। वह इस सभा के पिता समान हैं। वह भी इस सरकार द्वारा अनुसरण किए जा रहे इस प्रकार के मार्ग का विरोध करेंगे।

महोदया, मैं सीधे तौर पर माननीय मंत्री जी और इस सभा का ध्यान इस ओर आकर्षित कर रहा हूँ कि इस प्रकार के अध्यादेश को इस तरह से नहीं लाया जाना चाहिए। हम अध्यादेश के विरुद्ध नहीं हैं। परन्तु, अध्यादेश के माध्यम से यदि एक व्यक्ति को दूसरे नियुक्ति में वरीयता मिले है इसे किसी भी तर्क से सही नहीं ठहराया जा सकता।

इसलिए, मैं ऐसे कानून का जो एक अध्यादेश के माध्यम से लाया गया है का पूर्णतः विरोध करता हूँ। मैं आशा करता हूँ कि यह सरकार फ्री बुद्धि से काम लेगी और इस अध्यादेश मार्ग से दूर रहेगी क्योंकि अध्यादेश के केवल विशेष परिस्थिति में ही प्रख्यापित किया जा सकता है। सरकार यह सिद्ध नहीं कर सकेगी कि वह किन विशेष परिस्थितियों में और किन कारणों से इस अध्यादेश को लाई है। इसलिए मैं आशा करता हूँ कि सरकार अपने निर्णय पर पुनर्विचार करेगी और किसी भी व्यक्ति को नियुक्त करने के लिए औपचारिक कानूनी तरीका अपनाएगी।

महोदया, ये अन्य वित्तीय संस्थाओं, जहां इस प्रकार का प्रतिबंध नहीं लगा होता है, का हवाला दे रहे हैं। यह सही है लेकिन हम सरकार को प्रतिस्पर्धा आयोग के अध्यक्ष या सेबी के अध्यक्ष, आदि सभी विनियामकों के लिए यही कानून लाने से नहीं रोक रहे हैं।

ये कह रहे हैं कि अन्य विनियामकों के लिए कुछ प्रावधान हैं जो 'ट्राई' के इस मामले लागू नहीं हैं; लेकिन उनको यही कानून समभाव से 'टाई' के लिए लाने से किसी ने नहीं रोका है। यह सरकार अन्य विनियामकों के बहाना लेकर इस प्रकार के अध्यादेश का सहारा नहीं ले सकती। आपका इरादा स्पष्ट नहीं है। इसलिए मैं इस प्रकार के कानून का पूर्णतः विरोध करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : मैं वर्ष 2014 में प्रख्यापित भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन), के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मूलरूप से यह संशोधन धारा (5) में है। इसके उद्देश्य क्या हैं? हमने चर्चा के क्रम में सुना कि इसके दो उद्देश्य हैं। एक सवाल यह उठाया जा रहा है कि संशोधन क्यों किया जा रहा है और दूसरा, अध्यादेश क्यों लाया गया है? यह स्वाभाविक है कि जब इस प्रकार के कदम उठाए जाते हैं तो सरकार से प्रश्न किए जाते हैं। मैं स्मरण कराना चाहूँगा कि वर्ष 1997 का यह मूल विधेयक था। इसके धारा (5) और उपधारा (8) में यह तय किया गया था कि यदि कोई जो ट्राई के सदस्य रहने के बाद अवकाश प्राप्त हैं तो सरकार में, राज्य सरकार में या सरकार के किसी भी उपक्रम में सदस्य नहीं बनाया जा सकते हैं। यह उसमें प्रावधान किया गया था। उसमें एक और प्रावधान था कि जो व्यक्ति ट्राई में सदस्य के रूप या अध्यक्ष के रूप में काम कर चुके हों तो वे एक वर्ष के बाद निजी सेवा कर सकते हैं। उस समय भी यह थोड़ा विरोधाभास। मैं यह नहीं कह सकता हूँ कि किस परिस्थिति में इस विधेयक को पारित किया गया था। लेकिन उस समय यह एलिजिबिलिटी लगाई थी और जो व्यक्ति सरकारी क्षेत्र में नहीं जा सकते थे, वे निजी क्षेत्र में जा सकते थे।

महोदय, ट्राई एक महत्वपूर्ण संस्था है। इस देश में लगभग 700 मिलियन लोग मोबाइल फोन यूज करते हैं। इंटरनेट कनेक्टिविटी लगभग 100 मिलियन है। यह इसका उद्देश्य था कि सरकारी निर्णय में परदर्शिता हो और उपभोक्ताओं को सस्ता टेलीफोन मिल सके। इन सभी अच्छे कामों के लिए स्वच्छ प्रतिस्पर्धा हो। इन सारे विषयों पर इस बिल में ध्यान दिया गया था। हम जानते हैं कि पूरी दुनिया में मोबाइल सर्विसेज कितनी उपयोगी है? भारत, चीन और अमेरिका के बाद इस क्षेत्र में तीसरे स्थान पर है। ... (व्यवधान) जो संशोधन प्रस्तावित है जो अमेंडमेंट किया गया है — वह धारा (5) में है कि मूलरूप से कि दो वर्षों के बाद वे सरकारी सेवा में आ सकते हैं, सरकारी नौकरी कर सकते हैं, सरकार में सेवा दे सकते हैं और सरकार के लिए योग्य माने जाते हैं। साथ-साथ यह प्रस्ताव किया गया है कि जो एक वर्ष का कार्यकाल था, उसको निजी क्षेत्र में बढ़ा कर दो वर्ष कर सकते हैं। इसका विरोध क्यों हो रहा है? बहुत सारे सेक्टर हैं जिनमें इसका प्रावधान किया गया है और बहुत साने ऐसे सेक्टर हैं जहां रेगुलेटरी अथॉरिटीज हैं। मैं सिर्फ एक छोटी-सी सूची पढ़ कर सदन को बताना चाहता हूँ। शायद, इसको पढ़ने के बाद आप सभी महसूस करेंगे कि इसमें कहीं न कहीं कोई गलती रह गई थी जिसमें सुधार की आवश्यकता है। आईआरए — यह कमीशन नागरिक विमानन के क्षेत्र में काम करता है जिसमें लगभग 19 बिलियन डॉलर का व्यापार है। उसके सदस्य अवकाश प्राप्त करने दो वर्षों के बाद सरकारी सेवा में जा सकते हैं।

पेंशन रेगुलेटरी डेवलपमेंट अथॉरिटी — 23 अगस्त, 2003 को लागू हुआ। ये पुराने विधेयक हैं। पेंशन के संदर्भ में जो निर्णय लिए जाते हैं, उसमें 20 लाख करोड़ की राशि है। इसका सदस्य भी अवकाश प्राप्त करे तो दो वर्षों के बाद किसी भी सरकारी सेवा में जा सकता है। उसी प्रकार इंश्योरेंस रेगुलेटरी डेवलपमेंट अथॉरिटी वर्ष 1999 का है। इसमें लगभग 72 बिलियन, मैं इसे करोड़ में परिवर्तित करूँगा, हर बिलियन लगभग 6 हजार करोड़ का होता है, अगर उससे करेंगे तो उसकी राशि वह है। कम्पिटिशन कमीशन — रिस्ट्रिक्टिव प्रतिस्पर्धा के मामले में इस देश में तय किया गया था कि प्रतिस्पर्धा में बाधा उत्पन्न करने वाले लोगों के खिलाफ जो संस्था काम करेगी वह कम्पिटिशन कमीशन है। उसमें भी जो मानक सदस्यों को दिया गया था, वह दो वर्ष होगा। सेंट्रल इलेक्ट्रिसिटी अथॉरिटी — यह भी इसी प्रकार की रेगुलेटरी अथॉरिटी है। हम देखें तो वह सदस्य अगर अवकाश प्राप्त करता है तो उसके लिए कोई बंधन नहीं है। अवकाश प्राप्त करने के बाद वह सरकार में जा सकता है, निजी क्षेत्र में भी जा सकता है। पेट्रोलियम क्षेत्र में बाजार स्पर्धा के संवर्धन हेतु 2006 में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस बोर्ड का गठन किया गया था। इसमें लगभग 1.4 लाख मिलियन यूएस डॉलर्स, इसका अनुपात बहुत बड़ा है। इसमें भी दो वर्षों का मानक दिया गया है। कोल रेगुलेटरी अथॉरिटी — कोल में नियंत्रक के हिसाब से है। इसमें कोई मानक नहीं दिया गया है। इसका सदस्य अवकाश प्राप्त करके कहीं भी जा सकता है। सेबी — पूरे भारत के लोग जानते हैं कि नेशनल स्टॉक एक्सचेंज और दुनिया के कई नेशनल स्टॉक एक्सचेंजेस में सबसे बड़ा स्टॉक एक्सचेंज भारत में है जिसे सेबी नियंत्रित करती है। इसमें 1.286 बिलियन डॉलर्स का मार्किट कैप है। सेबी जैसी संस्था में भी अवकाश प्राप्त करने वाले सदस्यों के लिए कोई बाधा नहीं है। वे सरकार में जा सकते हैं, निजी क्षेत्र में भी सकते हैं। इसी प्रकार सेंट्रल इंफार्मेशन कमीशन का मामला है, वेयरहाउसिंग डेवलपमेंट अथॉरिटी का मामला है। कहीं न कहीं किसी समय में एक गलती हुई थी कि यह जो दो वर्षों का प्रावधान था, इसे वर्ष 2000 में दो वर्षों से हटाकर नहीं रखा गया। अगर इस प्रकार की गलती कमी हुई हो या कोई एनांमली एग्जिस्ट करती है तो उसमें संशोधन करने का अधिकार सरकार का है, हमारा है। अगर इसमें प्रतिवाद होता है, क्योंकि सदन में बहस का विषय है और हम इस विषय को लेकर चलना चाहते हैं, यह मैंने आपको उदाहरण के तौर पर दिया है। इसलिए इस देश में ऐसी पम्परा नहीं है कि जहां ऐसी रेगुलेटरी अथॉरिटी हों और उनमें दो वर्षों का कार्यकाल नहीं हो। एक एनांमली थी और उसे हमने दूर करने का प्रयास किया है। कानून में समानता लाने की यह मूल मंशा थी कोई एडॉकहिज़्म नहीं है। कोई ऐसे कह दे कि आपने मन से उठाकर किया है, नहीं। जितने नियम आज तक बनाए गए हैं, जितने कानून इस सदन में पारित किए गए हैं, उनमें यह कनसिस्टेंट है।

दूसरे विषय है कि आर्डिनैस क्यों लाया गया है। क्षमा कीजिए, देश के लोगों ने तय किया, हमारा बहुमत आया, हमने सरकार बनाई, हमने प्रधानमंत्री नियुक्त किया। ऐसी परिस्थिति में किसी एक व्यक्ति की नियुक्ति के लिए, अगर प्रधानमंत्री जी को यह लगता है कि इस व्यक्ति को हमारे साथ काम करना चाहिए, मात्र इसलिए कि कोई कानूनी गड़बड़ी पहले हो चुकी हो, उसमें हम संशोधन नहीं करेंगे, ऐसा स्वीकार्य नहीं है। वह निर्णय हुआ। हो सकता है कि व्यक्ति के लिए निर्णय हुआ, आपको आज ऐसा लगता है। लेकिन क्या ऐसा है कि जिस व्यक्ति के बारे में आपका आक्षेप या अड़चन है, इसके बाद इस पद पर दूसरा कोई व्यक्ति नहीं आने वाला है? कभी भी इस देश के अच्छे अधिकारी जो इस कुर्सी पर पहले बैठ सकें हों, किसी और सरकार में किसी और के प्रिंसिपल सैक्रेटरी बनना चाहते हों या रहना चाहते हों, क्या उसमें कोई आक्षेप लगाया जा सकता है? यह सरकार का निर्णय है। यह जरूर है कि सरकार बनने के 24 घंटे बाद यह निर्णय लिया गया। यह आपकी आपत्ति हो सकती है। जो आर्डिनैस लाया गया, हमारी इच्छा नहीं थी कि हम दुबारा आर्डिनैस लेकर आएंगे। अगर हम घबराते, हमारी सरकार घबराती, हमारे प्रधानमंत्री घबराते, अगर हमने कोई गलत निर्णय लिया होता तो हम चुपचाप इसे छोड़े रखते और कहते कि छह महीने के भीतर ऐसे ही चलता रहेगा, हम आगे देखेंगे। लेकिन हमने 40 दिन के भीतर इस अध्यादेश को बदलने के लिए आपके सामने लाकर रखा है कि यह परिस्थिति है और इसमें यह सुधार करने की जरूरत है। यह एक चूक थी। यहां पर चूक को ठीक करने का प्रयास किया गया है। सभी कमियों को दूर कर दिया गया है।

महोदया, एक और विषय है। शायद विपक्ष के लोगों को अच्छा नहीं लगेगा। हमारे साथ काम करने वाले अच्छे अफसर जो शासन के अंतर्गत हैं — ऐंजिक्यूटिव, लैजिस्लेचर और ज्यूडीशियरी। हमारे यहां जो अच्छे लोग हैं, हम उनका सम्मान करेंगे, उनकी कद्र करेंगे। हम क्यों मैरिट को दरकिनार करेंगे क्योंकि कोई कानूनी बाधा वहां हो जिसमें सुधार की आवश्यकता है। आपकी सरकार में भी अच्छा काम करने वाले लोग थे, आज भी हैं। वही सरकार में लोग काम कर रहे हैं। हम अच्छे लोगों को सरकार में लाना चाहेंगे। हमने अपनी सरकार में यह तय किया है कि मैरिट को कम्प्रोमाइज नहीं करेंगे। जो आदमी मेरिटोरीअस होगा, जो सरकार में अच्छा काम कर सकेगा और जो शासन में अच्छा काम कर सकेगा, क्योंकि पिछली सरकार में, क्षमा कीजिए, यह जन-मानस है, सभी अधिकारी बतायेंगे कि जो ब्यूरोक्रेसी है वह चरमरा गई थी। ब्यूरोक्रेसी की स्थिति खराब हो चुकी थी। कोई निर्णय लेने के लिए तैयार नहीं था। इस निर्णय से पूरे भारत वर्ष में सभी अधिकारियों को निर्देश गया है कि आज अच्छे लोगों का स्थान है। जो सरकार में अच्छा काम कर सकता है, जो सरकारी काम अच्छा कर सकता है, लोगों को सहूलियतें पहुंचा सकता है, बड़े निर्णयों को लागू कर सकता है, भारतीय जनता पार्टी की सरकार,

एनडीए सरकार ऐसे अफसरों के साथ है। वे मजबूती के साथ काम करें और ऐसे अफसरों को कहीं भी लाने के लिए किसी भी भाग में, जो जनता की सेवा के लिए है, हम किसी भी हिन्दू तक जा सकते हैं, किसी भी कदम को उठा सकते हैं, यह हमारा निर्णय है। इसलिए यदि इस पर अपवाद है, आप भी सरकार में रहे हैं और आज हम भी सरकार में हैं और आपको स्वीकार करना पड़ेगा कि सही निर्णय, अच्छे अधिकारी के लिए हैं। मैं किसी व्यक्ति के बारे में नहीं कहना चाहूंगा, लेकिन जो अधिकारी उस कुर्सी पर गया है, उसकी इंटीग्रिटी के बारे में बाचित की जाये, उसकी योग्यता के बारे में बता की जाये। जो वर्ल्ड बैंक में रह चुका हो, जो डब्ल्यूटीओ में रह चुका हो, जो आईआईएम में रह चुका हो, जो 40 साल तक सरकारी सेवा में रह चुका हो, जो डब्ल्यूटीओ में रह चुका हो, जो आईआईएम में रह चुका हो, जो 40 साल तक सरकारी सेवा में रह चुका हो और जो एक बड़े प्रांत में काम कर चुका हो, मैं समझता हूँ कि उसकी योग्यता पर प्रश्न न उठाकर हम जो संशोधन लाये हैं, वह देश हित में है, जनता के हित में है, सरकारी तंत्र के हित में है और प्रधानमंत्री के इस निर्णय से हम पूरी तरह से सहमत हैं, यह मेरा प्रस्ताव है।... (व्यवधान) आप फिर क्यों खड़े हो गये?... (व्यवधान)

महोदय, आप मुझे एक बात और कहने दीजिए।... (व्यवधान) मैं पूछना चाहता हूँ कि असभ्य... (व्यवधान) असभ्य होना एक अनपार्लियामेंट्री है?... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अधीर रंजन जी, आप अपनी बात कह चुके हैं। ऐसा नहीं होता।

... (व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदया, असभ्य होना क्या अनपार्लियामेंट्री है?... (व्यवधान)

महोदया, मुझे मजबूरी है। जब अधीर साहब बोल रहे थे, तब मैं कुछ नहीं बोला।... (व्यवधान)

अगली बार से मैं उपयोग करूंगा।... (व्यवधान) आप मुझे सिर्फ यह बता दें कि असभ्य शब्द संसदीय है या असंसदीय है, क्योंकि मैं उपयोग करना चाहूंगा।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष महोदया : मुझे देखना पड़ेगा। [हिन्दी] ऐसी कोई बात नहीं है।

... (व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदया, यह क्या तरीका है? अभी मैंने अपने बात खत्म भी नहीं की है।... (व्यवधान) मैं मंत्री नहीं हूँ, सरकार जवाब देगी।... (व्यवधान) ये क्यों बीच में बोलते हैं?... (व्यवधान)

महोदया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपस में बात नहीं होनी चाहिए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : फिर वही बात हो रही है, नो। आपने अपना भाषण पूरे तरीके से दिया है।

... (व्यवधान)

[अनुवाद]

डॉ. एम. तम्बिदुरै (करूर) : माननीय अध्यक्ष महोदया, हमारे दूरसंचार मंत्री ने एक विधेयक, भारतीय दूर-संचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) विधेयक, 2014 पुरःस्थापित किया है।

कुछ विपक्षी सदस्यों ने इसका विरोध किया है। लेकिन एक लोकतांत्रिक देश में जब एक नई सरकार आती है और उस सरकार का जो भी प्रधान होता है, तो अपने व्यक्तियों का चयन करना उनकी पसंद हो सकती है। इसमें कुछ गलत नहीं है। इस तरह से उन्होंने एक व्यक्ति का चयन किया है... (व्यवधान)

जी, नहीं, न केवल इस सरकार ने बल्कि पूर्ववर्ती सरकार ने भी, यदि आपने देखा हो, तो प्रधान सचिव का चयन अपनी पसंद के अनुसार ही किया था। लेकिन, जब प्रधानमंत्री अथवा कैबिनेट ने एक व्यक्ति के चयन का निर्णय लिया है, तो इसके विरुद्ध कोई नियम हो अथवा इसके रास्ते में कोई बाधा हो तो उन्होंने इसे परिवर्तित करने की पहल की है। बस यही बात है। इसलिए इसमें कुछ गलत नहीं है।

फिर, उन्होंने केवल उसी व्यक्ति का चयन किया है जो सं.प्र.ग. सरकार में 'ट्राई' के अध्यक्ष के रूप में कार्य कर चुके हैं। मैं नहीं समझता अब ये उनके विरुद्ध क्या आपत्ति उठा रहे हैं। इसे मैं नहीं समझ पा रहा हूँ। ऐसा इसलिए है कि उन्होंने इनको ऊंचे पद पर बिठा दिया है। उनकी दूर-संचार मंत्रालय के सचिव पद से सेवा निवृत्ति के पश्चात् उन्होंने इनको अध्यक्ष के पद पर नियुक्त किया था। मैं नहीं समझता कि यह कारण है, क्योंकि उन्होंने एक रिपोर्ट प्रस्तुत की थी उसके कारण कभी इनको परेशानी हुई होगी। फिर इनकी सरकार चली गई थी। कहीं उन्होंने कहीं कुछ मुद्दे उठाए थे जिनकी इन्होंने अनदेखी, उल्लंघन किया था और इनके पूर्ववर्ती, श्री राजा के माध्यम से लागू करवाया था। मैं नहीं समझता कि यह कारण हो सकता है... (व्यवधान)

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया (गुना) : मामला व्यक्ति का नहीं है। यहां पर व्यक्ति विशेष पर लांछन नहीं लगाया जा रहा है ... (व्यवधान) इसलिए मैं डॉ. तंबिदुरै से अनुरोध करूंगा कि जब कोई

व्यक्ति बीच में ही है ही नहीं तो ऐसी आक्षेप न लगाएँ और जब कोई व्यक्ति है ही नहीं तो किसी काल्पनिक व्यक्ति की तलाश न करें।

माननीय अध्यक्ष : श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया, कृपया बैठ जाइए।

डॉ. एम. तंबिदुरै : नहीं, यदि कोई बात है और प्रधानमंत्री ने उनका चयन किया है, तो उनको नियुक्ति वे किस प्रकार करें? केवल एक अध्यादेश जारी करके ही वे उनको नियुक्त कर सकते हैं। इसलिए वे अध्यादेश लाये हैं। इसलिए, जब कांग्रेस को उस व्यक्ति से कोई आपत्ति नहीं है, तो फिर मैं आपत्ति करना अच्छी बात नहीं है। यही मैं कह रहा हूँ।

अध्यादेश कई कारणों से लाया जा सकता है। जब कोई अत्यावश्यकता हो, तो इसे लाया जा सकता है। इसलिए अध्यादेश लाया जा रहा है। इसलिए अध्यादेश सामान्य प्रक्रिया है जिसे सरकार औपचारिक रूप से पुष्टि करने के लिए कई अवसरों पर लाती है। इसलिए मैं नहीं समझता कि इसमें कोई आपत्ति है। इसलिए इस विधेयक को पारित होने दिया जाये।

श्री सुदीप बन्दोपाध्याय (कोलकाता उत्तर) : महोदया, मैं भारतीय टेलीकॉम विनियामक प्राधिकरण विधेयक पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं जो उल्लेख करना चाहता हूँ वह यह है कि हमारी पार्टी त्रणमूल कांग्रेस पार्टी एक जिम्मेदार राजनैतिक पार्टी है। जिस समय ट्राई अध्यादेश को विधेयक में परिवर्तित किया जा रहा था, मैं डॉ. तंबिदुरै जी से पूर्णतः सहमत था कि प्रधानमंत्री किसी भी अधिकारी का चयन कर सकते हैं, जिसे वे उस पद के योग्य समझते हैं। यह प्रधानमंत्री के प्रधान सचिव की नियुक्ति का प्रश्न है। हमें स्पष्ट रहना चाहिए। हम सरकार के व्यापक हित में इस पर आपत्ति नहीं कर रहे हैं; हम इसका विरोध नहीं कर रहे हैं।

यदि प्रधानमंत्री किसी के साथ बेहतर तरीके से कार्य करने का उपयुक्त रूप से सोचते हैं, तो उनको ऐसा करने के लिए अनुमति दी जानी चाहिए। इसी कारण से हम विधेयक का विरोध नहीं करते हैं और हम महसूस करते हैं कि सरकार के व्यापक हित में सभी को प्रधानमंत्री कार्यालय को सुचारू रूप से कार्य करने के लिए प्रतिक्रिया और अनुमति दे देनी चाहिए। इस मुद्दे पर हमारा सहयोग सुनिश्चित है।

श्री धर्म वीर गांधी (पटियाला) : महोदया, मैं इस विधेयक से संबंधित दो-तीन बिन्दुओं पर रोशनी डालना चाहता हूँ। यूपीए के दस साल के शासन के दौरान बीजेपी और एनडीए कानूनों में विभिन्न संशोधित हेतु अध्यादेश का रास्ता अपनाए जाने का विरोध करते रहे। लेकिन, बीजेपी सत्ता में आने के बाद तीन दिन के भीतर ही असंवैधानिक तरीके से प्रधानमंत्री के प्रमुख सचिव के पद पर एक व्यक्ति को नियुक्त करने के

लिए अध्यादेश लेकर आई। हम मानते हैं कि यह उनका विशेषाधिकार है और हमें इस पर आपत्ति नहीं है। हमारी आपत्ति इसके तरीके पर है। यह तरीका अलोकतांत्रिक है।

श्री एस.एस. अहलुवालिया (दार्जिलिंग) : माननीय अध्यक्ष महोदया, वह कह रहे हैं कि अध्यादेश का मार्ग अलोकतांत्रिक है। भारतीय संविधान का अनुच्छेद 123 अध्यादेश लाने की अनुमति देता है। इसे असंवैधानिक मत कहिए। महोदया, कृपया इसे कार्रवाई वृत्तान्त से निकाल दिया जाए।

श्री धर्म वीर गांधी : महोदया, उच्चतम न्यायालय ने स्पष्ट रूप से कहा है कि अध्यादेश के लिए स्थिति असाधारण होनी चाहिए। मैं जानना चाहता हूँ कि आखिर क्या असाधारण स्थिति है। वे एक ऐसे व्यक्ति को लाना चाहते हैं, जिसे नियुक्त करने के लिए प्रधानमंत्री ने चुना है और वह भी सरकार बनने के तीन दिन के भीतर। यही मेरा पहला बिन्दु है।

मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि 2006 से 2009 के दौरान जब वह ट्राई के प्रमुख थे। उस समय भारतीय राजनीति के इतिहास में सबसे बड़ा घोटाला हुआ, जो सवालियों के घेरे में है। इस अवधि के दौरान ही उच्चतम न्यायालय और सीएजी द्वारा ट्राई के दोनों चेयरमैन को अभ्यारोपित किया गया।

इसलिए, दो सवाल हैं। पहला, नियुक्ति के तरीके के बारे में है और दूसरा, समय के बारे में, क्योंकि 2006 से 2009 के बीच की अवधि सवालियों के घेरे में है।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : आप विषय पर बोलिए। इधर-उधर एलिंगेशन मत लगाइए।

[अनुवाद]

श्री धर्म वीर गांधी : मेरा प्रमुख बिन्दु यही है। आपको अतीत में जाना पड़ेगा। आप 2006 से 2009 के दौरान की अवधि का जिक्र किए बिना इस बात को यहीं नहीं छोड़ सकते। इसलिए, मैं इस विधेयक का विरोध करता हूँ।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (कोल्लम) : अध्यक्ष महोदया, मैं इस विधेयक का विरोध करता हूँ। जैसा कि मामले से परिचित मेरे विद्वान मित्र पहले ही कह चुके हैं, यह प्रधानमंत्री कार्यालय के पद पर आसीन किसी कथित विशेष का प्रश्न नहीं है, यह संसदीय नैतिकता और परंपरा का प्रश्न है।

राजग सरकार का पहला विधान, जो एक अध्यादेश के जरिए लाया जा रहा है, उसका प्रयोजन क्या है? अध्यादेश का प्रयोजन संसद के

नजरअंदाज करना है, जिसने 1997 में एक विधान पारित किया था, कि एक व्यक्ति, जो चेयरमैन या पूर्णकालिक सदस्य के रूप में ट्राई थे कार्यालय का पदाधिकारी हो, उसे कार्यकाल समाप्त होने के पश्चात्, किसी भी सरकारी, फिर चाहे वह केंद्र का हो या राज्य का, कार्यालय में पदाधिकारी बनने की अनुमति नहीं दी जाएगी।

मेरा प्रश्न यही है। 1997 में इस विधान को पारित करते समय इस विधान का क्या उद्देश्य था? यहां, सरकार ने सत्ता में आने के कुछ दिन बाद ही अध्यादेश प्रख्यापित कर दिया।

महोदया, आप 28 मई, 2014 से प्रभाव में आए इस अधिनियम के पूर्वव्यापी प्रभाव को भी देख सकती हैं। यह सरकार मई में सत्ता में आई और कुछ ही दिनों में एक अध्यादेश के जरिये एक विधान प्रख्यापित किया गया। और वह भी प्रधानमंत्री कार्यालय में एक पद पर व्यक्ति विशेष को नियुक्त करने के लिए। मेरा अपने उन विद्वान मित्रों से भी एक विशिष्ट प्रश्न है, जो यह कह रहे थे कि हमें प्रधानमंत्री कार्यालय के कार्यकरण में रूकावट नहीं डालनी चाहिए। हम प्रधानमंत्री कार्यालय के कार्यकरण में कोई बाधा नहीं डालना चाहते। प्रश्न यह है कि क्या ऐसा अन्य कोई व्यक्ति नहीं है, जो प्रधानमंत्री कार्यालय में इस पद पर आसीन हो सके। क्या देश में वाकई में योग्य लोगों की कमी है?

माननीय अध्यक्ष : इसलिए आप विरोध कर रहे हैं।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : हां, महोदया।

ऐसा सांविधिक प्रतिषेध है कि ऐसे व्यक्ति को नियुक्त नहीं किया जा सकता। यह कोई व्यक्तिगत मामला नहीं है; यह संसद का प्रश्न है।

माननीय अध्यक्ष : आप अपनी बात कह चुके हैं।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : मैं एक और बात कहना चाहता हूँ।

राजग सरकार द्वारा सत्ता संभालने के बाद, 46 दिन के भीतर, संसद चलाने का उनका तरीका क्या है? पहला है, उनका यह अध्यादेश। दूसरे है, आंध्र प्रदेश राज्य पुनर्गठन विधेयक, जो 11 जुलाई, 2014 को पारित किया गया था।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : अभी उस पर मत बोलिए।

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : मैं सरकार की मंशा के बारे में बोलना चाहता हूँ कि इन मामलों से कैसे निपटा गया। महोदया, भारतीय संविधान

के अनुच्छेद 2 और 3 में स्पष्ट उल्लेख है कि राज्य विधान मंडल की राय जानकर उस पर विचार किया जाएगा।

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : अभी उसकी बात मत कीजिए, अभी आप इसी बिल के बारे में बोलिए।

[अनुवाद]

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : महोदया, यह भी उससे जुड़ा हुआ है।

माननीय अध्यक्ष : नहीं, आपको ऐसा नहीं करना चाहिए।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : मेरा तीसरा बिन्दु है, रेलवे की दरों में वृद्धि करना। यहां भी, सरकार ने 30 दिन का भी इंतजार नहीं किया।

माननीय अध्यक्ष : आप इतनी सारी चीजों के बारे में क्यों बोल रहे हैं? आप कृपया इस विषय पर ही बोलें। यही बेहतर होगा। अन्यथा, आप स्वयं भ्रमित हो जाएंगे।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : हां, महोदया।

ये तीन उदाहरण बताते हैं कि विधान और अन्य वित्तीय मामलों के संबंध में भी संसद को उचित सम्मान और महत्व नहीं दिया जा रहा है।

महोदया, संविधान के अनुसार, शक्तियों के पृथक्करण के संबंध में, न्यायपालिका, विधायिका और कार्यपालिका स्वतंत्र हैं। अपने-अपने क्षेत्रों में, वो स्वतंत्र हैं और सर्वोच्च शक्ति संपन्न भी हैं। यहां, संसद एक व्यक्ति विशेष के लिए विधान बना रही है। यही वह प्रश्न है, जो हमें विक्षुब्ध कर रहा है। इसी प्रश्न पर चर्चा की जाए।

महोदया, मैं समाप्त कर रहा हूं। मेरा मत यह है कि इस सांविधिक संकल्प को स्वीकृत किया जाना चाहिए और संसद की सर्वोच्चता तथा स्वतंत्रता के संरक्षण के उद्देश्य से इस विधेयक को वापस लिया जाना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : श्री राजेश रंजन। क्या वह उपस्थित नहीं हैं? वह यहां हैं। क्या वह सो रहे हैं?

क्या आप कुछ कहना चाहते हैं? क्या आप इस विषय पर बोलना चाहते हैं?

[हिन्दी]

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : जी, हां। मुझे बोलना है। मैं लिख रहा था।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : दो मिनट बोलना है, ज्यादा नहीं। बोलिए।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : अध्यक्ष महोदया, यह बात सही है कि सदन में यह जो मामला आया है, प्रधानमंत्री की अपने जिम्मेदारी होती है, किस व्यक्ति को उन्हें उनके साथ रखना है, कौन व्यक्ति रहेंगे, यह उनका अधिकार है, लेकिन जो सवाल मेरे मित्रों ने उठाया है, इस देश में संसद की जो गरिमा और सर्वोच्चता है, संसद की गरिमा और सर्वोच्चता को ध्यान में नहीं रखते हुए, जिस तरीके से इस विधेयक को एक ऐसे व्यक्ति के लिए, वह व्यक्ति ईमानदार हो सकता है, वह कुछ भी हो सकता है, लेकिन क्या इस देश में ईमानदार व्यक्तियों का अभाव है? क्या इस देश में वर्तमान में ऐसे काबिल व्यक्ति इस सरकार में नहीं बचे हैं जिनकी प्रधानमंत्री कार्यालय में नियुक्ति करके उनके सम्मान और गरिमा को नहीं बढ़ाया जा सकता? मैं इस विधेयक का विरोध नहीं कर रहा हूं, लेकिन मैं एक बात जरूर करना चाहता हूं कि इस सरकार को संसद की गरिमा, सर्वोच्चता और प्राथमिकता को ध्यान में रखना चाहिए।

दूसरे, इस देश में निश्चित रूप से उच्च नैतिक मूल्य के पदाधिकारी और ईमानदार व्यक्ति हैं। क्या जरूरत पड़ी कि अलग से एक कानून बनाकर, एक ऐसे व्यक्ति को, जिन्हें नहीं लाया जाना चाहिए, लाया गया। तीसरे, निश्चित रूप से जो विधेयक यहां लाया गया है और संस्था को दरकिनार किया गया है, मैं चाहूंगा कि इस विधेयक को, संस्था के सम्मान के हित में, माननीय मंत्री महोदय वापस लें और इस सर्वोच्च संस्था के सम्मान का आगे से ख्याल रखें। इस बात का जरूर ख्याल रखा जाए कि यह देश को पूरी दुनिया लोकतंत्र और लोकतांत्रिक मूल्यों के रूप में देखती है, न कि सिर्फ प्रधानमंत्री के ही लिए और सरकार की निहित चीजों के लिए ही इसको ध्यान में न रखा जाए। मैं यही कहना चाहता हूं। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : माननीय अध्यक्ष महोदया, सरकार ने ऑर्डिनेंस के जरिए इस संशोधन विधेयक को सदन में पेश किया है, इसके बारे में अलग-अलग राय हो सकती हैं। हमारा यह कहना है कि सरकार ने इस संशोधन विधेयक को ऑर्डिनेंस के जरिए लाकर हड़बड़ी में लाकर प्रधानमंत्री जी के प्रिंसिपल सेक्रेटरी की नियुक्ति की है। यह कोई अच्छी चीज नहीं है, यह सबका कहना है। हम कोई चैलेंज नहीं कर रहे हैं कि प्रधानमंत्री को कोई पॉवर नहीं है। या वह अपने स्टाफ में अपनी पसंद के लोगों को नहीं रख सकते, यह हम नहीं कहते। लेकिन जिस तरीके से यह नियुक्ति की गई है, आज तक ऐसा नहीं हुआ।

यह पहली बार हुआ है कि प्रधानमंत्री जी ने कार्यभार सम्भालने के तुरंत बाद ही एक ऑर्डिनेंस निकालकर, कानून में संशोधन का प्रावधान कर दिया। इसलिए जो रास्ता आपने निकाला है, वह ठीक नहीं है। इसे

आप भी मानते हैं, लेकिन आप कहते हैं कि हमने जो किया वह ठीक किया है।

आपको भी प्रावधान मालूम है, मैं पढ़ना नहीं चाहता था, लेकिन सदन में यह चीज लाना जरूरी है, क्योंकि इसमें दो प्रावधान हैं, जिन्हें हमें देखना पड़ेगा। एक तो एक्जीस्टिंग प्रावधान है, दूसरा इसमें जो बदलाव हो रहा है, वह है।

[अनुवाद]

“अध्यक्ष या कोई अन्य सदस्य इस रूप में पद से हटने की स्थिति में (क) केन्द्र सरकार अथवा किसी अन्य राज्य सरकार के अधीन और आगे रोजगार पाने के लिए निरह हो जाएगा; अथवा (ख) ऐसे पद से हटने की तिथि से दो वर्ष तक की अवधि के लिए कोई वाणिज्यिक रोजगार स्वीकार नहीं करेगा।”

[हिन्दी]

यह रूडी साहब द्वारा बताया गया प्रावधान है। इसे बदलकर आप तत्काल ऑर्डिनेंस निकालकर उसकी जगह अब यह संशोधन विधेयक लाए हैं।

[अनुवाद]

“अध्यक्ष और पूर्णकालिक सदस्य ऐसे पद से हटने की तिथि से दो वर्ष तक की अवधि के लिए सिवाय केन्द्र सरकार की पूर्वानुमति के निम्नलिखित स्वीकार नहीं करेंगे — (क) केन्द्र सरकार अथवा किसी अन्य राज्य सरकार के अधीन कोई रोजगार; अथवा (ख) दूरसंचार सेवाओं के व्यापार में किसी भी कंपनी में कोई नियुक्ति।”

[हिन्दी]

यह नया प्रावधान जो आप ला रहे हैं, उस पर हमें आपत्ति है। हमें व्यक्ति पर आपत्ति नहीं है। हम इंडिविजुअल के बारे में कुछ नहीं कहना चाहते। मुझे ताज्जुब यह हो रहा है कि हमारे एआईडीएमके के जो फ्लोर लीडर हैं, उन्होंने भी कहा कि हमें कोई आपत्ति नहीं है।

[अनुवाद]

अपराहन 1.00 बजे

हम किसी व्यक्ति का विरोध नहीं कर रहे हैं। हम उस तरीके का विरोध कर रहे हैं जैसे आप अध्यादेश लाए हैं। यह संस्थान से संबंधित प्रश्न है। [हिन्दी] इसीलिए इसके बारे में हमारी आपत्ति है। अगर एक बार इंस्टीट्यूशन को आप डिस्ट्रॉए करेंगे तो नेचुरली इसका फायदा और दूसरी चीजों में भी हो सकता है, इसका फायदा दूसरे लोग ले सकते हैं।

आपने तो यही समझकर किया कि यह 1997 में हुआ है। उस वक्त यही समझकर किया कि इसका मिसयूज नहीं होना चाहिए, इसीलिए यह एक्ट लाया गया था। लेकिन एक व्यक्ति के लिए आप पूरे इंस्टीट्यूशन को बदलकर रख देना चाहते हैं तो यह सही नहीं है। इसको हम नहीं मानते हैं तथा दिल से ये एआईडीएमके के लीडर भी नहीं मानते, बीजेडी के नहीं मानते लेकिन क्या कम्प्लेशन है मुझे मालूम नहीं है कि वे इसे मान रहे हैं।... (व्यवधान)

[अनुवाद]

डॉ. एम. तम्बिदुरै : मैंने कहा, सिद्धांततः, जब प्रधानमंत्री अपनी पसंद के किसी व्यक्ति का चयन करना चाहते हैं, उस प्रावधान को हटाया जाना चाहिए। हमने यही कहा है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : हम आपके आड़े नहीं आ रहे हैं।... (व्यवधान)

डॉ. एम. तम्बिदुरै : आपने मेरा नाम लिया और मेरी पार्टी का भी नाम लिया। इसलिए, हमने यह एक नेक भावना से कहा, मैं कह रहा हूँ कि प्रधानमंत्री ने अपनी पसंद के व्यक्ति को चुना और उसी व्यक्ति को यूपीए सरकार द्वारा ट्राई के अध्यक्ष के रूप में चुना गया। इसमें गलत क्या है? आपको उस पर आपत्ति क्यों है? मैंने कहा कि उनकी रिपोर्ट सरकार को प्रभावित करती है और उसी कारणवश उन्होंने सत्ता गंवा दी। यही उन्होंने उनकी बात सुनी होती, तो वे बच जाते। यही मैं आपसे कह रहा हूँ। यदि उन्होंने श्री मिश्रा जी की सलाह सुनी होती जो उन्होंने श्री ए. राजा के विरुद्ध दी थी तो तत्काल सरकार बच गई होती है और विद्यमान रहती। उनका नुकसान हुआ क्योंकि उन्होंने उनकी बात नहीं सुनी... (व्यवधान)

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : मुझे नहीं लगता कि यह सही है। हम किसी व्यक्ति विशेष की निंदा नहीं कर रहे हैं... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : कई बार, एआईएडीएमके को भी लोगों ने सजा दी है, इसलिए चिंता मत कीजिए। [हिन्दी] मेरा कहना यही है कि इंडिविजुअल के बारे में हमारी कोई आपत्ति नहीं है। हम उनकी प्रमाणिकता के बारे में कोई क्वेश्चन नहीं कर रहे हैं, उनकी अफीशिअंशी के बारे में क्वेश्चन नहीं कर रहे हैं और प्राइम-मिनिस्टर साहब के डिस्क्रिशन के बारे में भी क्वेश्चन नहीं कर रहे हैं। लेकिन जिस रास्ते से आप लाए हैं वह ठीक नहीं है। [अनुवाद] सबसे पहले, अध्यादेश के प्रख्यापन में जल्दबाजी की गई।

दूसरे, अध्यादेश भविष्य में स्पष्ट परिवर्तन लाएगा।

तीसरे, जो हमें दिखाया जा रहा है उससे कुछ ज्यादा है।

चौथे, अध्यादेश के प्रख्यापन का संवर्धन करना, मुझे नहीं लगता कि यह 'निजी-हित' है।

[हिन्दी]

मैं सैल्फ इंटरस्ट नहीं कह सकता कि आप किसी एक व्यक्ति को ही क्यों चाहते हैं, आपके पास बहुत से लोग आये हैं, सभी ऑफिसर्स हैं, किसी को भी ले सकते थे, बाद में जब कानून बनता तो आप उसे फिर से ला सकते थे। [अनुवाद] पांचवा, इस अध्यादेश को लाने में कोई अत्यंत आवश्यकता या जल्दबाजी नहीं है। [हिन्दी] यह भी नहीं था, एमरजेंसी तो नहीं था। हमारे मित्र ने कहा कि जो 123 आर्टिकल में यह प्रावधान है इसलिए हमने यह कहा। करो, लेकिन उसकी एक पद्धति होनी चाहिए और उसी नियम के अनुसार करें तो इसमें क्वैश्चयन ऑफ एथिक्स है, मैं ऐसा नहीं बोल रहा हूँ कि यह गैर-कानूनी है। लेकिन चंद चीजों को कहने के लिए नैतिक बल भी होना चाहिए। [अनुवाद] तुरंत कार्रवाई के लिए न तो कोई जनहित है और ना ही यह तुरंत कार्यवाही की आवश्यकता की विधिक परीक्षा पर खरा उतरता है। [हिन्दी] बीजेपी ने कई बार हमें कहा जब फूड-सिक्योरिटी एक्ट लाए तो क्यों गड़बड़ी हुई? फूड-सिक्योरिटी एक्ट लाए तो उसके बारे में क्रिटिसाइज हुआ। एससीएसटी प्रीवेंशन ऑफ एक्ट्रोसिटी एक्ट पेंडिंग है वह हम नहीं ला रहे। इसके लिए कुछ इंतजार कर सकते थे, लेकिन इसके लिए इतनी तेजी से कदम उठाया कि हम उसके लिए कुछ कह नहीं सकते हैं। इसके बाद अध्यादेश वस्तुतः संस्थान को नष्ट करना है। किसी एक व्यक्ति के लिए कानून पास करने का इतिहास में कोई उदाहरण नहीं है। अभी हमारे दोस्त ने कहा, ये आपको भी मालूम है लेकिन कई बार बीजेपी के नेताओं ने ही क्रिटिसाइज किया है, जब जजों की नियुक्ति होती थी, तो उसी समय कहते थे कि आप जो कर रहे हैं बाद में इसका पोस्ट फेक्टो इफेक्ट होगा। ऐसा एक-दो बार नहीं बल्कि अनेक बार उन्होंने कहा है। [अनुवाद] अंत में, जब हित में कार्य करने और निष्पक्ष बनने के लिए विनियामक को सक्रिय करने हेतु मूल अधिनियम में सरकारी नौकरी के लिए अपात्रता अंतःस्थापित की गई। [हिन्दी] इसमें ऑथोरिटी न्यूट्रल रखने के लिए किया था, लेकिन आज अगर वही इंटेरेस्ट आ गया तो निश्चित रूप से इसमें फिर घोटाले हो जाएंगे, फेवरेटिज्म हो जाएगा।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कृपया आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : महोदया, इसीलिए मैं आपसे निवेदन करता हूँ, सरकार से अपील करता हूँ कि इसे विद-ड्रा कर लीजिए, इसकी कोई आवश्यकता नहीं है। हम इसे डिस-एप्रूव करते हैं। यह ठीक नहीं

है। मुझे मालूम है कि आपके पास मैजोरिटी है, बुलडोज करते हैं। आप बोलेंगे कि हमें जो करना है, वह हम करेंगे और आपको जो करना है, वह कीजिए। 'आपका अपना रास्ता है, हमारा अपना रास्ता है'। आप ऐसा बोलेंगे, यह हमें मालूम है। लेकिन इसके बावजूद भी हम जनता को बताना चाहते हैं कि सरकार किस ढंग से अपने लोगों को लाना चाहती है और किस रास्ते से लाना चाहती है तथा कितनी जल्दी लाना चाहती है। इसके लिए हमारा विरोध है इसलिए यह बोल कर हम वॉक आउट करते हैं।

अपराह्न 01.07 बजे

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे और कुछ अन्य भारतीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदया, अच्छा होता अगर विपक्ष के मित्र अपनी आशंकाओं और प्रश्नों पर मेरे उत्तर को सुनकर जाते तथा स्थिति स्पष्ट होती लेकिन उनका वॉक आउट करने का अधिकार है, इसलिए मुझे कुछ नहीं कहना है। संसद की गरिमा की बात की गई, इंस्टीट्यूशंस की गरिमा की बात हुई है, उस पर मैं बाद में आऊंगा, लेकिन एक बात कही गई कि आर्डिनंस करने का अधिकार नहीं है। माननीय अहलुवालिया जी ने जो विषय रखा, आर्टिकल 123 के अंतर्गत एक शब्द है, क्लॉज़-2 में पढ़ता हूँ "इस अनुच्छेद के अंतर्गत प्रख्यापित अध्यादेश संसद के एक अधिनियम की भांति समान शक्ति और प्रभाव प्राप्त होगी"। अगर हम कोई आर्डिनंस लाते हैं तो उसकी प्रमाणिकता वही है, जो एक कानून की होती है। हम संसद का सम्मान करते हैं। ट्राई एक्ट 1997 में आया। उसके मात्र एक सेक्शन-5 के सबक्लॉज़-8 में परिवर्तन कर रहे हैं। सबक्लॉज़-8 में लिखा गया है - [अनुवाद] मैं अपने दोस्तों के लाभ के लिए अंग्रेजी में बोलूंगा जिन्होंने बोला है।

"सेवानिवृत्ति के पश्चात् एक ट्राई अध्यक्ष सरकार, केन्द्र और राज्य के अंतर्गत कार्य करने के लिए अपात्र हो जाता है लेकिन वह कार्यालय छोड़ने के एक या दो वर्षों के पश्चात् व्यावसायिक नौकरी कर सकता है।" अब कोई ट्राई अध्यक्ष सरकार के अंतर्गत कार्य नहीं कर सकता लेकिन वह कोई समय के पश्चात् एक कंपनी में कार्य कर सकता है। इसी विसंगति के बारे में मैं आपको बताना चाहता था।

माननीय अध्यक्ष, मैं उन सभी सदस्यों का आभारी हूँ जिन्होंने बोला। तंबिदुरै जी, श्री अधीर चौधरी, श्री सुदीप बंदोपाध्याय जी, आम आदमी पार्टी के प्रतिनिधि श्री प्रेम चंद्रन जी, श्री पप्पू यादव जी और मेरे अच्छे मित्र राजीव प्रताप रूढ़ी जी जिन्होंने वाकपटुता से चर्चा आरंभ की, के प्रति मेरे मन में सम्मान और इज्जत है।

यह अत्यंत आवश्यक है कि सदन को पता चले कि भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण अधिनियम, 1999 की धारा 8 कहती है, "अध्यक्ष और पूर्णकालिक सदस्य पद छोड़ने की तारीख से दो वर्षों के लिए बिना केंद्र सरकार की सहमति के स्वीकार नहीं करेंगे - (क) केंद्र सरकार या राज्य सरकार क अंतर्गत कोई रोजगार; या (ख) बीमा क्षेत्र की किसी कंपनी में नियुक्ति।" इसलिए, बीमा विनियामक निकाय के अध्यक्ष दो वर्षों के बाद सरकार के अंतर्गत या दो वर्षों के बाद किसी कंपनी में नौकरी कर सकते हैं। भारतीय पेंशन निधि विनियामक और प्राधिकरण अधिनियम, 2013 की धारा 7 के अंतर्गत, अध्यक्ष के मामले में वहीं पाबंदियां हैं जो कि बीमा विनियामक प्राधिकरण के बारे में हैं। फिर, भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 के अंतर्गत अध्यक्ष और सदस्यों के लिए, सरकार में कार्य करने के लिए वहीं दो वर्षों की पाबंदी है जो कि अन्य विनियामक निकायों के है। प्रतिस्पर्धा अधिनियम, 2002 के अंतर्गत, फिर से वही दो वर्षों की पाबंदी है। माननीय अध्यक्ष महोदया, सेनी आदि के मामले में, जैसा कि श्री रूडी जी ने बताया, ट्राई अधिनियम में ऐसी कोई पाबंदी नहीं है। इसलिए, ट्राई अध्यक्ष के मामले में कोई भी सरकारी नौकरी करने के लिए अपात्रता के लिए स्पष्ट विसंगति थी।

कृपया और विसंगतियां देखें। कुछ समय बाद वह निजी नौकरी कर सकता है लेकिन वह कमी भी सरकारी नौकरी नहीं कर सकता। इसलिए इस अध्यादेश का पहला केंद्र बिन्दु समरूपता लाना है।

अब एक प्रश्न पूछा गया कि वर्ष 1997 में यह समुचा उपबंध क्यों किया गया था। माननीय अध्यक्ष महोदया ईमानदारी से कहें तो मैं इसका समर्थन नहीं करता हूं और जो मैं समझ पाया हूं वह यह है कि तत्कालीन सरकार भी टेलीफोन लाइन प्रचालन करने वाली प्रचालक थी और इसलिए यह सोचा गया कि शायद विनियामक निकाय के अध्यक्ष को सरकार के अधीन कार्य नहीं करना चाहिए। अब वर्ष 2002 से बीएसएनएल अस्तित्व में आ चुका है। सरकार अब कोई टेलीफोन कंपनी नहीं चला रही है। अब सरकार टेलीफोन अथवा मोबाइल सेवा प्रदायगी का कार्य नहीं कर रही है। इसलिए उस संभावना का भी अस्तित्व नहीं है।

माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं इस सभा को बताना चाहता हूं कि मैंने मामले की जांच पड़ताल की है और पाया है कि निकायों के सदस्य सरकार के अधीन कार्य नहीं कर सकते। संविधान के अंतर्गत लोक सेवा आयोगों के सदस्य और केन्द्रीय सतर्कता आयोग अधिनियम के अंतर्गत केन्द्रीय सतर्कता आयुक्त सरकार के अधीन कार्य नहीं कर सकते और ठीक भी

है क्योंकि उनका कार्य पूरी तरह से भिन्न है। क्योंकि लोक सेवा आयोग एक संवैधानिक निकाय है।

माननीय अध्यक्ष महोदया, चुनाव आयुक्तों के उपर भी कोई प्रतिबंध नहीं है। कृपया नोट करें कि चुनाव आयोग की पात्रता शर्तों और सेवा शर्तों के अंतर्गत ऐसा कोई प्रतिबंध नहीं है। सी.ए.जी. के मामले में ऐसा प्रतिबंध है। केन्द्रीय सतर्कता आयुक्त के मामले में प्रतिबंध है। उनके कार्य बिल्कुल भिन्न हैं। जहां तक विनियामकों का संबंध है, उनका कार्य पूरी तरह भिन्न है। अतः इस अध्यादेश और प्रस्तावित विधेयक का पहला केंद्र बिन्दु समानता लाना है। यह पहली बात है और यही इसकी तात्कालिकता है जिस पर मैं प्रकाश डालना चाहता हूं।

दूसरा मुद्दा जिस पर मैं जोर देना चाहता हूं वह यह है कि चर्चाधीन अधिकारी की सत्यनिष्ठा और सक्षमता पर किसी ने भी उंगली नहीं उठाई है। मैं बहुत प्रसन्न हूं। चयन करने का प्रधानमंत्री का अधिकार एक गौण प्रश्न है। मैं उस पर आऊंगा लेकिन चूंकि संबंधित व्यक्ति के विषय में बहुत से पहलुओं पर चर्चा की गई है - और मुझे उनका नाम लेने की जरूरत नहीं है - मैं इस सभा को आश्चर्य करना चाहता हूं कि जहां तक भारतीय प्रशासनिक सेवा का संबंध है, चर्चाधीन अधिकारी देश के सबसे उत्तम अधिकारियों में से एक है... (व्यवधान)

श्री मोहम्मद सलीम (रायगंज) : महोदया, मैं व्यवस्था का प्रश्न उठाना चाहता हूं... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : कृपया अब व्यवस्था का कोई प्रश्न न उठया जाए।

श्री मोहम्मद सलीम : सामान्यतः व्यक्तियों के बारे में यहां चर्चा नहीं की जाती है लेकिन बहुत आरोप लगे हैं... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री सलीम कृपया कोई टोका-टोकी न करें। माननीय मंत्री जी के भाषण के अलावा कुछ भी रिकॉर्ड नहीं किया जाएगा।

(व्यवधान)...*

[हिन्दी]

श्री रवि शंकर प्रसाद : बिल्कुल गलत बात है। माननीय अध्यक्ष जी, मैंने यह बात इसलिए कही क्योंकि कुछ लोगों ने चर्चा की, कुछ ने आरोप लगाया, वह गलत है। मैं फिर बहुत जिम्मेदारी से कहना चाहता

*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

हूँ कि उनकी क्षमता, उनकी प्रतिभा हम सभी जानते हैं। उनके अनुभव हम सभी जानते हैं और जब एक बार भी मूल वक्ताओं ने न कभी उनकी इंटेग्रिटी पर सवाल उठाया, न कभी उनकी क्षमता पर सवाल उठाया तो अगर एक क्षमताशील व्यक्ति को नियुक्त करने की प्रक्रिया रखी गई है तो इसमें क्या गलत है? दूसरी बात मुझे कहनी है कि इस देश में क्षमता और प्रतिभा का सम्मान होना चाहिए। देश ने भी देखने की कोशिश की है इसलिए मैं बहुत विनम्रता से एक बात कहना चाहता हूँ कि इसीलिए तो आज हम लोग यहां पर हैं क्योंकि देश ने हम में क्षमता देखी है, इसीलिए हम यहां पर हैं। उसको सुधारना है, सुधारने की कोशिश करनी है।

माननीय अध्यक्ष, मैं विषय को लंबा नहीं करना चाहता हूँ। संसद की गरिमा की बात कही गई। हमारी सरकार प्रामाणिकता से संसद की गरिमा की पक्षधर है और हमारी प्रतिबद्धता है। मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूँ, अतीत के अनुभव के साथ मैं यह बात नहीं बोलता लेकिन यह बात बार-बार उठाई गई है। यहां आदरणीय आडवाणी जी, आदरणीय वैकेया जी, अनंत कुमार जी बैठे हैं, यहां मैं हूँ और बाकी मित्र हैं, आज से कुछ दशक पहले जब संसद की गरिमा पर हमला किया गया था, हम लोगों ने संघर्ष किया था क्योंकि हमारी संसद के प्रति प्रतिबद्धता है। संसद की गरिमा के बारे में जो मित्र कहते हैं कि हम संसद की गरिमा का सम्मान नहीं कर रहे हैं, यह सुनकर हमें बहुत पीड़ा हुई। हमारी पूरी पार्टी, पूरा संस्कार, पूरी प्रतिबद्धता, पार्टी के जीवन मूल्य संसद की गरिमा के लिए सदैव स्थायी रहेंगे, हम यह कहना चाहते हैं। इस कारण यह एक प्रकार से समानता के लिए कोशिश की गई है, इसके पीछे कोई और मतलब नहीं दिखाना चाहिए। हम संस्थाओं का सम्मान करते हैं, संसद की गरिमा का सम्मान करते हैं, प्रक्रिया का सम्मान करते हैं। संविधान के अंतर्गत धारा 123 में एक प्रक्रिया रखी गई है उसी प्रक्रिया का पालन करके हम इसे लाए हैं। मुझे लगता है कि मैंने सारी आशंकाओं का निराकरण करने की कोशिश की है। मैं आपसे इस बिल को कृपा करके पास करने की प्रार्थना करता हूँ।

[अनुवाद]

माननीय अध्यक्ष : श्री अधीर रंजन चौधरी उपस्थित नहीं।

...(व्यवधान)

श्री पी. करुणाकरन (कासरगौड़) : महोदया, यह किसी बड़े मुद्दे के संबंध में नहीं है। लेकिन अध्यादेश केवल एक व्यक्ति के लिए प्रख्यापित किया गया है। यह दृष्टान्त के विरुद्ध है। इसलिए इस मुद्दे पर बहिर्गमन करना चाहते हैं।

अपराह्न 1.17 बजे

इस समय श्री पी. करुणाकरन और कुछ अन्य माननीय सदस्य भवन से बाहर चले गए।

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि यह सभा राष्ट्रपति द्वारा दिनांक 28 मई 2014 को प्रख्यापित भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) अध्यादेश, 2014 (2014 का संख्याक 3) का निरनुमोदन करती है।”

संकल्प अस्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा विधेयक पर विचार करने के प्रस्ताव को लेती है।

प्रश्न यह है:

“कि भारतीय दूरसंचार विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 1997 में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा विधेयक पर खंड-वार विचार करेगी।

प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

श्री रवि शंकर प्रसाद : मैं प्रस्ताव करता हूँ:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 1.19 बजे

रेल बजट (2014-15) — सामान्य चर्चा, अतिरिक्त अनुदानों की मांगें (रेल) 2011-12

[हिन्दी]

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, रेलवे बजट की चर्चा की बहुत लंबी सूची है। आज हम भोजनावकाश न करके तुरंत रेल बजट पर चर्चा शुरू करते हैं क्योंकि बहुत सारे सदस्यों को बोलने का मौका देना है। हो सकता है रात को देर से बैठें। अब रेलवे बजट पर डिसकशन शुरू करते हैं, आइटम नं. 11 और 12 साथ लंगे।

योगी आदित्यनाथ।

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : माननीय अध्यक्ष, रेल बजट पर शुक्रवार को जो चर्चा प्रारंभ हुई है उसी चर्चा को बढ़ाने के लिए मैं यहां खड़ा हुआ हूँ।

अपराह्न 1.20 बजे

[डॉ. एम. तम्बिदुरै पीठासीन हुए]

मैंने उस दिन यह बात कही थी कि यूपीए ने इस देश में संस्थाओं को पिछले दस वर्षों में बहुत भारी नुकसान पहुंचाया है और दस वर्षों के बाद पहली बार रेल बजट और जनरल बजट में देखने को मिला है कि इन संस्थाओं को पुनर्जीवित करके एक रचनात्मक सहयोग के साथ आगे बढ़ाने का प्रयास हुआ है और उसी रचनात्मक सोच का परिणाम माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट है। हमारा मानना है कि जहां चाह, वहां राह। अगर मैं कहूँ तो संत तुलसी दास जी ने भी कहा था कि 'जहां सुमति तहं सम्पत्ति नाना, जहां कुमति तहं विपति निदाना'। उनकी नकारात्मक सोच थी, इसलिए सारी संस्थाओं को भारी नुकसान हुआ। यहां सकारात्मक सोच है तो संस्थाओं को आगे बढ़ाने और एक रचनात्मक विकास की ओर बढ़ाने का प्रयास हो रहा है। उसी रचनात्मक सोच के साथ यह रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत हुआ है। रेल बजट में बहुत कम समय में अच्छी बातों का समावेश किया गया है। खास तौर से देश के अंदर बुलेट ट्रेनों की बात हो, देश के अंदर अन्य तमाम तरीकों से देश की अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने की दृष्टि से जो प्रावधान किये गये हैं, वे स्वागत योग्य हैं।

महोदय, भारतीय रेल वर्तमान में एक बहुत महत्वपूर्ण चुनौती से जूझ रही है और वह चुनौती भारतीय रेल के समक्ष संरक्षा और सुरक्षा का मुद्दा है। मुझे लगता है कि पिछले दस वर्षों में भारतीय रेल का अगर राजनीतिक रूप से दुरुपयोग नहीं हुआ होता और राजनीतिक कारणों से केवल घोषणाएं नहीं हुई होती, केवल उतनी ही योजनाएं घोषित होती, जिन पर पूंजी देकर

राजस्व की दृष्टि की लाभकारी योजनाओं को आगे बढ़ाने का कार्य होता, तो भारतीय रेल की यह दुर्गति नहीं हुई होती। लेकिन राजनीतिक कारणों से घोषणाएं होती थीं, 600 से अधिक घोषणाएं हुईं, पूरी तीन सौ भी नहीं हुईं। यह पहली बार हो रहा है कि राजनीतिक कारणों से योजनाएं घोषित नहीं हुईं। जितना हम कर सकते हैं, उतना ही घोषित करेंगे और जो नहीं कर सकते हैं या जो राजस्व की दृष्टि से लाभकारी नहीं, भारतीय रेल की दृष्टि से लाभकारी नहीं, वह घोषित नहीं करेंगे और स्पष्ट रूप से रेल बजट में यह प्रावधान देखने को मिल रहा है। उसी दृष्टि से रेल की सुरक्षा और संरक्षा के मुद्दे को लेकर एक महत्वपूर्ण पहल संरक्षा निधि की बढ़ाने, रेल पटरियों के फ्रैक्चर या पटरियों की टूट-फूट का पता लगाने के लिए हो रही है। अभी पूर्वोत्तर रेलवे के गोरखपुर में चुरेब स्टेशन पर रेल पटरी के फ्रैक्चर होने के कारण गोरखधाम एक्सप्रेस का एक्सिडेंट हुआ था। उसमें तीस से अधिक निर्दोष यात्रियों की जान गई थी। सरकार ने पहल की कि हम अल्ट्रासोनिक डिटेक्शन सिस्टम लगायेंगे और रेलवे की संरक्षा की दृष्टि से हम एक पुख्ता व्यवस्था करेंगे। क्योंकि रेलों में दुर्घटनाओं के दो कारण हैं — प्रथम रेल पटरियों के फ्रैक्चर होने के कारण और दूसरा कारण अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग के कारण, बिना चौकीदार के जो रेलवे समपार फाटक हैं, पिछले दस वर्षों में अधिकतर रेल दुर्घटनाएं इन्हीं दो कारणों से हुई हैं। लेकिन जो पिछली यूपीए की सरकार थी, उसने इसकी उपेक्षा की और इस मामले में ध्यान नहीं दिया। यह पहली बार हुआ है जब सरकारने कहा है कि हम अल्ट्रासोनिक डिटेक्शन सिस्टम लगायेंगे और रेल पटरियों में फ्रैक्चर के कारण जो दुर्घटनाएं होती हैं, उन्हें रोकेंगे। दूसरा, 11,563 जो अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग हैं, बिना चौकीदार के समपार फाटक हैं, हम उनको मानवयुक्त करेंगे या फिर वहां पर आरओबी बनाएंगे, रेलवे ओवरब्रिज बना कर इस समस्या का समाधान करेंगे। यह एक स्वागत योग्य पहल है। मुझे लगता है कि अधिकतर दुर्घटनाएं इन्हीं दो कारणों से होती हैं। साथ ही साथ रेलवे सुरक्षा भी एक चुनौती है। रेलवे सुरक्षा की दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण घोषणा जो यहां पर हुई है कि 17000 आरपीएफ के जवानों की भर्ती होगी और 4000 महिला जवानों की भी भर्ती होगी। यह एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है। एक बात मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आरपीएफ के जो 21000 जवान भरे जाएंगे, उससे रेलवे की अर्थव्यवस्था पर कितना असर पड़ेगा? रेलवे में आरपीएफ के पास कोई भी कानूनी अधिकार नहीं होता है। वह केवल रेलवे संपत्ति की सुरक्षा कर सकता है। लेकिन अगर रेलवे में कोई कानून व्यवस्था की समस्या पैदा होती है तो आरपीएफ उसमें मौन होता है, वह मामला फिर जीआरपीएफ के पास जाता है। मुझे लगता है कि आरपीएफ को अगर आप भर्ती कर रहे हैं तो उनको कुछ अधिकार और दिए जाएं, जिससे वह पूरी जिम्मेदारी के साथ उस समस्या का समाधान कर सकें। जीआरपी और आरपीएफ के बीच का जो यह मामला है, उससे बहुत बार यात्रियों की सुरक्षा के लिए संकट पैदा होता है। इस मुद्दे पर मंत्रालय को अवश्य

विचार करना चाहिए कि जो आरपीएफ अभी तक रेलवे संपत्ति की सुरक्षा तक ही सीमित है, अगर लॉ एंड ऑर्डर की कोई समस्या होती है, तो हम उसमें क्या कर सकते हैं। आरपीएफ की उसमें क्या जिम्मेदारी हो सकती है। क्योंकि उसमें दो अलग-अलग संस्थाओं की अलग-अलग भूमिका होती है। जीआरपी में वे लोग जाते हैं, जो राज्य सरकार से दंडित हुए लोग होते हैं। यानि उसको यह माना जाता है कि राज्य सरकार की पुलिस व्यवस्था में किसी को दंडित करना हो तो उसको जीआरपी में भेज दिया जाता है। वे पहले ही अपराधबोध से जी रहे होते हैं। ऐसे में उनसे बहुत उम्मीद करना कठिन होता है। अच्छा हो कि आरपीएफ को यह पूरी जिम्मेदारी दें कि वह न केवल रेलवे से जुड़ी समस्या का समाधान करे, अपितु रेलवे संपत्ति और यात्रियों की सुरक्षा की पुख्ता व्यवस्था भी उनके माध्यम से हो। यह सुनिश्चित करने का प्रयास भी उनके माध्यम से होना चाहिए। एक बहुत अच्छी बात हुई है। हम लोग देखते हैं कि रेलवे में कर्मचारियों की कमी नहीं है। 13 लाख 10 हजार से ऊपर कर्मचारी रेलवे के पास आज भी हैं। लेकिन उनकी क्षमता पर प्रश्नचिन्ह लगते हैं। यद्यपि एक नेटवर्क के अंतर्गत पूरी दुनिया के अंदर इतने बड़े कार्य का संचालन भारतीय रेल के अंदर होता है। जब हम भारतीय रेल के बजट को देखते हैं और देश के जनरल बजट को देखते हैं तो उनमें बहुत ज्यादा जमीन आसमान का अंतर हो चुका है। मुझे लगता है कि 7-8 प्रतिशत भी भारतीय रेल का बजट नहीं रहा है। सन् 1924 तक यह स्थिति थी की जब देश का बजट होता था, वह बजट लगभग रेल बजट के बराबर होता था। आज उसमें इतना ज्यादा अंतर आ चुका है कि भारतीय रेल की जो पुरानी परियोजनाएं हैं, उन योजनाओं के लिए भी उनके पास पैसा नहीं है। बजट में माननीय मंत्री जी ने प्रावधान किए हैं कि अगर उन योजनाओं को हम पूरा करना चाहेंगे तो हमें आने वाले दस वर्षों में हर वर्ष अतिरिक्त 50 हजार करोड़ रुपए की आवश्यकता पड़ेगी, तब हम उन योजनाओं को पूरा कर पाएंगे। जो लंबित योजनाएं हैं, उन योजनाओं की दृष्टि से, इस मामले में हम लोगों को देखना पड़ेगा। जो दो-तीन घोषणाएं भारतीय रेल की दृष्टि से की गई हैं, वे बहुत महत्वपूर्ण हुई हैं। उनमें रेलवे कर्मचारियों को प्रशिक्षित करने के लिए रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना करना। इंक्यूबेटर सेंटर के माध्यम से उन्हें प्रशिक्षित करना एक बहुत महत्वपूर्ण पहल है। रेलवे कर्मचारी दक्ष होंगे, रेलवे की कार्य प्रणाली में सुधार होगा। हम उसका स्वागत करते हैं। भारतीय रेल की आय बढ़ाने का जो सबसे बड़ा माध्यम है, वह माल भाड़ा है। माल भाड़ा की दृष्टि से हमारे जो कॉरिडोर बन रहे थे, जो फ्रेट कॉरिडोर बनाने की बात हुई थी, उसमें तमाम अन्य देशों ने सहयोग किया था। उस कार्य में थोड़ी तेजी लानी चाहिए। दूसरा, हीरक चतुर्भुज रेल नेटवर्क की एक महत्वपूर्ण पहल हुई है।

महोदय, देश के अंदर अंतर्राष्ट्रीय मानक के राजमार्ग हो सकते हैं। इस देश के अंदर स्वर्णिम चतुर्भुज योजना लागू हो सकती है। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एनडीए सरकार ने उस परिकल्पना

को साकार किया था। आज उसी तरीके से हम दिल्ली से मुंबई को, मुंबई को चेन्नई से, चेन्नई को कोलकाता से, कोलकाता को दिल्ली से जोड़कर हीरक चतुर्भुज रेल नेटवर्क के माध्यम से पूरे देश के अंदर जोड़ेंगे। रेल का जो भी टोटल भार है, वह इन्हीं रूटों पर ज्यादा है, 60 परसेंट भार इनके साथ है यह उसके साथ तो है ही, हम चाहते हैं कि कोलकाता को दिल्ली से जोड़ने के लिए गोरखपुर होते हुए पूर्वोत्तर रेलवे को उसके साथ जोड़ा जाए।

दूसरा, उसके माध्यम से बंदरगाहों को जोड़ने का, यह एक बहुत महत्वपूर्ण पहल है, मुझे लगता है कि भारतीय रेलवे के माध्यम से एक क्रांतिकारी परिवर्तन देखने को मिलेगा, लेकिन मुझे लगता है कि इन योजनाओं के लिए धन के आबंटन के लिए जनरल बजट से मांग की जानी चाहिए और हम सरकार से यह मांग करेंगे कि देश की रेल की अर्थव्यवस्था को मजबूती प्रदान करने में इसकी बड़ी भूमिका हो सकती है।

महोदय, मैं अक्सर रेल से यात्रा करता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे उपेक्षित है। यह नेपाल से जुड़ा हुआ, उसकी सीमा से सटा हुआ रेल मार्ग है और इस दृष्टि से इस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। हमारी यात्रा अधिकतर रेल से ही संभव हो पाती है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने यात्री सेवा और ट्रेनों की सफाई के बारे में चालीस प्रतिशत खर्च करने की बात कही है। यह एक स्वागत योग्य पहल है। मुझे लगता है कि यह देखने को भी मिल रहा है। आपने अच्छा किस्म का भोजन परोसने की बात कही है। पांच एक्सप्रेस गाड़ियों में घोषणा के बाद यह पहल शुरू हो गयी है। ट्रेनों के समय पर पहुंचने की प्रक्रिया प्रारंभ हो चुकी है, लेकिन इसमें और तेजी आनी चाहिए। ट्रेन चरणबद्ध रहे, ट्रेन में साफ-सफाई रहे, अच्छा भोजन मिले, अच्छा बिस्तर मिले और लोगों को उचित किराये में उन्हें उनके गंतव्य में पहुंचाने की पहल हो, यह मैं रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा।

इसके अलावा आपने धार्मिक पर्यटन को बढ़ावा देने की एक और पहल की है। आपने शक्ति पीठों को जोड़ने, चार धामों को जोड़ने, बद्रीनाथ, केदारनाथ को साथ जोड़ने के लिए, जैन, बौद्ध, हमारे गोरखपुर और आसपास का क्षेत्र बौद्ध सर्किट से जुड़ा हुआ है। बौद्ध सर्किट से जोड़ने के लिए इसकी पहल होनी चाहिए। मैंने आपसे अनुरोध किया था कि कम-से-कम दिल्ली को गोरखपुर से एक राजधानी ट्रेन तो दीजिए। मैं आपको धन्यवाद दूंगा कि आपने गोरखपुर को एक साप्ताहिक ट्रेन दी है, गोरखपुर से आनंद विहार के लिए, लेकिन एक राजधानी ट्रेन भी होनी चाहिए। गोरखपुर एक जोन है, जहां के मुख्यालय से दिल्ली के लिए कोई भी राजधानी ट्रेन नहीं है या दूरन्तो जैसी ट्रेन नहीं है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि इस पहल को आप इसके साथ जोड़ें।

माननीय सभापति : कृपया समाप्त करें।

योगी आदित्यनाथ : महोदय, दूसरा, बौद्ध सर्किट, भगवान बुद्ध की निर्वाण स्थली, भगवान बुद्ध की जन्मस्थली, भगवान बुद्ध के सबसे अधिक चर्तुमस, जो उन्होंने श्रावस्ती में किए थे, लुंबिनी के हमारे सांसद महोदय हैं, श्री जगदंबिका पाल जी डुमरिया गंज से यहां पर हैं, कुशीनगर उनकी निर्वाण स्थली है, सारनाथ यहां उन्होंने पहला उपदेश किया था, इसको पूरा एक साथ जोड़ने का कार्य अगर हो, उसे रेल नेटवर्क के साथ जोड़ने का प्रयास हो, ऐसा मैं चाहूंगा।... (व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मैं तो अभी पांच मिनट भी नहीं बोला हूँ।

माननीय सभापति : अभी 20 और सदस्यों को इस पर बोलना है।

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मैं सेकेंड वक्ता हूँ। मैं केवल मुद्दों पर आ रहा हूँ, मुझे कुछ प्वाइंट रखने हैं। उसको जोड़ने की जो पहल है, वह स्वागत योग्य है और हम उसका स्वागत करते हैं। मैंने उसी दृष्टि से आपसे कहा था कि गोरखपुर से इलाहाबाद एक इंटरसिटी दी जाए। इलाहाबाद हमारा प्रयागराज है, एक प्रमुख धार्मिक स्थल है। उत्तर प्रदेश का हाईकोर्ट भी वहां पर है। पूर्वी उत्तर प्रदेश के लोग वहां आते-जाते हैं। वहां पर कुंभ का आयोजन भी होता है, इसलिए प्रयागराज-गोरखपुर को एक इंटरसिटी देने के लिए निवेदन करता हूँ।

मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने भ्रष्टाचार पर प्रभावी अंकुश लगाने के लिए जो बात कही और उस दृष्टि से जो पहल आपने की है कि रेलवे बोर्ड को विभाजित करके प्रबंधन और निगरानी समूह बनाने की दृष्टि से, उसकी कार्यप्रणाली में पारदर्शिता लाने और परियोजनाओं को ऑनलाइन लाने के लिए, वह स्वागत योग्य है। महोदय, 10 हजार से 12 हजार करोड़ रुपये की राजस्व की हानि रेलवे को प्रति वर्ष भ्रष्टाचार के माध्यम से होती है। इस कारण इस भ्रष्टाचार पर प्रभावी अंकुश लगेगा और भारतीय रेल को इससे राजस्व का जो नुकसान होता है, उसे हम बचा पाएंगे और उस पैसे को योजनाओं में खर्च करने में सफलता प्राप्त होगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने गोरखपुर से मुम्बई को जोड़ने के लिए जनसाधारण एक्सप्रेस दी। आपने गोरखपुर से दिल्ली आनन्द विहार को जोड़ने के लिए एक साप्ताहिक ट्रेन दी। आपने गोरखपुर को नैतनवां से जोड़ने के लिए एक दैनिक ट्रेन दी। मैं साथ-साथ आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे पर पांच करोड़ से अधिक आबादी का भार है। यह अकेला रेलवे मुख्यालय है, जहां मंडल मुख्यालय नहीं है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहूंगा कि गोरखपुर को मंडल मुख्यालय देने का कार्य हो। आपने आश्वासन दिया है कि पैन्डिंग परियोजनाओं को हम पूरा करेंगे। गोरखपुर-लखनऊ को जोड़ने के लिए एक लूपलाइन लखनऊ से चलती

है। माननीय जगदंबिका पाल जी के संसदीय क्षेत्र से होते हुए, नेपाल से होते हुए, सामरिक दृष्टि से भी और बौद्ध सर्किट की दृष्टि से भी इसका बहुत महत्वपूर्ण योगदान है। लेकिन बढ़नी से लेकर गोंडा के बीच में अभी गेज कनवर्शन का कार्य नहीं हुआ। 100 करोड़ रुपए आबंटित हुए हैं जबकि 160 करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट है। 60 करोड़ रुपए और दे देंगे तो एक वर्ष के अंदर यह कार्य पूरा हो जाएगा, हम लूपलाइन का कार्य पूरा करेंगे। बस्ती से लेकर गोरखपुर के बीच इलैक्ट्रिफिकेशन का कार्य पूरा नहीं हो पा रहा है। इस कार्य को कर लेंगे तो गोरखपुर को लखनऊ और दिल्ली से इलैक्ट्रिफिकेशन का कार्य पूरा नहीं हो पा रहा है। इस कार्य को कर लेंगे तो गोरखपुर को लखनऊ और दिल्ली से इलैक्ट्रिफिकेशन से जोड़ देंगे और बहुत अच्छी व्यवस्थाएं हो जाएंगी।

चौरी-चौरा और बैतालपुर के पास रेलवे लाइन दोहरीकरण का कार्य नहीं हो पाया। हम पिछले तीस वर्षों से देख रहे हैं कि गोरखपुर को सहजनवा से लेकर दोहरीघाट तक जोड़ने के लिए... (व्यवधान)

[अनुवाद]

माननीय सभापति : कृपया अब समाप्त करें। आप लिखित में अपने सुझाव माननीय मंत्री जी को दे सकते हैं।

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ : महोदय, मेरे कुछ पॉइंट्स हैं और मैं पॉइंट्स पर आ गया हूँ। मैं किसी मुद्दे पर नहीं बोल रहा हूँ। उसको जोड़ने के लिए तीस वर्षों से घोषणाएं हो रही हैं, सर्व हुआ है कि सैनवा से दोहरीघाट को ह रेलवे लाइन से जोड़ेंगे। यह आज तक नहीं हो पाया है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि कुछ टोकन मनी उसके लिए दे देते तो कार्य प्रारंभ होता। सहजनवा से दोहरीघाट एक महत्वपूर्ण योजना है, इस योजना को भी इसके माध्यम से अगर आप जोड़ने का प्रयास करते तो अच्छा होता।

महोदय, गोरखपुर जंक्शन दुनिया का सबसे लंबा जंक्शन है। रेलवे के लिए यह गौरव की बात है कि गोरखपुर का जंक्शन सबसे लंबा जंक्शन है, लेकिन वहां बुनियादी सुविधाएं भी नहीं हैं। वहां के प्लेटफॉर्म नंबर 1 और 2 को छोड़कर बाकी सब प्लेटफॉर्म खराब पड़े हुए हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से कहूंगा कि गोरखपुर जंक्शन के सभी प्लेटफॉर्म का आप उन्नयन करने का प्रयास करें।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि हमारी जो पहले मांगें थीं जो मैंने आपको ज्ञापन के माध्यम से पहले भी उपलब्ध करवाई हैं, हम सब पर आप ध्यान देंगे। इस विश्वास के साथ मैं एक बहुत अच्छे, व्यावहारिक और विकासपरक सोच के रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए आपको बधाई देता हूँ और 'सबका साथ, सबका विकास' में हमारा पूर्वोत्तर रेलवे अखूता नहीं रहेगा, इस विश्वास के साथ आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री दिनेश त्रिवेदी (बैरकपुर) : मान्यवर, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं अपनी पार्टी तृणमूल कांग्रेस का भी बहुत-बहुत आभारी हूँ।

अभी देश को जोड़ने की बात पर चर्चा हो रही थी। यदि हिन्दुस्तान का कोई परिचय है तो वे तीन परिचय हैं। एक तो माँ गंगा, जिसकी बात हम सब हमेशा करते हैं, जो सब जगह है। दूसरा हिमालय है। क्या आप हिन्दुस्तान की कल्पना हिमालय के बगैर कर सकते हैं? क्या आप हिन्दुस्तान की कल्पना गंगा के बगैर कर सकते हैं? इसी प्रकार क्या आप हिन्दुस्तान की कल्पना रेल के बगैर कर सकते हैं? आज हिन्दुस्तान का हिमालय भी रो रहा है, गंगा भी रो रही है और रेल भी रो रही है। इस रेल के आंसू पोंछने के लिए हम सबका प्रयास है।

महोदय, शुरुआत में मैं सदानन्द गौड़ा जी का बहुत अभिनन्दन करूंगा और थोड़ा इतिहास में जाऊंगा क्योंकि मेरा सदानन्द गौड़ा जी का परिचय काफी पुराना है, उनकी मुस्कान बता रही है। उनकी मुस्कान बता रही है। चूँकि अंग्रेजी में अनुवाद उनको करना पड़े तो मैं अंग्रेजी में उसका उल्लेख करूंगा।

[अनुवाद]

माननीय मंत्री श्री सदानन्द गौड़ा जी के साथ मेरे संबंध बहुत पुराने हैं। हम दो सामानांतर रेल लाइनों के जैसे थे। हमारा भाग्य सब जैसा था। दो सामानांतर लाइनों की भांति हम एकसाथ चल रहे थे किन्तु कभी मिले नहीं। हम लम्बे समय तक साउथ एवेन्यू में पड़ोसी रहे। वह कर्नाटक के मुख्य मंत्री बन गये। मैं रेल मंत्री बन गया। हम दोनों का भाग्य देखिए। जैसा भाग्य में होता है, उन्हें अच्छे कारणों की वजह से कर्नाटक के मुख्य मंत्री के पद से हटाया गया था। मैं उनकी पदच्युति के कारणों में नहीं जाना चाहूंगा। अन्यथा, यहां शोर मच जाएगा। मुझे भी कुछ अच्छे कारणों के लिए, पार्टी अनुशासन हेतु त्यागपत्र देना पड़ा था। हम सभी अपनी पार्टी के साथ हैं और व्यक्तियों की अपेक्षा पार्टी अनुशासन अत्यधिक महत्वपूर्ण हो जाता है। उन्होंने इसका सामना किया है। वे लोक सभा के लिए चुनाव जीते हैं। मैं भी चुनाव जीता हूँ।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : श्री त्रिवेदी एक अत्यन्त मेहनती और रेलवे के एक बहुत ही कर्मठ मंत्री थे। यह दुर्भाग्यपूर्ण था कि बजट प्रस्तुत करने के 24 घंटों के भीतर ही उन्हें पदच्युत कर दिया गया था। वह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण था परन्तु हम उनके द्वारा किए गए अच्छे कार्य की सराहना करते हैं। परन्तु इसे यहां लाना ठीक नहीं है... (व्यवधान)

श्री दिनेश त्रिवेदी : रूडी जी, मेरे प्रति आपके प्यार और स्नेह की मैं सराहना करता हूँ। मुझे पता है आप हमारी नेता, महोदया ममता बैनर्जी के कितने करीब हैं। परन्तु अंत में, हमें एक बात अच्छी तरह समझ लेनी चाहिए। चाहे श्री सदानन्द गौड़ा जी हों या चाहे आप हों या मैं, एक सभी पार्टी संगठन के कारण आए हैं और यह पार्टी अनुशासन के कारण ही है। अतः, उन सभी

बातों पर हमें समझौतों और पार्टी के अनुशासन का अनुपालन करना है। चूँकि आप यह विषय लेकर आये हैं, ममता जी पूर्णतः गरीबोमुख रही हैं। मैं विषय से नहीं भटकना चाहता। अतः, मुझे रेल बजट के बारे में बताने दीजिए। मुझे आशा है कि यह वाद-विवाद हमेशा के लिए समाप्त हो जाएगा।

जैसा कि मैं श्री सदानन्द गौड़ा जी के बारे में बता रहा था कि हम सामानांतर चले हैं, मैं बहुत खुश हूँ कि रेल मंत्री बनने के लिए उनसे बेहतर इन्सान, एक बहुत ही पारदर्शी व्यक्ति और बहुत ही ईमानदार व्यक्ति कोई और नहीं हो सकता था। इसलिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। मुझे यकीन है कि वह लोगों की अपेक्षाओं पर खरा उतरेंगे।

[हिन्दी]

आपके ऊपर हम जो टिप्पणी कर रहे हैं, उसके ऊपर एक कनस्ट्रक्टिव सोच है। उन्होंने अपने भाषण की शुरुआत में यह बताया कि जब हम रेल मंत्री नहीं थे तब हारी भी बहुत डिमांड्स थीं। तब हम भी सोचते थे कि हम यह कर देंगे, वह कर देंगे। ऐसा कर देंगे, वैसा कर देंगे। मगर जब हम रेल मंत्री बने तब हमें पता चला कि यह कितना कठिन काम है। बहुत कठिन काम है।... (व्यवधान) बहुत-बहुत शुक्रिया।

सर, सर्तनली इनके पीछे सब सांसद पढ़ेंगे। हमें पता है कि कैसे होता था? उन्हें एक महीने में अनुभव हो गया होगा। सच मानिए तो सब सांसद आते हैं और यहां तक कि हम सब गुसलखाने में जाते हैं, उनको भी यह अनुभव होगा, वहां भी आते हैं। सांसद क्यों आते हैं? जब हम वहां जाते हैं तो हमारा इंतज़ार होता है एक चिट्ठी देने के लिए जो एक ओवरब्रिज, एक नई रेल लाइन, एक कनवर्जन ऑफ गेज, किसी को बहुत असुविधा है तो उसकी ट्रांसफर के लिए होती है। यह सब सांसद क्यों आते हैं? वे अपने निजी कार्य के लिए नहीं आते। जिन्होंने चुनाव लड़ा है, उन्हें यह पता है कि पब्लिक की डिमांड क्या होती है? मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे यहां सिर्फ चार डिमांड होती है। यदि कोई माननीय सदस्य इस से असहमत हों तो हमें बताइए। आप किसी भी क्षेत्र में चले जाइए। वहां पहली डिमांड होगी पीने के पानी की जो जीने का साधन है। दूसरी डिमांड होगी कि हमें सड़क चाहिए। तीसरी डिमांड होगी बिजली की और उसके बाद होगी रेल की पटरी की। यदि मैं गलत हूँ तो आप बताइए। आपको भी यही डिमांड आपके क्षेत्र से मिलेगी कि हमें यहां एक गेट चाहिए। हमारी गायें चरने जाती हैं और रेल की पटरी से हम जा नहीं सकते हैं। हमें यहां एक लेवल क्रॉसिंग गेट चाहिए, ओवरब्रिज चाहिए, अंडर ब्रिज चाहिए। यह बताइए कि वह जो भी मांग रहा है, क्या वह अपने लिए मांग रहा है? एम.पी. अपने लिए कभी नहीं मांगता। हम जन प्रतिनिधि हैं और जन प्रतिनिधि होने के कारण यह जो लोगों का प्रेशर आ रहा है, ये हमारे भाई-बहन हैं। ये बाहर से नहीं आए हैं। ये हमारे लोग हैं और उनकी व्यापक मांग है। उनकी मांगें बिल्कुल वास्तविक है।

सर, मेरे पास बस्तर के लोग आए थे। करीब पांच सौ लोग आए थे। वे बहुत ही गुस्से में थे और कह रहे थे कि आप क्या समझते हैं? क्या हमारा हिस्सा हिन्दुस्तान का हिस्सा नहीं है? वहां कुछ महिलाएं रो रही थीं और कह रही थीं कि हम जब दिल्ली में आपके पास आए तो हम ने पहली बार रेल का डिब्बा देखा। हम ने रेल का डिब्बा देखा नहीं था। यह बताइए कि क्या हमारे बस्तर के इलाके या पिछड़े इलाके के लोगों की अपनी आकांक्षा नहीं होगी?

हमारे जंगलमहल की बात कर लीजिए। हमारे दोस्त सलीम भाई यहां बैठे हैं। जंगलमहल एक ऐसा इलाका था कि वहां लोग बिल्कुल त्रहिमाम हो गए थे। आज यह कहने पर मुझे बहुत खुशी हो रही है कि हमारी डॉ. उमा सरेन उस इलाके से आती हैं, बुलेट के द्वारा नहीं, बल्कि बैलेट के द्वारा, शांतिपूर्ण तरीके से [अनुवाद] कुमारी ममता बैनर्जी ने प्यार और स्नेह तथा विकासात्मक कार्य से उनके दिलों को जीता है और आज जंगल महल मुस्कुरा रहा है, जंगल महल में शांति है।

[हिन्दी]

सर, इसकी वजह क्या है? यह सब बात मैं क्यों कहना चाहता हूं? मैं इसीलिए कहना चाहता हूं कि यदि आप कहें कि यहां रेल लाइन कॉर्पोरेशन वाएबल नहीं है। मैं पूछना चाहूंगा कि आपका डिफेंस का कौन-सा प्रोजेक्ट कॉर्पोरेशन वाएबल है? आपका पानी का कौन-सा प्रोजेक्ट कॉर्पोरेशन वाएबल है? आप यह बताइए कि आप जो स्कूल-कॉलेज खोलते हैं तो क्या वह कॉर्पोरेशन वाएबल होता है? आप यह भी बताइए कि आप जब रास्ता बनाते हैं तो क्या आप यह सोचते हैं कि यह कॉर्पोरेशन वाएबल है या नहीं? क्या यह कोई मापदंड है कि यह कॉर्पोरेशन वाएबल नहीं है?

हमारे समय में क्या होता था? प्लानिंग कमीशन को देखिए। हमारे सब सांसद की पीड़ा एक ही है कि यदि वहां के लोग कहेंगे कि हमें रेल लाइन की आवश्यकता है, हम इसके बिना कहीं जा ही नहीं सकते हैं, हम गरीब आदमी हैं और उसको यदि आप बताएंगे कि यह कॉर्पोरेशन वाएबल नहीं है तो बोलेंगे कि ठीक है, जो इसे कराएगा हम उसे चुनकर लाएंगे। इस कॉर्पोरेशन वाएबल लाइन की जो शुरुआत होती है उसको प्लानिंग कमीशन में दिया जाता है। प्लानिंग कमीशन पता नहीं अपना क्या प्लानिंग करता है और कहता है कि वह कॉर्पोरेशन वाएबल नहीं है, यह नहीं हो सकता है। रेल मंत्री को उस एम.पी. को जवाब देना पड़ता था कि यह कॉर्पोरेशन वाएबल नहीं है।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि हमारे समय में हम ने यह प्रथा बंद कर दी थी। हम ने प्लानिंग कमीशन को कहा था कि आप ही एम.पी. से निपटिए। जो लिखना है, आप ही उनको चिट्ठी लिखिए। ममता

जी ने हमें सिखाया है कि हिन्दुस्तान एक सौशल स्टेट है। यहां आज भी यह चर्चा होती है कि एक गरीब तीस रुपए से जी सकता है या बत्तीस रुपए में जी सकता है। आज वह दो वक्त की रोटी नहीं खा सकता है। यदि आप उसको कॉर्पोरेशन वाएबिलिटी का सवाल सिखाते हैं तो मैं समझता हूं कि यह उनके ऊपर बहुत ही नाइंसाफी होगी, देश के ऊपर नाइंसाफी होगी। पहले तो हम इसका मापदंड बिल्कुल हटा दें। क्या होता है कि आज हमारी छवि क्या है और वास्तविकता क्या है। यह भी आज हम बताना चाहते हैं कि रेलवे में सब्सिडी की जो बात करते हैं तो रेलवे एक विभाग है, जहां गरीब अमीर को सब्सिडाइज़ करता है। यह मैं क्यों कह रहा हूं, क्योंकि, आपका जो भी फेयर आता है, आपका जो भी भाड़ा आता है, वह जनरल डिब्बे से आता है। 93 परसेंट आपकी आमदनी गरीब से होती है और आप उस गरीब को कहोगे कि कॉर्पोरेशन वायबल नहीं है और यह पैसा कहां जाता है, सदानन्द जी, आने वाले दिनों में आप जानेंगे कि यह पैसा जाता है, मुझे उससे कोई परेशानी नहीं है, मैं कम्प्लेंट नहीं कर रहा हूं, वह राजधानी में, शताब्दी में जाता है। हमने भी सोचा था कि हम वाई-फाई लगाएंगे, हाई-फाई लगाएंगे, यह कोई गलत बात नहीं है, मगर आपकी प्राथमिकता क्या है? आप यदि प्राथमिकता नहीं देखेंगे, हम लोग तो सफर करते हैं, कभी हमको कश्मीर जाना होता है, कभी हमको छुट्टियों में गोवा जाना होता है, मगर वह गरीब लाचारी में सफर करता है। उसका सफर लाचारी में है। आप उसको बोलोगे कि आप सफर नहीं करोगे, यह कॉर्पोरेशन वायबल नहीं है, देश को आपको बचाना है तो आपको यह सब नहीं करना पड़ेगा, क्योंकि, जब जोड़ने की बात आती है, तो मैंने एक कविता अपने बजट भाषण में पढ़ी थी, मैं उसे दोहराना चाहता हूँ:—

‘देश की रग-रग में दौड़ती है रेल, देश के हर अंग को जोड़ती है रेल,
धर्म जाति-पाति नहीं जानती है रेल, छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है
रेल।’

यह अपनी रेल की ताकत है। आज यह रेल की ताकत किसने दी है, हम जब मंत्री होते हैं, तब हम समझते हैं कि यह ताकत हमने दी है, मगर यह ताकत गरीब गैंगमैन ने दी है। हमारे रेलवे के जितने भी कर्मचारी हैं, आज रेल का इतना बड़ा परिवार है। आज यह रेल संगठन चल रहा है, लेकिन उनकी इतनी लाचारी है और यदि आप आंकड़े देखें तो ज्यादा से ज्यादा तो नहीं कहूंगा, मगर काफी मौतें रेलवे कर्मचारियों की होती हैं, वे अपनी जान पर खेल जाते हैं, मगर रेल को बचाते हैं तो आज जितनी भी उपलब्धि हुई है, उसके लिए मैं कहना चाहूंगा:—

‘अब तक जितनी कामयाबी हुई, वह तुम्हारे नाम करता हूँ,
हर एक का लगन को मैं, झुक कर सलाम करता हूँ।’

ये हमारे रेलवे के कर्मचारी हैं और ये रेल के कर्मचारी इतने होनहार हैं कि हम हमेशा बात करते हैं कि चाइना की रेलवे ऐसी है, चाइना की रेलवे वैसी है, मगर आपको पता है कि कितना पैसा चाइना की रेल को वहां की सरकार देती है। हम यदि आउटले देखें तो हम जहां 10 या 12 बिलियन यू.एस. डॉलर देते हैं, वहीं चाइनीज़ का आउटले 116 बिलियन यू.एस. डॉलर है और यदि यह हम कम्पेयर करते हैं तो हमारी छवि क्या है।

मैं आपको एक बहुत दिलचस्प घटना बताना चाहूंगा। वह घटना यह है कि जेम्स बॉण्ड की पिक्चर की एक शूटिंग हो रही थी और शूटिंग के दौरान हमें कांटैक्ट किया गया और डेनियल ग्रेग के ऑफिस से फोन आया कि हम हिन्दुस्तान की रेलवे में शूटिंग करना चाहते हैं। वह पिक्चर रिलीज़ भी हुई, उसका नाम स्काई फॉल था। हमने उनके सामने तीन शर्तें रखीं। वे तीन शर्तें क्या थीं, एक शर्त यह थी कि रेलगाड़ी के डिब्बे पर मुसाफिर सवार होते हैं, आप उसे नहीं दिखाएंगे। दूसरी शर्त थी कि हम सेफ्टी में हम कम्प्रोमाइज़ नहीं करेंगे और तीसरी हमारी शर्त यह थी कि जेम्स बॉण्ड, वह थोड़ा मजाक में था, लेकिन उसने वह भी मान लिया कि जेम्स बॉण्ड इंडियन रेलवे के लिए एम्बेसेडर हो जाएंगे। वे दुनिया में यह कहेंगे कि भारतीय रेल जेम्स बॉण्ड से भी ज्यादा ताकतवर हैं।

ये सब शर्तें उन्होंने मान लीं, मगर एक शर्त नहीं मानी। वह शर्त क्या थी? जो डिब्बे में ऊपर मुसाफिर सवार होते हैं, हिन्दुस्तान में हम इसीलिए तो आए हैं, [अनुवाद] कि एक ऐसा दृश्य होगा जहां जेम्स बॉण्ड रेलगाड़ी की छत पर लड़ाई लड़ेगा। अन्यथा, हम भारत क्यों आएंगे? मैंने कहा: मैं कभी भी इसके लिए अनुमति नहीं दूंगा; मैं भारत को कभी भी खराब नहीं दिखाऊंगा। परन्तु यह सत्य है। [हिन्दी] हमें फिर याद आया कि एक दिलचस्प गाना था, छँया-छँया, वह भी रेल की रूप पर हुआ। क्या हमारा यह परिचय है कि हम लोग रूप में सवारी करते हैं? कहीं न कहीं हमारी जो यह छवि है, वह हकीकत है। इसमें कौन सवार होता है, फिर वही गरीब। गरीब को अपनी मंजिल तक जाना है, वह बेचारा कहीं न कहीं नौकरी करता है, उसे अपना पेट पालना है। मैं आपकी कोई बुराई नहीं कर रहा हूँ। हम अभी कुछ पढ़ेंगे, उससे आपको पता चलेगा। हमें बुलेट ट्रेन चाहिए। हर मंत्री यह कहता है कि बुलेट ट्रेन चाहिए। बुलेट ट्रेन में कोई प्रॉब्लम नहीं है, मगर आप सौ स्टोरीज की इमारत यदि बनाना चाहते हैं तो पहले उसकी नींव स्ट्रॉंग रखनी पड़ेगी।

महोदया, मेरे पास ज्यादा बोलने के लिए समय नहीं है, क्योंकि हमारी पार्टी से एक और सांसद बोलेंगे। हम केवल पांच मिनट में से अपनी बात खत्म करेंगे।... (व्यवधान) आपने हमारे बजट का जिक्र किया।... (व्यवधान) [अनुवाद] रूडी जी, मैं आपकी बात से सहमत नहीं हूँ। मुझे

लगता है कि हम एक बहुत ही गंभीर चर्चा के बीच में हैं। अतः मुझे लगता है इसके जो भी छोटे-मोटे भाग थे वे समाप्त हो चुके हैं। जब आप मेरे बजट की बात करते हैं तो मैं तथ्यों के बारे में बताता हूँ। महोदय, यदि आप अनुमति दें तो मैं इसे पढ़ूंगा। यह कहता है: 'यह गरीब-विरोधी है; सुरक्षा और सुविधाओं को सुनिश्चित करने हेतु प्रभावी कदम उठाए बिना एक महंगी यात्रा हेतु उसकी घोषणा की गई है।'

[हिन्दी]

यह किसका बयान है? यह बीजेपी का बयान है।... (व्यवधान) यह बयान है हमारे दोस्त मुख्तार अब्बास जी का।... (व्यवधान) यह बयान कब आया था?... (व्यवधान) मैं आपकी बात से सहमत नहीं हूँ... (व्यवधान) यह बयान तब आया था जब रेल भाड़ा दो पैसा हमने बढ़ाया, 16 प्रतिशत नहीं बढ़ाए थे, दो पैसे बढ़ाए थे।... (व्यवधान) उसको भी मामता जी ने नहीं माना था।... (व्यवधान) महोदय, मैं यह नहीं मानूंगा।... (व्यवधान) मैं आपकी बात से सहमत नहीं हूँ।... (व्यवधान)

मैं एक बयान और बता रहा हूँ, कृपा करके सुन लीजिए। मैं संजीदगी के साथ यह बयान बता रहा हूँ कि आपने जो रेल का किराया बजट के पहले बढ़ाया है, वह बहुत ही गलत किया। आप संसद की सर्वोच्चता का हनन कर रहे हैं।... (व्यवधान) आप मेहराबानी करके सुनिए।... (व्यवधान) यह गलत बात है।... (व्यवधान) रूडी साहब सुनिए।... (व्यवधान) आप मेहराबानी करके सुनिए।... (व्यवधान) [अनुवाद] रूडी जी, मैं आपकी बात से सहमत नहीं हूँ।

माननीय सभापति : श्री रूडी जी, कृपया उनके भाषण में हस्तक्षेप न करें।

... (व्यवधान)

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, मैं उनकी बात समाप्त नहीं कर रहा हूँ।

माननीय सभापति : श्री त्रिवेदी, कृपया आप पीठ को सम्बोधित करें।

[हिन्दी]

श्री दिनेश त्रिवेदी : रूडी साहब आप शायद भूल गए हैं कि आप अब सत्ता पक्ष में हैं। आप अपोजीशन की बात छोड़ दीजिए, अब आप सत्ता पक्ष में हैं।

दूसरा एक बयान आया था कि आपने जो भाड़ा बढ़ाया है, वह एंटी पुअर है और आपने जो भाड़ा पार्लियामेंट के सेशन के पहले बढ़ाया है, आप संसद की सर्वोच्चता का हनन कर रहे हैं। आप तुरंत इस भाड़े को

वापस लीजिए। यह किसका बयान था, जो हमारे भी दोस्त हैं, यह बयान उस समय के माननीय मुख्यमंत्री गुजरात और अब के प्रधानमंत्री जी का था।

अपराह्न 2.00 बजे

जब हम इस तरफ होते हैं तो हमारी दिशा एक होती है, हमारा ध्यान एक होता है और हमारा लगाव कहीं और होता है। हम जब उस तरफ चले जाते हैं तो हमारा पूरा शरीर बदल जाता है, हमारी सोच बदल जाती है। ...*(व्यवधान)* हमारी नजर बदल जाती है...*(व्यवधान)* हमारा नजरिया बदल जाता है।...*(व्यवधान)* हमारी दिशा बदल जाती है।...*(व्यवधान)* सब कुछ बदल जाता है।...*(व्यवधान)* ऐसा क्यों होता है? आज जो बातें वहां से हो रही हैं, आप यहां बैठे कर इनका विरोध करते थे।...*(व्यवधान)* शायद, हम भी इनका विरोध करते हैं। रूडी साहब, हम कहना चाहते हैं कि यदि रेल को बचाना है तो एक ही उपाय है।...*(व्यवधान)* सुर मिले हमारा और तुम्हारा, तो सुर बने हम सब का, नहीं तो ये सब बेसुरा होगा। ...*(व्यवधान)* यदि आपका और हमारा सुर मिल जाए तो रेल बहुत सुरीली हो जाएगी।...*(व्यवधान)* रेल को यदि सुरीली बनाना है तो आपको कहीं और नहीं जाना है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

माननीय सभापति : कोई टिप्पणी नहीं। केवल भाषण को ही कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा। अन्य कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*(व्यवधान)...**

[हिन्दी]

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, हम एक पंक्ति पढ़ना चाहते हैं। वह पंक्ति इंप्लायमेंट के बारे में है। शायद यह पंक्ति आपको अच्छी लगे। कृपया, आप इसे ध्यान से सुनें। यह आपके लिए ही है। [अनुवाद] उच्च गति रेल गालियारों की स्थापना संबंधी तकनीकी अध्ययन हेतु यह गालियारों की पहचान पहले ही कर ली गई है। ये इस प्रकार हैं:—

1. दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर;
2. पुणे-मुम्बई-अहमदाबाद;
3. हैदराबाद-दोनाकल-विजयवाड़ा-चेन्नै;
4. हावड़ा-हल्दिया;
5. चेन्नै-बैंगलोर-कोयम्बटूर-एर्नाकुलम
6. दिल्ली-आगरा-लखनऊ-वाराणसी-पटना

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

हम आपका बजट नहीं पढ़ रहे हैं। हम ममता बनर्जी जी का विजन-2020 पढ़ रहे हैं।...*(व्यवधान)* मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमने हर दिशा, हर प्रांत और हर जगह देखा है। ऐसा कोई प्रांत नहीं बचा था, हिन्दुस्तान का कोई ऐसा कोना नहीं बचा था जहां, हम लोगों ने, मतलब इस पार्लियामेंट ने, ममता बनर्जी जी हों, मुकुल राय जी हों या हम हों, हमने, सबने यह सपना देखा था कि हिन्दुस्तान की रेल किस प्रकार आगे बढ़े। ...*(व्यवधान)* यही विजन है।

महोदय, ममता बनर्जी जी का जो विजन-2020 है, उसमें यह था कि हमें रोजगारोन्मुख विकास चाहिए। यदि इंप्लायमेंट ओरिएण्टेड ग्रोथ नहीं होगा तो हिन्दुस्तान में बहुत ही मुश्किलें आएंगी। उन्होंने बहुत ही साफ लफ्जों में कहा था कि “बड़े पैमाने पर रोजगार अवसरों के सृजन के उत्प्रेरक के रूप में रेलवे” पहले इंप्लायमेंटलेस ग्रोथ होता था। मतलब, उसमें ग्रोथ होता था लेकिन इंप्लायमेंट नहीं होती थी, मगर बात रोजगारोन्मुख विकास की बात हो रही है। यह विजन-2020 डाक्यूमेंट है। मैं आज की बात नहीं कर रहा हूँ। जब मैं रेल मंत्री था तो मैंने कहा था कि ये सब बेसिक डाक्यूमेंट्स हैं।

महोदय, यदि आज रेलवे को बचाना है तो उसके तीन ही तरीके हैं। वे तरीके ये हैं कि पैसा कहां से आता है? पैसा तीन जगहों से आता है। बजटरी सपोर्ट से पैसा आता है, जो सरकार देती है। आपका इंटरनल रेवेन्यू जेनरेशन होगा। आप जो उधार लें, जो नेशनल प्रोजेक्ट्स होते हैं, वहां से पैसा आता है। यदि आप समझते हैं कि रेल सक्षम होगी, वह अपने-आप रिसोर्स जेनरेट करेगी तो यह कभी नहीं होगा। आपको हम यह भी बताते हैं कि चाहे चाइना हो, जापान हो या अमेरिका हो, जहां-जहां रेल की तरक्की हुई है, सब जगह सरकार ने पैसा दिया है, बेसिक ग्रांस बजटरी सपोर्ट। हमने चाइना की बात की, सरकार देती है। जापान में छह निजी कम्पनियां हैं, जो बुलेट ट्रेन चलाती हैं। शिकानसेन जो चलाती है, वह कैसे चलाती है। उसका बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर किसने दिया है। पूरा बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर सरकार ने दिया है। मेहरबानी करके आप रेलवे को अलग से मत देखिए। जहां-जहां प्रगति हुई है, आप कोई भी देश ले लीजिए। अभी चीन की बात हो रही है, जापान, यूरोप, अमेरिका, जहां-जहां रेल की सुविधा आम जनता के लिए अच्छी है, वही एक सिविलाइज्ड कंट्री कहलाई है।...*(व्यवधान)* हर जगह सरकार ने मदद दी है। इतनी बड़ी रेल को आप लावारिस छोड़ दो और कहो कि वाणिज्यिक रूप से यह व्यवहार्य नहीं है। मैं कहना चाहूंगा कि आज समय आ गया है। मेरे साथ भी सरकार की लड़ाई हुई थी। उस समय वित्त मंत्री हमारे माननीय राष्ट्रपति जी थे। मैंने मनमोहन सिंह जी से झगड़ा किया। मैंने कहा सर, आप पैसा नहीं देंगे।

अंत में आपके लिए मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि [अनुवाद] बारहवीं पंचवर्षीय योजना में अवसंरचना में एक ट्रिलियन यूएस डॉलर की परिकल्पना की गई है इस एक ट्रिलियन डॉलर में से 50 प्रतिशत सरकार से और 50 प्रतिशत निजी क्षेत्र से आएगा। [हिन्दी] यदि हम वन ट्रिलियन डॉलर का 50 प्रतिशत लेते हैं तो उस समय 50 लाख करोड़ होता था।... (व्यवधान) 50 लाख करोड़ में रेलवे को 10 प्रतिशत यानी 5 लाख करोड़ नहीं दें तो प्लानिंग का मतलब क्या है। यदि पांच साल की बात करते हैं तो 50 हजार करोड़ [अनुवाद] प्रतिवर्ष आपको मिलने चाहिए। परन्तु आपको क्या मिल रहा है? रेलवे को क्या मिल रहा है?

माननीय सभापति : त्रिवेदी जी, कृपया समाप्त कीजिए।

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, मैं केवल पांच मिनट लूंगा। मेरी पार्टी के पास कुछ और समय है।

माननीय सभापति : परन्तु आपकी पार्टी के अन्य सदस्यों को पर्याप्त समय नहीं मिल पाएगा।

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, मैं पांच मिनट लूंगा और समाप्त करूंगा।

महोदय, अब समय आ गया है जब हमें रेलवे को या तो 'क' से 'ख' स्थान तक गरीब आदमी के यातायात के साधन के रूप में या किसी ऐसे रूप में देखना पड़ेगा जिससे सकल घरेलू उत्पाद में 2½ प्रतिशत की वृद्धि हो। मेरी कमांड के अंतर्गत मेरे सभी प्राधिकार और रेलवे से सीखी थोड़ी बहुत जानकारी के साथ मैं आपको यह बताता हूँ। कि रेलवे को चलाना बहुत मुश्किल नहीं है। जब तक भारत सरकार आगे नहीं आएगी और इस प्रकार का सहयोग नहीं करेगी, यह कभी भी व्यवहार्य नहीं होगा। इससे कभी भी देश के आर्थिक विकास में वृद्धि नहीं होगी। इसलिए, हम सभी को एकसाथ इस दिशा में आगे बढ़ना चाहिए।

माननीय सभापति : कृपया अब समाप्त कीजिए।

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, मेरी पार्टी के पास समय है।

माननीय सभापति : यदि ऐसा है तो आप बोलना जारी रख सकते हैं परन्तु अन्य सदस्यों को पर्याप्त समय नहीं।

श्री दिनेश त्रिवेदी : महोदय, मुझे समाप्त करने दें। श्री रूढ़ी जी ने इस मिनट के लिए मेरे भाषण में हस्तक्षेप किया है इसलिए, मुझे यह समय भी चाहिए।

[हिन्दी]

मैंने यह भी कहा था कि आप जो पीपीपी की बात कर रहे हैं, आपके

साथ कौन आएगा। आप देश के असेट को देश के साथ रखिए और पीपीपी में यदि हम व्यापारी हैं तो वहीं जाएंगे जहां हमें पैसा मिलेगा।

आपका राजस्व प्रादर्श क्या है?

यदि आप बोलते हैं कि ओवर ब्रिज और अंडर पास पीपीपी होगा, तो कौन सा ऐसा बिजनसमैन है जो ओवर ब्रिज और अंडर पास अपनी पूंजी से बनाएगा। कोई नहीं बनाएगा। वह बोलेगा कि पहले यह लैंड हमारे नाम कीजिए, फिर हम अंडर ब्रिज बनाएंगे। कौन सा ऐसा शख्स है जो आपकी हाई स्पीड ट्रेन में अपना पैसा डालेगा। आज हाई स्पीड ट्रेन बन सकती है।

आखिर मैं यह भी कहूंगा कि आपने जो डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनाया, उसमें तब्दीली होनी चाहिए। [अनुवाद] मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि आपने कहा कि आपको उत्तम मालभाड़ा उहराव वाला रेलवे चाहिए। यह तब तक कभी नहीं हो सकता जब तक आपके पास अधिक शक्तिशाली इंजन न हों। आज हमारे पास जो इंजन हैं हम उनकी अन्य किसी देश से तुलना भी नहीं कर सकते। वे क्षमता के संदर्भ में कम-से-कम सात गुना अधिक हैं, प्रत्येक तीसरे डिब्बे में एक इंजन है, और उनकी रेलगाड़ियां अधिक लंबित हैं। इसलिए, महंगाई को नियंत्रित करने के लिए भी, आपको सुदृढ़ मालभाड़ा परिचालन रखना पड़ेगा।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया अब समाप्त करें।

श्री दिनेश त्रिवेदी : मैं अभी इसके साथ समाप्त करूंगा।

[हिन्दी]

“मंजिल अभी दूर है और रास्ता जटिल है, कंधा मिलाकर साथ चलें, तो कुछ नहीं मुश्किल है, साथ मिलकर जो हम पट्टियां बिछायेंगे, तो देखते ही देखते सब रास्ते खुल जायेंगे।”

[अनुवाद]

मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूँ।

माननीय सभापति : श्री कलिकेश एन. सिंह देव।

[हिन्दी]

श्री कलिकेश एन. सिंह देव (बोलांगीर) : सभापति महोदय, दिनेश जी के भाषण के बाद उनकी शैरी शायरी के बाद, उनका गाना और इंटरस्टिंग इंसीडेंट्स जो वो कोट कर रहे थे। उसके बाद कोई भी भाषण देगा, तो फीका पड़ जायेगा। लेकिन दिनेश जी का जो मूल तथ्य था।

जो उनका कन्ट्रेंशन था कि रेलवेज को सोशल ऑब्लीगेशन की ज्यादा और खुद की फाइनेंशियल वायबिलिटी को कम देखना चाहिए, उससे मैं थोड़ा डिफर करता हूँ और शायद [अनुवाद] मेरा दृष्टिकोण थोड़ा आगे है।

अपराह्न 2.02 बजे

[श्री अर्जुन सेठी पीठासीन हुए]

श्री रेलवे को अगले 30, 40, 50, 100 या 200 वर्षों तक जारी रहते देखना चाहूंगा। और उसके लिए, सभापति महोदय यह अनिवार्य है कि हमारे पास वित्तीय रूप से वहनीय रेलवे हो। इसीलिए, मैं उस समय प्रसन्न था जब रेलमंत्री ने अपने भाषण में यह उल्लेख किया कि वह नई परियोजनाओं को सुचारू बनाना चाह रहे हैं, तालियां सुनने के लिए नहीं बल्कि यह सुनिश्चित करने की कोशिश है कि कुल मिला कर राष्ट्र के लिए रेलवे एक बेहतर कार्य करे।

सभापति महोदय, हमारे पृथक रेलवे बजट होने का कारण भारत पर किसी ब्रिटिश प्रभाव के कारण नहीं है सन् 1922 में एकवर्ध समिति ने यह निष्कर्ष निकाला कि किसी राष्ट्र के लिए रेलवे का निर्माण उसके विकास के लिए आवश्यक अनिवार्य है और आप रेलवे को सामान्य बजट के हिस्से के रूप में नहीं रख सकते क्योंकि सरकार अन्यथा वित्तीय रूप से वहनीय रेलवे प्लेटफार्म पर अपनी स्वयं की नीतियां, स्वयं की इच्छाएं थोपना चाहती है, अतः, यह केवल सामान्य बजट से रेलवे बजट को अलग करने के पश्चात् हुआ है।

महोदय, जब माननीय मंत्री कहते हैं कि वह लोकप्रियता नहीं खोज रहे हैं, हमें उनके बजट में यह देखना है कि क्या वास्तव में वह अपनी बात को पूर्ण कर रहे हैं या मात्र अपनी वाकपटुता को प्रदर्शित कर रहे हैं जैसा कि पूर्व में कई बार हुआ है।

महोदय, जब रेल मंत्री ने बजट से कुछ दिन पूर्व किराया बढ़ा दिया। कई सदस्यों ने किराया बढ़ाए जाने के इस ढंग पर आपत्ति की है। कारण, जैसा उन्होंने स्वयं विशेष रूप से बताया, वह यह है कि रेलवे का सकल संचालन लाभ मात्र 6 प्रतिशत है। निश्चित रूप से, जब आप कनाडा के करीब 40 से 45 प्रतिशत तक से इसकी तुलना करें तो यह बेहद शर्मनाक है। हम कहीं न कहीं संख्यात्मक और मूल रूप से गलत हैं। इसके बारे में कोई शक नहीं है। परंतु महोदय, हमारे परिचालक लाभ को बढ़ाने के लिए, हम या तो राजस्व बढ़ा सकते हैं, या हम लागतों को कम कर सकते हैं या विद्यमान संसाधनों का उत्तम उपयोग कर सकते हैं। दुर्भाग्य से, रेल मंत्री ने केवल दरें बढ़ाने की बात की है। किराया बढ़ाने के समय भी, वह राजनीतिक रूप से लोकप्रिय रहे हैं, क्योंकि — मेरे मुंबई के मित्र

इससे नाराज न हों — परंतु मुंबई में उप-नगरीय किराए में जिसका कि यात्री आवागमन के अधिकतम योगदान है, उसने किराए में बढोत्तरी को वापस ले लिया है।

रेल मंत्री जी, अब मैं कुछ उदाहरण देता हूँ। रिलायंस, जिसने मुम्बई में मेट्रो लाइन को शुरू किया है, 11 कि.मी. के लिए 40 रुपए वसूलता है, जबकि एक मासिक पास पर आपका यात्री 65 कि.मी. के लिए 9/- रुपए अदा करता है। दूसरी तरफ मुंबई के लोग 11 कि.मी. के लिए 40/- रुपए अदा करने को इच्छुक हैं, परंतु आपने सरकार के रूप में 65 कि.मी. के लिए 9/- रुपए से अधिक नहीं वसूलने का निश्चय किया है। यदि यह राजनीतिक लोकलुभावनापन नहीं है तो महोदय, मैं आपसे पूछता हूँ कि यह क्या है? वास्तविक तथ्य यह कि मुंबई में चुनाव हैं महाराष्ट्र में चुनाव हैं, मंत्री अपने समस्त सिद्धांत को तिलांजलि दे रहे हैं, जिसके लिए उन्हें कौं ताली नहीं चाहिए।

महोदय, भारतीय रेलवे में उच्च लागतों के कारणों में से एक कारण यह है कि विद्यमान अवसंरचना में उत्पादकता और पारदर्शिता की कमी है। रेलवे का एकाधिकार है। भारतीय रेलवे का यह महती दायित्व बनता है कि वह अधिक उत्पादक हो कर अंतर्राष्ट्रीय मानकों का मुकाबला करें। वे किसी भी चीज की घरेलू रूप से तुलना नहीं कर सकते परंतु उन्हें विकसित विश्व के साथ तुलना करनी है। तथापि, अपने संपूर्ण बजट भाषण में, मैंने उन्हें, एक बार भी उत्पादकता बढ़ाने का उल्लेख करते नहीं सुना। एक मौलिक रेल बजट भाषण में, यह पूर्ण रूप से अनिवार्य है, विशेषतः एकाधिकारी स्थिति में जहां हमें विश्वास है कि भारतीय रेलवे को एक संयोजन, एक विभाग के रूप में कार्य करना चाहिए और न कि एक बड़े सामाजिक दायित्व पूर्ति के लिए एक पृथक कॉर्पोरेट के रूप में। यह पूर्ण से अनिवार्य है कि उत्पादकता बढ़ाई जाए। अन्यथा, किराया वृद्धि, दरों में वृद्धि, यात्री रेल विभाग की अक्षमताओं के लिए ही भुगतान कर रहा है, वह किसी वास्तविक सुधार के लिए। क्योंकि यदि आपके व्यय का 50 प्रतिशत, वेतन का भुगतान करने में जाता है, जबकि विश्व का औसत 20 और 30 प्रतिशत के बीच में है। हम कुछ न कुछ गलत कर रहे हैं। मैं अदा करना चाहता हूँ। मैं अपने संसदीय क्षेत्र मेरे देश के लोगों, मेरे देश के गरीबों के लिए अनुमत्त करना चाह रहा हूँ, जहां यह वास्तविक रूप से वांछित है कि रेलवे बड़े और अगले 50 वर्षों के लिए चलती रहे। यदि क्रमिक पूर्व रेल मंत्रियों ने अपने संसदीय क्षेत्रों से 5,000, 10,000, 15,000, 20,000 व्यक्तियों को रोजगार दिए हैं तो मैं अपने संसदीय क्षेत्र को रेलवे किराए में बढ़ी हुई दरों का भुगतान करने के लिए अनुमत्त करने का इच्छुक नहीं हूँ। मैं यहां अपने संसदीय क्षेत्र को उनकी राजनीतिक बपौती हेतु अदा करने अनुमत्त करने के लिए नहीं हूँ। अतः यह पूर्ण रूप से हेतु आवश्यक है कि एक संचालनात्मक लेखापरीक्षा संचालित की जाए

जिससे यह निर्धारण किया जाए कि भारतीय रेल में कौन से प्रभाग, भारतीय रेल के कौन से पहलू अंतर्राष्ट्रीय क्षमता मानकों से मेल खाते हैं, और कौन से ऐसे हैं जिनकी अनदेखी की जा रही है। महोदय, हम आशा करते हैं कि हमें इसका जवाब मिलेगा।

मैं आपको एक उदाहरण देता हूँ। महोदय। हमारी अधिकांश रेलों में, अंतिम बोगी में लाल या हरे झंडे वाला एक व्यक्ति रहता है, जबकि विश्व में अधिकतम रेलों में, प्रकाश या संचार व्यवस्था है, जो स्वतः स्टेशन मैनेजर को सिग्नल देता है कि अंतिम बोगी गुजर चुकी है। परंतु यहां, 60 वर्षों में, सबसे बड़ा रेल नेटवर्क होते हुए, विश्व में सबसे बड़ा रेल बाजार होते हुए, हम छोटे मामलों को भी मशीनीकृत करने में असमर्थ हैं। हम कैसे नई प्रौद्योगिकियों को विकसित करने के लिए चीन के साथ प्रतिस्पर्धा करने की आशा करते हैं, जब हम नवोन्मेष करने के अनिच्छुक हैं, मशीनीकृत करने के लिए अनिच्छुक हैं, और हम अपनी दिशात्मक वृद्धि के लिए वैश्विक बाजारों को समझने के अनिच्छुक हैं।

महोदय, रेल मंत्री ने अपने पूरे भाषण में निर्यात के बारे में बात नहीं की है। मैं उससे सहमत हूँ जो त्रिवेदी जी कह रहे थे कि हमें चीन के साथ अपनी तुलना नहीं करनी चाहिए। तथापि, हाल ही में चीन ने दक्षिण अफ्रीका को 100 लोकोमोटिव इंजन आपूर्ति किए हैं। ऐसा क्यों है कि भारतीय रेल उत्पादन कंपनियां, जो 1950 से जर्मन, अमेरिकी, अन्य संयुक्त उपक्रमों के साथ, शुरू की गई हैं, फिर भी हम वैश्विक बाजारों के साथ प्रतिस्पर्धा करने के योग्य क्यों नहीं हैं? हम अपने स्वयं के लिए प्रौद्योगिकियों को विकसित करने के योग्य क्यों नहीं हैं? हम पुराने पड़ चुके उत्पादों को खरीदते हैं। हम 17,000 करोड़ रुपये के आस-पास खर्च कर रहे हैं। धुंध हेतु और अन्य सुरक्षा पद्धति के दृष्टि से अंतिम वित्तीय वर्ष में माननीय मंत्री के पास वह आंकड़ा था... (व्यवधान)

श्री दिनेश त्रिवेदी : चीन की सरकार उन्हें समर्थन कर रही है। भारत को भी उन्हें समर्थन करने की आवश्यकता है।

श्री कलिकेश एन. सिंह देव : सत्य है, महोदय। वास्तव में, यह भारतीय रेलवे है जो सरकार को लाभांश के रूप में 8000 करोड़ रुपये प्रदान करता है।

श्री दिनेश त्रिवेदी : पहली बार हमने इसे बढ़ाया था।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया बैठ जाइए।

श्री कलिकेश एन. सिंह देव : महोदय, भारतीय रेल भारत सरकार को बजटीय सहायता के रूप में 8000 करोड़ रुपये देती है।... (व्यवधान)

श्री दिनेश त्रिवेदी : आप मैट्रो रेलवे के बिना स्मार्ट शहरों को कैसे बनाएंगे? आपने वंशित ... (व्यवधान)

श्री कलिकेश एन. सिंह देव : महोदय, जब आप उन्हें बोलने के लिए अनुमत्त करें, तो मुझे भी बोलने के लिए अतिरिक्त समय अनुमत्त करें।

माननीय सभापति : त्रिवेदी जी, आप पहले ही बोल चुके हैं। कृपया बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

श्री कलिकेश एन. सिंह देव : महोदय, यदि ऐसा ही चलता है तो आपको मुझे अतिरिक्त समय देना पड़ेगा।

महोदय, मैं कह रहा था कि 17,000 करोड़ रुपये बजटीय राशि है जिस पर धुंध और अन्य संरक्षा सावधानी प्रणाली को क्रय किया जाना परिलक्षित है। तथापि, यह मेरी जानकारी में है, मेरी समझ से, मैं मानता हूँ कि दो या तीन यूरोपीय स्वदेशी प्रणाली विकसित करने के लिए एक प्रस्ताव दिया है, जो भारतीय रेल के स्वामित्व और पेटेंट में होगा। तथापि, यह गत चार या पांच वर्षों से रेलवे बोर्ड में बिना निर्णय के पड़ा हुआ है।

आप अपने संसाधनों के सर्वोत्तम उपयोग के बारे में बात करते हैं। 4-5 वर्षों से, इसके जैसे महत्वपूर्ण प्रस्ताव बिना किसी निर्णय के भारतीय रेल के पास पड़े हैं। मैं समझता हूँ, गलत निर्णय लेने के लिए, आप किसी को दंडित करेंगे। सही निर्णय लेने के लिए, आप किसी की प्रशंसा करेंगे। परंतु चार-पांच वर्षों से कोई परियोजना बिना निर्णय के रेलवे बोर्ड में पडी रही और रेलवे बोर्ड से कोई भी प्रतिक्रिया नहीं आई।

महोदय, मेरी जानकारी में, भारतीय रेल के पास बहुत कम पेटेंट का स्वामित्व है। हम प्रौद्योगिकी विकास की बात करते हैं। वे पेटेंट कहाँ है जिन पर हमारा स्वामित्व है? मैं सबसे बड़े रेलवे बाजारों में से एक होने के कारण, क्या हमें प्रौद्योगिकियों को विकसित नहीं करना चाहिए था? क्या हमें अपने पेटेंटों को विकसित करना नहीं चाहिए था? यदि वैसा होता तो आज हम अफ्रीका के विकासशील देशों को आपूर्ति कर रहे होते? कुछ सीमा तक, हमने दक्षिण-पूर्व एशिया को आपूर्ति की है। परंतु, विकासशील देशों में सबसे बड़े आपूर्तिकर्ता होने के नाते तथा मध्य-पूर्व और अफ्रीका के साथ अपनी नजदीकी के चलते, हमें उन्हें ज्यादा आपूर्ति कर सकते थे लेकिन मुझे शक है कि हमने वैसा नहीं किया। अतः, मेरा प्रश्न कि, उस समय आरडीएसओ क्या करता रहा है?

दूसरी तरह अपने संसाधनों का उच्च रूप से उपयोग करके हम अपने संचालनात्मक लाभों को बढ़ा सकते हैं। अब, भारतीय रेल का दो-तिहाई राजस्व माल गाड़ियों से, और एक-तिहाई यात्री रेलगाड़ियों से आता है। तथापि, दो-तिहाई रेलगाड़ियां यात्री रेलगाड़ी हैं और एक-तिहाई माल रेलगाड़ियां हैं। ऐसे कौन से ठोस कदम हैं जो माननीय मंत्री माल-भाड़ा

व्यापार को बढ़ाने के लिए लेना चाहते हैं। जो 60 के दशक में 80 प्रतिशत से घटकर अब करीब 25 प्रतिशत, 27 प्रतिशत या 30 प्रतिशत रह गया है। इस संबंध में इनके पास कोई मास्टर योजना नहीं है।

सर्वप्रथम मेरा मानना है कि वह 5 वर्ष, 10 वर्ष, 20 वर्ष की अवधि वाले एक ऐसा मास्टर प्लान ले कर आए था उस संदर्भ में कोई घोषणा की जाए क्योंकि आप वैसी परियोजनाओं की बात कर रहे हैं जिसकी परिपक्वता अवधि 5, 7 अथवा 10 वर्ष की होगी। अतः, यदि आपके पास 20 वर्ष की दृष्टिकोण नहीं है, आप किस तरह रेल अवसंरचना को एक नियोजित और संगठित स्वरूप में विकसित करने जा रहे हैं ताकि इसे वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाया जा सके?

मैं समझता हूँ 30 सितंबर के बाद माननीय मंत्री ने सभी ठहरावों को समाप्त करने की बात कही है, मैं उन्हें स्मरण कराना चाहूंगा कि [हिन्दी] वित्त मंत्री जी ने जूतों के दाम कर दिए हैं। अपने ऊपर रहम नहीं खाते, हमारे ऊपर रहम खाइए, सर। अगर आप हमारी कांस्टीट्यूट्स में छोटे-छोटे स्टॉपिजेज भी नहीं रखने देंगे, तो हमारे जूते घिसेंगे और हमारे ऊपर जूते की मार आएगी।

[अनुवाद]

अतः मैं आपसे अनुरोध करता हूँ, यह करने के लिए आप जल्दी न करें। हां, आपको सुनिश्चित करना चाहिए कि सभी रेलगाड़ियों की क्षमता का ईष्टतम उपयोग हो। मैं इस पर आपसे सहमत हूँ परंतु मात्र संचालनात्मक ठहरावों में नहीं जो गत छह महीनों में किए गए हैं। आप मौजूदा रेलगाड़ियों के क्षमता कारक का विश्लेषण करने के लिए संचालनात्मक लेखा परीक्षा क्यों नहीं कराते हैं? पर एक लेखापरीक्षा क्यों नहीं कराते हैं और फिर एक योजना तैयार करते हैं। भारतीय रेल को हर सीजन और वर्ष दर वर्ष निदेश दिए जाते हैं? भारतीय रेल को कहां पहुंचना चाहिए और अब से 20 वर्ष पश्चात् इसे कहां होना चाहिए, इसकी समग्र तस्वीर हमारे पास क्यों नहीं होनी चाहिए? महोदय, मैं उस संदर्भ में, उम्मीद करता हूँ, बंगाल से, टीएमसी से मेरे मित्र बुरा न माने, परंतु उनके द्वारा शुरू की गई दुरंतो एक्सप्रेस में मात्र 30 प्रतिशत सीटें भरी जाती हैं। अब आप उसी दुरंतो एक्सप्रेस का उपयोग ठहरावों को बढ़ाकर उसकी सीटें अधिक भर सकते हैं। मैं उस ट्रेन को रद्द करने की बात नहीं कर रहा हूँ। मैं उसकी सीटें भरे जाने की बात कर रहा हूँ। अतः, एक समग्र तस्वीर होनी चाहिए, न केवल एक अस्थायी तस्वीर, जो माननीय रेल मंत्री के बजट भाषण को सुनने के पश्चात् आई है।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी बुलेट रेलगाड़ियों की शुरू करने के द्वारा नई प्रौद्योगिकी के बारे में बात करते हैं। जापान और चीन में बुलेट रेलगाड़ियों की क्रांति दिल्ली, मुंबई, कोलकाता इत्यादि जैसे प्रमुख विकास

केंद्रों के लिए अर्ध-उपशहरों को सृजित करना है। तथापि, वह दिल्ली-अहमदाबाद के क्षेत्र को चुनते हैं, जो यदि मैं गलत नहीं हूँ, करीब 500 कि.मी. है, जिसे यात्रा करने में दो घंटे लगेंगे। यह अपने पहले चरण पर है क्योंकि मैं समझता हूँ आपके पास अन्य योजनाएं भी हैं। वह अर्ध-उपशहरी संरचना को सृजित नहीं कर रहे हैं। एक अर्ध-उपशहरी संरचना वह है, जो प्रत्येक व्यक्ति को आगरा में रहने के लिए अनुमत्त करेगी, प्रति सुबह दिल्ली में कार्य करने 45 मिनट में आएंगे और शाम को वापस जाएंगे। यहां, पुनः मैं माननीय रेल मंत्री से अपने वायदे को पूर्ण करने और अपनी राजनीतिक आवयकताओं के समक्ष नहीं झुकने की अपील करता हूँ — क्योंकि हम सब जानते हैं कि माननीय प्रधानमंत्री गुजरात से हैं।

महोदय, बुलेट रेलगाड़ी अवसंरचना का निर्माण करने की लागत 150 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर आयेगी। आपने 100 करोड़ रुपए दिए हैं, इसे मैं अध्ययन अथवा प्रारंभिक अध्ययन मान रहा हूँ और यहां तक कि यह उपयुक्त अध्ययन भी नहीं है। परन्तु तेज गति से चलने वाली रेलगाड़ियों की गति में वृद्धि की लागत जिनकी गति 80 किलोमीटर प्रति घंटा से 160 अथवा 200 किलोमीटर प्रतिघंटा होगी को लागत 5 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर होगी। क्या हम अपनी वर्तमान घरेलू रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने के बजाय किसी अन्य कार्य को भी वरीयता दे रहे हैं? हमने मात्र छह अथवा सात क्षेत्रों पर कार्य किया है जबकि कम-से-कम 30 से 40 क्षेत्र — कम-से-कम शताब्दी, राजधानी, अन्य मुख्य रेलगाड़ियों की गति बढ़ाई जानी चाहिए और उत्पादकता भी बढ़ानी चाहिए। महोदय, मैं 'उत्पादकता' शब्द पर लगातार जोर दे रहा हूँ। क्योंकि रेलवे की वित्तीय व्यवहार्यता हेतु हमारी दर वृद्धि को इस तथ्य द्वारा पुरी तरह दर किनार किया जा रहा है कि रेलवे में स्वनिर्मित अदक्षताएं हैं जिन्हें वह पिछले 30 वर्षों में निकालने में सफल नहीं हुए हैं और भारत के लोग, भारत के गरीब लोग रेलवे की अदक्षताओं और सरकार की अदक्षताओं का सामना कर रहे हैं।

महोदय, यह सब कहने के बावजूद भी मैं माननीय रेल मंत्री को याद दिलाना चाहता हूँ कि यदि यह लोकलुभावन बजट नहीं है, यदि उन्होंने वित्तीय संवीक्षा पर अमल करना पसंद करते हैं तो ऐसा क्यों है कि उन्होंने 58 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की है? उनमें से अधिकांश पश्चिमी भारत के लिए हैं; उनमें से अधिकांश दक्षिण भारत से जोड़ती हैं लेकिन पूर्वी भारत के क्षेत्रों को पूरी तरह अथवा प्रायः पूरी तरह छोड़ दिया गया है। मैं समझता हूँ कि उनकी सीमाएं हैं, उनकी राजनीतिक दबाव हैं, लेकिन, महोदय, पूर्वी भारत के क्षेत्र में राजस्व सृजन की अपार संभावनाएं हैं। खनन क्षेत्रों से पत्तन क्षेत्रों के लिए रेल लिंक वित्तीय रूप से व्यवहार्य क्षेत्र हैं। आदरणीय मंत्री, आप उनके बारे में भूल गए हैं। माल की मात्रा जो विकसित स्टील क्षेत्र के खनन में ढुलाई की जाएगी कि रेल बजट में

अनदेखी की गई है। इस मामले में उनको भारी हानि हुई है, और यदि मैं ये कहूँ कि यह इनके राजनैतिक निहितार्थ के लिए है तो यह गलत नहीं होगा।

ओडिशा सरकार ने कुछ बड़ी परियोजनाओं के लिए 300 करोड़ रुपए मांगे हैं, अंगुल-दुबरी-सुकिंदा रोड़ के लिए केवल 100 करोड़ रुपए दिए गए हैं; खुर्दा रोड़ — बोलंगीर जो नक्सल प्रभावित क्षेत्र के लगभग 10 जिलों की आवश्यक जीवन रेखा है के लिए 350 करोड़ रुपए की मांग और परियोजना का कुल परिव्यय लगभग 1900 करोड़ रुपए के मुकाबले मात्र 100 करोड़ रुपए दिए गए हैं। महोदय, यह तो तब है जब ओडिशा सरकार ने निःशुल्क भूमि देने और विशेषरूप से उसी अवसंरचना के निर्माण लागत का 50 प्रतिशत अंशदान देने का आश्वासन दिया है। इसके बावजूद भी माननीय रेल मंत्री और रेल विभाग ने इसको 100 करोड़ रुपए की अल्प राशि देने का निर्णय लिया है कि जो कुल परियोजना परिव्यय का लगभग पांच प्रतिशत है।

महोदय, मुख्यमंत्री ने हरिदासपुर-पारादीप और तालचेर-बिमलागढ़ परियोजनाओं के बारे में लिखा है, यहां विद्यमान अन्य योजनाओं सहित उन दोनों परियोजनाओं के लिए निधि की पूर्णतः कमी है।

महोदय, पूर्णतया कमी का दूसरा उदाहरण है कि भारतीय रेलवे इसके साथ चल रहा है। स्वतंत्रता प्राप्ति के कुछ समयपूर्व, बोलंगीर-पटना के महाराजा ने एक लोकोमोटिव फैक्ट्री और मरम्मत के कार्यशाला बनाने के लिए 850 एकड़ भूमि दी थी, उसमें से वर्तमान में 650 एकड़ खाली पड़ी है और रेलवे स्टेशन के समीप है। रेलवे विभाग भूमि अर्जित करके अनेक स्थानों पर रेलवे फैक्ट्री लगा रहा है, जिनको पूरा होने से पांच से दस वर्षों का विलंब चल रहा है, लेकिन बोलंगीर जिले के कांटाबांजी रेलवे स्टेशन की जमीन के बारे में सोचने के लिए उनके पास एक क्षण का भी समय नहीं है। यह वे कमियां हैं जिन पर मेरे लिए भरोसा करना कठिन है क्योंकि माननीय रेल मंत्री को जिस प्रकार से वित्तीय स्थिति में सुधार लाना चाहिए और जिस प्रकार से उन्हें सकल परिचालनात्मक लाभ में वृद्धि करनी चाहिए वैसा वह नहीं कर रहे हैं। कि माननीय रेल मंत्री वित्तीय व्यवहार्यता को सुधारने के लिए वास्तव में प्रयास कर रहे हैं और संपूर्ण प्रचालन लाभ को जिस प्रकार वह सुधार सकते हैं कोशिश कर रहे हैं।

उन्होंने सुझाव दिए हैं। मैं उनके सुझावों का समर्थन करता हूँ, लेकिन मैं कहता हूँ कि उन्होंने पर्याप्त कार्य नहीं किया है। रेलवे अवसंरचना को सुधारने का उद्देश्य मात्र उपभोक्ताओं के ऊपर भार डालना नहीं है क्योंकि यदि आप उपभोक्ताओं पर भार डालेंगे, तो उनको अवश्य ही तदनुसार सुविधाएं देनी होंगी। रेल सवारी डिब्बों के डिजाइनों को अंतिम-वार कब

बदला गया था? हमने उनकी डिजाइनों को वर्ष-दर-वर्ष आधार पर क्रमिक रूप में तब-तब परिवर्तित किया है जब-जब हम देश से बाहर जाते हैं, और वहां की विद्यमान रेल अवसंरचना को देखते हैं।

माननीय रेल मंत्री सैकड़ों स्टेशनों को एफडीआई और पीपीपी के द्वारा वैश्विक स्तर पर लाने की बात करते हैं। हम जानते हैं कि भारतीय रेलवे में पीपीपी लगभग असफल रही है। हम यहां पर दिल्ली में हवाईअड्डा — रेल लिंक के बारे में बातें करते हैं जो पूरी तरह से असफल रहा है। एमएमआरडीए, मुम्बई एक ऐसी परियोजना पर कार्य कर रहा है वह भी असफल रही। रेलवे में पीपीपी ने केवल तब कार्य किया था जब हमने पिछली बार पत्तनों को जोड़ा था जिनका निर्माण पत्तन कंपनियों द्वारा किया गया था और वहां पर उत्तरदायित्वों का विभाजन पूर्णतह सीमांकन के साथ किया गया था। जब कभी लाभ अथवा राजस्व बटवारे का मॉडल होता है, तो यह कार्य नहीं करता। मुझे नहीं लगता है कि वह रेलवे प्लेटफार्मों पर पीपीपी लाने में सफल होंगे।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेल मंत्री को न केवल वित्तीय व्यवहार्यता को सुधारने और न केवल रेलवे को भारत का आभुषण, एक ऐसा आभुषण जो भावी पीढ़ी को अपना वर्चस्व दिखा सके, को सुनिश्चित करना ही नहीं है अपितु उनको दोनों स्तर अर्थात् रेलवे बोर्ड स्तर, रेल विभाग स्तर पर पुनर्गठन सुनिश्चित करना है ताकि संसाधनों जो अभी हमारे पास हैं उनका उचित रूप से प्रयोग किया जाए। केवल तभी वे भारत के गरीब लोगों के विरुद्ध दरों में बढ़ोतरी की बात कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, मैं शिवसेना की तरफ से मराठवाड़ा के बारे में रेल मंत्री जी के समक्ष कुछ मांग रखने जा रहा हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री महोदय का अभिनंदन तो करता हूँ लेकिन थोड़ा नाराज भी हूँ और क्यों नाराज हूँ वह मैं आगे बताऊंगा। आपने बहुत अच्छी तरह से रेलवे बजट रखा है जिसमें साफ-सफाई, पीने के पानी के बारे में भी बताया।

सभापति जी, मैं रेल बजट पर 13वीं, 14वीं, 15वीं और अब 16वीं लोक सभा में बोल रहा हूँ। हमारी मराठवाड़ा की जो रेल-लाइंस हैं उनके बारे में माननीय अटल जी के समय में माननीय ममता बनर्जी ने हमारी कुछ मदद की थी। वह भी तब जब मैंने रेल बजट का भाषण रोका था, उसके कारण मराठवाड़ा की जितनी भी रेल लाइनें 50 साल से पेंडिंग थी उनमें से पांच प्रोजेक्ट्स पूरे हुए और यूपीए गवर्नमेंट ने भी उसे कांटीन्यू किया। ये तो मामूली सुधार हुआ लेकिन अभी और सुधार होना चाहिए। अभी जैसे आपने बुलेट ट्रेन के बारे में डिक्लेयर किया, तो मैं उसका स्वागत करूंगा। किसी ने बोला भी है कि गरीबों के लिए बुलेट

ट्रेन क्यों चाहिए, लेकिन मेरा कहना है कि सभी के लिए चाहिए। हम लोग जापान जाते हैं, विदेश जाते हैं तो बुलेट-ट्रेन में सफर करते हैं। आपने जो कदम उठाया उसमें पीपीपी मॉडल में 60,000 करोड़ का खर्चा आयेगा। करुणावती नगर से मुम्बई तक तो हो गया है। दिल्ली-मुम्बई इंडस्ट्रियल कोरीडोर, यह सबसे महत्वपूर्ण इंडस्ट्रियल कोरीडोर है और वह मेरे क्षेत्र में है। इसके लिए बहुत लोगों की डिमांड है कि मुम्बई भी इससे कनेक्ट हो जाएगा। बुलेट ट्रेन का रास्ता वाया पुणे, एडब्ल्यूबी यानी औरंगाबाद मेरा शंभाजी क्षेत्र आप कवर करेंगे, ऐसी मैं विनती करूंगा। इसके लिए भी पीपीपी के लोग आपके पास आ सकते हैं, क्योंकि यह डेवलप एरिया को सकता है। आपको यहां कोई लॉस नहीं होगा, यह मैं आपसे कह सकता हूँ।

मंत्री जी मराठवाड़ा के पास कर्नाटक के हैं। हम लोग पहले निज़ाम क्षेत्र में थे। निज़ाम ने पहले यहां रेल बनाई थी। बाद में मराठवाड़ा के सभी लोग संयुक्त महाराष्ट्र के आंदोलन के बाद महाराष्ट्र में सम्मिलित हुए। मुझे कहना है कि जो नांदेड़ डिविजन है, हमारी कई वर्षों से डिमांड है, हैदराबाद साउथ रेलवे सेंटर में क्यों चाहिए, उस समय आंध्र सरकार ने मोशन मूव किया था कि नांदेड़ डिविजन सेंट्रल रेलवे में जोड़ा जाए। महाराष्ट्र सरकार ने भी कहा था कि किसी भी हालत में थोड़ा जाए क्योंकि मराठी बोलने वाले लोग इसमें हैं। हम लोग विधायक या सांसद सभी का संबंध मुम्बई से है। नांदेड़ डिविजन धरमाबाद को ले कर पूरी तरह से सेंट्रल रेलवे में किया जाए। बीस साल से मेरी यह डिमांड है। नीतीश कुमार जी ने प्रयत्न किया था, लेकिन बाद में जोन का ओब्जेक्शन निकला। इस वजह से उन्होंने कहा कि थोड़ी वेट कीजिए हम करेंगे। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करूंगा कि अगर सेंट्रल रेलवे में नहीं जोड़ना चाहते हैं तो इसका एक अलग जोन कर दीजिए क्योंकि सेंट्रल रेलवे में कई डीआरएम हैं, उनसे कंट्रोल नहीं होगा। अगर इसे अलग कर दिया जाए तो अच्छा होगा और इसमें विदर्भ भी जोड़िए। आपको नया जोन का निर्माण करना पड़ेगा। विदर्भ, खादेश और उत्तर महाराष्ट्र तथा मराठवाड़ा एक जोन बनाया जाए। मैं सोचता हूँ कि अगर आप डायनामिक मंत्री हैं, तो ऐसा निश्चित रूप से करेंगे।

हमारे मराठवाड़ा में डिमांड बहुत है। नई दिल्ली से हमारे पास एक ट्रेन नांदेड़ से अमृतसर सचखंड एक्सप्रेस है। पहले यह ट्रेन सप्ताह में दो दिन चलती थी, बाद में मैंने पांच दिन करवाई और बाद में सात दिन करवाई। लेकिन अब भी वह ट्रेन कम पड़ती है, इसलिए नांदेड़ से दिल्ली के लिए एक स्पेशल ट्रेन दीजिए। मैं तो कहूंगा कि राजधानी एक्सप्रेस शुरू कीजिए ताकि एजंता-अल्लोरा जो टूरिस्ट प्लेस हैं, इसलिए जो पर्यटक आते हैं, ज्योतिर्लिंग का दर्शन करने भी लोग आते हैं, उन्हें इस ट्रेन का बहुत लाभ होगा। मेरी एक डिमांड है कि जैसे दिल्ली मुम्बई नेशनल

कोरिडोर है, अभी बुलेट ट्रेन का प्रस्ताव रखा है, उसे दो-तीन साल लगेगे, लेकिन एक नई ट्रेन मुम्बई से नांदेड़ तक या मुम्बई से औरंगाबाद तक आप कीजिए। हमारी इंडस्ट्रियल बेल्ट बढ़ती जा रही है। लोग आते-जाते रहते हैं। हमारे पास एयरपोर्ट है, लेकिन वह भी छोटा पड़ता है। ट्रेन की सुविधा ज्यादा होती है, इसलिए मैं आपसे विनती करता हूँ।

महोदय, हमारे स्वतंत्रता सेनानियों की पचास साल से डिमांड है कि शोलापुर से जलगांव तक ट्रेन का रूट होना चाहिए। शोलापुर से जलगांव तक का होना चाहिए, इसके लिए उन्होंने बहुत बड़ा आंदोलन किया। मैं तब उस समय छोटा था लेकिन आज तक वह काम पूरा नहीं हुआ लेकिन आपने इसमें एक कदम उठाया। आपने शोलापुर से शुलजापुर तक का कर दिया। शोलापुर-शुलजापुर और उसके बाद उस्मानाबाद और फिर बीड, घेवरई, पैठन क्षेत्र के आगे हमारा शंभाजीनगर-औरंगाबाद है तथा उसके बाद एलोरा-एजेंटा करके सिल्लौर के बाद जलगांव जाती है।

लालू प्रसाद जी के समय में सर्वे का भी आदेश दिया गया था। यहां मैं कहना चाहूंगा कि जो रेलवे के लोग सर्वे करते हैं, सर्वे की घोषणा से हमारे सांसद लोग खुश हो जाते हैं लेकिन 10-10 साल तक सर्वे चलता रहता है। क्यों नहीं आप लोग टाटा कंसलटेंसी लेते हैं? आप क्यों नहीं किसी ऑथोराइज्ड एजेंसी को यह सर्वे का काम देते हैं जो जल्दी से जल्दी सर्वे करे। आपके रेलवे के लोग सर्वे में बहुत समय लगाते हैं। इसीलिए मैं पूछना चाहता हूँ कि आप सर्वे में कितना समय लगाएंगे?

सर, रोटेगांव से पुनतंबा की डिमांड मैं कई वर्षों से करता आ रहा हूँ। यदि रोटेगांव से पुनतंबा हो गया तो पुनतंबा से शिरडी अटल जी के समय में हम लोगों ने करवाई थी। शिरडी से तिरुपति ट्रेन जाएगी तो इससे जनता की सुविधा होगी क्योंकि महाराष्ट्र के लोग तिरुपति जी के दर्शन करने जाते हैं और हमारे आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के लोग शिरडी के लिए आते हैं। वहां से बैठने के बाद सीधा से लोग तिरुपति जी उतरेंगे और वे लोग सीधे शिरडी उतरेंगे। इसमें पचास करोड़ लगेगे। मैंने आपको एक रास्ता बताया था। पिछले मंत्री ने बजट में रखा था। मेरे क्षेत्र में आपकी एक लैंड है। पिछली बार लैंड बैंक आपने किया था और उसका टेंडर भी किया था। मॉडल स्टेशन में 15 करोड़ रुपए लगते हैं जो नीतीश कुमार जी ने शुभारंभ किया था लेकिन अभी तक आधा ही हुआ है। इतनी धीमी गति से काम होता है। काम तेजी से होना चाहिए और नरेन्द्र मोदी जी का प्लान फास्ट वर्किंग का है, इसलिए काम तेजी से होना चाहिए।

सर, हमारी एक बहुत पुरानी डिमांड है और वह प्रमोद महाजन जी और श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था। वह सपना यह था कि नगर-बीड-परली के लिए इतना आंदोलन किया गया। अभी गोपीनाथ मुंडे जी भी नहीं रहे। अपनी मृत्यु से तीन चार दिन पहले हम सभी सांसद लोग बैठ

थे और बात चल रही थी कि किसी भी हालत में हम लोग 200 करोड़ तो लेकर आएंगे ही लेकिन आपने सिर्फ 20 करोड़ ही दिया। मराठवाड़े का इतने कम पैसे से कैसे उत्कर्ष होगा? उसके लिए अनेक मंत्री भूमि-पूजन के लिए आए लेकिन वास्तव में काम अभी तक नहीं हुआ है। एक जालना-खामगांव की डिमांड कई वर्षों से है। उसके तीन सर्वे अभी तक हो गये हैं लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। 165 कि.मी. का यह मार्ग है।

दूसरे, सर्वोदय एक्सप्रेस शुरू करने की बात हुई थी। मेरे क्षेत्र एडब्ल्यूबी से पूर्णा-हिंगोली-वाशिम-अकोला और नागपुर जाती है। अगर आपने ये किया तो मराठवाड़े से विदर्भ को जोड़ा जा सकेगा और लोगों को सुविधा मिलेगी।

तीसरे, दीक्षाभूमि एक्सप्रेस की हमने मांग की थी। कोल्हापुर-से लेकर हमारे यहां एडब्ल्यूबी औरंगाबाद-नागपुर को कंटीनुअसली चालू करना चाहिए। यह मांग नई लोगों ने की है। इसके अलावा मैं कहना चाहूंगा कि जो मुंबई के लिए आपने किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन मुंबई, महाराष्ट्र, विदर्भ ये सारे इलाके हैं, इनके लिए आपको करना पड़ेगा और मैं विनती करूंगा कि हमारा जो मराठवाड़ा का ज़ोन है, इस ज़ोन का निर्माण करिए। यह ज़ोन बहुत महत्वपूर्ण है। अगर आप अपने कार्यकाल में पहला ज़ोन निर्माण करेंगे तो हमारे मराठवाड़ा, विदर्भ की जनता आपको धन्यवाद देगी।

*श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर) : आरदणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेलवे का बजट पेश किया है। वह बहुत ही सर्वग्राही है क्योंकि पहली बार यूपीए की सरकार के बाद पूरे भारत के लिए रेल बजट पेश किया गया है जबकि इसके पहले मंत्री बजट पेश होता था, रेल मंत्री जी ये यात्री सुविधाओं एवं सुरक्षा के लिए महिला सुरक्षा कर्मियों की भर्ती की बात कही है वह स्वागत योग्य है, तथा विशेष रूप से मैं आभारी हूँ जो उन्होंने हमारे संसदीय क्षेत्र संतकबीर नगर के मुख्यालय खलीलाबाद से वाखीरा मेहदावल वांसी तक रेलवे लाइन की बात स्वीकार की है।

[हिन्दी]

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु (श्रीकाकुलम) : माननीय सभापति, मैं आपको अपनी तरफ से और हमारे लीडर चन्द्रबाबू नायडू जी की तरफ बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आज मुझे पहली बार इस सदन में बोलने का मौका दिया गया है। मैं बहुत गर्व के साथ कहना चाहता हूँ क्योंकि यह मेरी कांस्टीच्युएँसी और मेरे लिए बहुत मायने रखता है। मैं आंध्र प्रदेश

से हूँ, मैं हिन्दी बोल रहा हूँ इसलिए अगर मेरी भाषा या भाषण में कोई गलती हो तो आप मुझे दिल से क्षमा कीजिएगा। मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़े जी ने बजट पेश किया है, उसका स्वागत करता हूँ और कुछ चीजों में समर्थन करना चाहता हूँ। रेलवे की फाइनेंशियल कंस्ट्रेंट्स और विज़न भारत निर्माण में थी, उसे ध्यान में रखते हुए रेल बजट बनाया गया है, हम इसका स्वागत करते हैं। हम मानते हैं कि जिन क्षेत्रों में रेल बजट में जो निर्णय लिए गए हैं, वह न केवल इस साल के लिए बल्कि आगे के बहुत सालों के लिए गए हैं। एक अच्छी दिशा की ओर बढ़ने का प्रयास किया गया है। हम मानते हैं कि इस रेल बजट में आसमान को छूने की आशा है लेकिन साथ ही साथ हम अपने पैर जमीन पर रखना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि जिस जमीन पर खड़े हैं वह भी बहुत मजबूत हो। बुलेट ट्रेन की बात कह रहे हैं यह भविष्य के लिए बहुत जरूरी है। इसके साथ ही साथ पुराने ट्रैक जो एक्सीडेंट प्रोन हो गए हैं, उनको ठीक करना चाहते हैं और यात्रा की सुविधाओं को और अच्छा करना चाहते हैं। हम खान-पान, संरक्षा, सुरक्षा के लिए अच्छा निर्णय लेना चाहते हैं। मैं रेल मंत्री जी को शुभकामना देना चाहता हूँ कि जो निर्णय लिया गया है उसे पूरी हिम्मत और नेक दिल से आगे बढ़ाएं। रेल संस्था जिस दिशा में आगे बढ़ने की सोच रही है, उस डेस्टिनेशन तक सही सलामत और सुरक्षित पहुंचें, मैं ऐसी रिक्वेस्ट रेल मंत्री जी से करना चाहता हूँ।

सभापति जी, मैं आंध्र प्रदेश राज्य के बारे में कुछ चीजें बताना चाहती हूँ। पिछली सरकार ने बाइफरकेशन का मुद्दा उठाया है जिसके कारण हमें अपने राज्य में आज बहुत सी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। हमारे रोज एक नई मुश्किल आ जाती है। हमें इन सबका सामना करने के लिए रेलवे की बहुत जरूरत है, रेलवे के साथ की बहुत जरूरत है। चन्द्रबाबू नायडू जी ने भी आपसे मुलाकात की और राज्य की सब समस्याएं आपके सामने रखी। हमें भी बहुत आशा थी कि आंध्र प्रदेश के लिए इस बजट में बहुत सी चीजें बोलेंगे लेकिन हमें थोड़ी निराशा हुई। आपने कहा कि आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के लिए 29 प्रोजेक्ट्स बाकी हैं जिसकी वैल्यू लगभग 20,680 करोड़ रुपए है। हम आशा करते हैं कि पैसे और प्रोजेक्ट्स के लिए दोनों राज्यों के लिए इंसाफ की दृष्टि से देखा जाए और पूरा इंसाफ किया जाए। इस बजट में विजयवाड़ा से राजधानी नई दिल्ली तक एक नई इसी एक्सप्रेस दी है, इसके लिए हम धन्यवाद देते हैं। मैं यह बताना चाहता हूँ कि विजयवाड़ा से एपी एक्सप्रेस नई बनी है यह केवल आंध्र प्रदेश में 100 किलोमीटर चलती है। हम एपी एक्सप्रेस का जो नाम लगा रहे हैं, इसे पूरा समर्थन करें, इसलिए हम चाहते हैं कि इसे हमारे राज्य में थोड़ा और एक्सटेंड किया जाए, ताकि यह गुंटूर और विशाखापटनम सिटीज को टच करते हुए राजधानी तक पहुंचे।

इसके अलावा हमारी सबसे बड़ी मांग थी कि जो आंध्र प्रदेश रीजन है, यह पूरा एक जोन में आए। अभी हमारे राज्य में चार डिवीजन्स हैं — विजयवाड़ा डिवीजन, गुंतकल डिवीजन, गुंटूर डिवीजन और वालतेर डिवीजन। वालतेर डिवीजन ईस्ट-कोस्ट जोन में आता है। हमारी मांग यह थी कि इन चारों डिवीजंस को मिलाकर एक अलग डिवीजन बनाया जाए, जिसमें पूरे आंध्र स्टेट का रीजन एक जोन में आयेगा। यह हमारी मांग है कि इस मांग पर आप इस बजट में तो बोल नहीं पाये, लेकिन आगे आप हमारी मांग को जरूर पूरा करेंगे, ऐसी हम आशा रखते हैं।

इसके अलावा वित्त मंत्री, श्री अरुण जेटली जी ने जब जनरल बजट प्रस्तुत किया तो उन्होंने बोला कि विशाखापटनम से लेकर चेन्नई तक एक नया इंडस्ट्रियल कार्रीडोर बनायेंगे, जिसमें 20 इंडस्ट्रियल क्लस्टरस क्लस्टरस शामिल होंगे। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी कहना चाहता हूँ कि अगर इस इंडस्ट्रियल क्लस्टर को रेलवे लाइन के साथ भी जोड़ा जाए तो हम उसे और भी शक्तिशाली और मजबूत बना सकते हैं, हम उसकी पोर्टशियएल्टी को और इनक्रीज कर सकते हैं। इससे न केवल यह इंडस्ट्रियल कार्रीडोर बेहतर बनेगा, बल्कि जो ईस्ट-कोस्ट की लाइन बनेगी, वह बहुत सुन्दर जगहों के बीच से जायेगी। ईस्ट-कोस्ट में बहुत सारे पुण्य क्षेत्र भी हैं, इन सबको भी कनेक्ट करने का हमें मौका मिलेगा। इसलिए टूरिज्म के तौर पर भी अगर देखा जाए तो यह बहुत बेहतरीन प्रोजेक्ट बनेगा। इसलिए हम चाहते हैं कि जो इंडस्ट्रियल कार्रीडोर बनेगा, उसे रेलवे लाइन के साथ भी जोड़ा जाए।

महोदय, मैं श्रीकाकुलम कांस्ट्रुएन्सी को रिप्रजेंट करता हूँ, मैं वहां की भी एक समस्या बताना चाहता हूँ। मेरे स्वर्गवासी पिता जी, श्री येरननायडू जी, श्रीकाकुलम से चार बार एम.पी. रह चुके हैं। उनके समय में ओडिशा में जो गुनपुर जगह है, वहां से लेकर श्रीकाकुलम में नौपाड़ा तक एक नैरोगेज लाइन थी, मेरे पिता जी ने बहुत मेहनत करके उसे ब्रोड गेज बनवाया और एक ट्रेन भी उन्होंने चालू की। हम चाहते हैं कि गुनपुर से नौपाड़ा तक जो ट्रेन चलती है, उसे विशाखापटनम तक किया जाए, जो सौ किलोमीटर और दूर है, उसे वहां तक कनेक्ट किया जाए, क्योंकि गुनपुर, ओडिशा से लोग उस ट्रेन में चढ़ते हैं तो उका फाइनल डेस्टिनेशन विशाखापटनम होता है, लेकिन वे लोग नौपाड़ा तक आते हैं, वहां उतरते हैं और अगली गाड़ी के लिए उन्हें दो-तीन घंटे वेट करना पड़ता है। इस वजह से उन्हें बहुत असुविधा होती है। इसलिए जो वहांके बिजनेस क्लास के लोग हैं, स्टूडेन्ट्स हैं और जो नॉर्मल पब्लिक उसे यूज करती है, मैं उन सबकी डिमांड आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ कि जो गुनपुर से नौपाड़ा तक लाइन है, उसे विशाखापटनम तक आगे ले जाया जाए।

इसके अलावा मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इस देश के निर्माण के लिए रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण अंग है। आज पूरे देश को कनेक्ट

करने का माध्यम रेलवे है। इसलिए यह बहुत ही इम्पोर्टेंट क्षेत्र है। जिस दिशा में यह जा रही है, मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वह पूरी हिम्मत के साथ आगे बढ़ें और जिस दिशा में यह लोग जा रहे हैं, वह सही-सलामत डेस्टिनेशन तक पहुंचें और हमारी तेलुगू देशम पार्टी भी आपके साथ रहेगी। आपकी जो भारत निर्माण की कोशिश है, उसमें हम भी प्रस्तुत होंगे और हम भी अपनी बात सही तरह से निभाकर जो एक भारत, श्रेष्ठ भारत है, इसे हम भी पूरा करना चाहते हैं।

***श्री देवजी एम. पटेल (जालौर) :** भारतीय रेलवे भारत देश की पहचान है, राष्ट्रीय एकता की प्रतीक है। भारतीय रेलवे सम्पूर्ण भारत को जोड़ने का काम करती है। आज रेलवे का विस्तार लगभग हिमालय पर्यन्त से समुद्र के किनारे तक सम्पूर्ण भारत में हो चुका है। आज भारतीय रेल, संस्कृति-सभ्यता, शिक्षा जागरूकता रोजगार, आधारभूत विकास में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है।

मैं हमेशा आगे की ओर देखता हूँ, एक आशावादी व्यक्ति हूँ, परन्तु इतिहास से इंकार नहीं किया जा सकता है। भारतीय रेल को कब तक विश्वस्तरीय हो जाना चाहिए था, परन्तु पिछले 10 वर्षों में कांग्रेस की सरकार ने एक व्यक्ति, एक पार्टी, एक राज्य को खुश करने के लिए भारतीय रेलवे का दुरुपयोग किया है। एक रेल बजट को दो मंत्रियों ने पेश किया, यह रेलवे के इतिहास में सबसे दुर्भाग्यपूर्ण था।

आज भारतीय जनता पार्टी के स्पष्ट जनादेश का आदर करते हुए माननीय रेल मंत्री ने मौजूदा हालात में बेहतर बजट पेश करने का साहस दिखाया है। इस रेल बजट में आधुनिकता से लेकर हाई स्पीड ट्रेन चलाना प्राथमिकता बताया गया है। यह पहला बजट पूरे देश को ध्यान में रख कर प्रस्तुत किया गया है। वास्तव में यह बजट भारतीय रेल के इतिहास में मील का पत्थर साबित होगा। आज भारतीय रेल को चलाने के लिए विश्वस्तरीय प्रबंधन की आवश्यकता है। हमारे रेल मंत्री ने इसे बड़ी कुशलता से कर दिखाने की कोशिश की है। आज दुरंतो ट्रेन लगातार घाटे में चल रही है। फिर भी आज तक इसकी समीक्षा नहीं की गयी। पिछली सरकार द्वारा सिर्फ ताली बजाने के लिए बड़ी-बड़ी घोषणाएं की गयी। पिछली सरकार ने 10 वर्षों में बड़े-बड़े प्रोजेक्ट की घोषणा तो की, लेकिन एक भी कार्य पूरा नहीं किया गया। कुछ प्रोजेक्ट तो पिछले तीस साल से पेंडिंग है। यह देश के साथ धोखा है। इसी तरह मेरे संसदीय क्षेत्र स्थित काबू रोड में मल्टीप्लेक्स की घोषणा हुई थी, परंतु आज तक उसका कोई अता-पता नहीं है। हमारी सरकार ने पूर्णतः जनोपयोगी बजट पेश किया, जिससे आने वाले दिनों में रेलवे का कार्याकल्प हो जायेगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आज विश्व के देशों में हो रही रेलवे की प्रगति को देखें, तो लगता है भारतीय रेल बहुत ही पीछे है। आपान रेलवे आज 500-550 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार से रेल चलाने जा रहा है, चाइना रेलवे 300-350 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार से रेल चलारहा है। यूरोपियन देशों में तो रेलवे हवाई सफर की तरह ही सुविधाजनक और सुरक्षा की दृष्टि से बेहतर है। जब भारतीय रेलवे की ओर देखते हैं तो बहुत ही दुःख होता है। भारत में आम आदमी की सवारी पैसेंजर रेल की गति मात्र 40 से 50 कि.मी. प्रतिघंटा है और एक्ज्रेस स्पीड 36 कि.मी. प्रतिघंटा है। वहां 1969 में भारतीय रेल ने राजधानी रेल की शुरुआत की, जिसकी रफ्तार 140 कि.मी. है, फिर 1988 में शताब्दी रेल की घोषणा हुई, जिसकी रफ्तार 162 कि.मी. है तथा एक्ज्रेस स्पीड 91 कि.मी. है, जो आज तक सबसे अधिक माना जाता है। इस बजट में हाई स्पीड रेल की घोषणा करके हमारे रेल मंत्री जी ने भारत के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के सपने को साकार करने का कार्य किया है। विश्वस्तरीय स्टेशन, हाई स्पीड ट्रेन व अन्य आधुनिक सुविधा बढ़ने से यात्रियों को स्वाभाविक रूप से लाभ होगा।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र जालौर-सिरोही के विषयों के लिए पिछले पांच वर्षों से लगातार संसद के अंदर व बाहर मांग करता रहा हूँ कि जालौर-सिरोही के विकास में रेलवे की भूमिका अहम होगी:-

1. जोधपुर-भीलड़ी (54821) सवारी गाड़ी है, उसे पालनपुर तक बढ़ाया जाए।
2. इस तरह पिछले वर्ष बजट में शुरू की गई जोधपुर-अहमदाबाद-एक्सप्रेस गाड़ी (14803/14804) जो साप्ताहिक है, उसे प्रतिदिन किया जाए।
3. ट्रेन नं. 16508 जोधपुर-बेंगलोर एक्सप्रेस जो सप्ताह में दो दिन चलती है एवं 16534 यशवंतपुर-जोधपुर एक्सप्रेस जो सप्ताह में एक दिन चलती है, इन दोनों ट्रेनों को प्रतिदिन चलाया जाए तथा इन दोनों ट्रेनों को तीन दिन वाया समदड़ी, भीलड़ी तथा तीन दिन वाया आबू रोड से चलाया जाये।
4. राजस्थान प्रदेश के बाड़मेर, जैसलमेर, जालौर जिलों के लोग अपने व्यवसाय के लिए गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक, तमिलनाडु, बंगाल इत्यादि प्रांतों में रहते हैं। इनका राजस्थान आना-जाना रहता है, परंतु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर को सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए:-

(क) बेंगलूरु से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

(ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

(ग) कोयम्बदूर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

(घ) चेन्नई से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

5. दादर से जोधपुर, बीकानेर, एक्सप्रेस 12490 को सप्ताह में प्रत्येक दिन चलाया जाए।
6. अहमदाबाद से आबू रोड मेमू ट्रेन को फालना तक बढ़ाया जाए। यह ट्रेन रात में आबू रोड में रहती है। अतः इसे फालना तक बढ़ाने से यहां के नागरिकों को सुविधा होगी तथा रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी।
7. जालौर और सिरोही जिला केन्द्र को रेलवे नेटवर्क से जोड़ा जाए। इसके लिए पूर्व में सर्वे कार्य भी हो चुका है, जिसके तहत सिरोही को जालौर से रेलवे से जोड़े जाने का प्रस्ताव है। लेकिन आज तक यह योजना मूर्तरूप नहीं ले पायी है तथा कान्डला से बाडमेर वाया सांचौर नई रेल लाइन बिछाने की कार्यवाही की जाए।
8. सिरोही रोड रेलवे स्टेशन पिंडवारा तहसील में पड़ता है तथा सिरोही जिला केन्द्र से इसकी दूरी लगभग 40 कि.मी. है। अतः इस स्टेशन का नाम बदलकर पिंडवारा रेलवे स्टेशन रखा जाए, जिससे इस मार्ग पर सफर करने वाले यात्रियों को भ्रम की स्थिति न रहे।
9. भीनमाल रेलवे स्टेशन पर पैदल पार पथ का निर्माण कार्य वर्षों से अधूरा पड़ा हुआ है, इसे जल्द-से-जल्द पूरा कराने का कार्य किया जाए।
10. जालौर-सिरोही के सभी रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं, जैसे पेयजल, शौचालय, यात्री शोड व एटीएम निर्माण का कार्य कराया जाए।

लेकिन आज तक इसमें कुछ नहीं हुआ। अब मैं इस बजट से पूर्ण विश्वास रखता हूँ कि हर तरह से यह आशावादी बजट है। यह बजट झूठा और सुनहरे अपने दिखाने वाला नहीं, बल्कि हकीकत व धरातल पर उतरने वाला है।

यह रेल बजट बहुत ही विकासात्मक है। हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जिसकी सराहना करते हुए कहा कि पहली बार इंडियन रेल अब सचमुच भारतीय रेल बन चुकी है, जिसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है। इसमें रफ्तार है। मैं इसका सम्मान करता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री कडियम श्रीहरि (वारंगल) : महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इस सभा का समय नष्ट न करते हुए मैं अपने आपको दक्षिण-मध्य रेल के तेलंगाना क्षेत्र से संबंधित मुद्दों तक सीमित रखूंगा।

इस समय राज्य के विभाजन के बाद हमारे यहां छह जोन है। तीन मंडल विशेषकर विजयवाड़ा, गुंटूर और गुंटकल आंध्र प्रदेश में जा रहे हैं। अभी-अभी महाराष्ट्र के एक माननीय सदस्य ने रेल मंत्री से नान्देड मंडल को मध्य रेल में जोड़ने का अनुरोध किया है। अतः हमारे पास अब केवल दो मंडल ही बचे हैं एक सिकन्द्राबाद और दूसरा हैदराबाद। इसलिए हम रेल मंत्री जी से काजीपेट में एक नया मंडल बनाने का अनुरोध कर रहे हैं ताकि तेलंगाना में तीन मंडल रह जाए। यदि इसमें नान्देड भी जोड़ दिया जाएगा तो तेलंगाना के पास चार मंडल हो जाएंगे और ये एक पृथक रेल जोन बन जाएगा। रेल मंत्रालय से हमारा यह विनम्र निवेदन है और तेलंगाना सरकार का भी मंत्री जी से यही अनुरोध है।

पहले आंध्र प्रदेश की 29 परियोजनाओं में नई रेल लाइन बिछाने की 10 परियोजनाएं तेलंगाना में है। इन 10 परियोजनाओं में से पांच रेल लाइनें तेलंगाना और चार लाइनें तेलंगाना और आंध्र प्रदेश तथा एक रेल लाइन तेलंगाना और कर्नाटक में है। तेलंगाना में पांच लाइनें हैं—पेडापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद, मनोहरबाद-कोटापल्ली, भद्राचलम रोड सतूपल्ली, अक्कनपेट-मेडक और मनुगुरु-रामागुंडम लाइन। तेलंगाना और आंध्र प्रदेश दोनों में दो लाइनें हैं जगयापेट-मेल्लाचेरुवू-जनपद-मचरेला-नलगोडा, भद्राचलम-कोवूट, और कोंडापल्ली-कोथागुडम लाइन। तेलंगाना और कर्नाटक के बीच सिगल लाइन मुनीराबाद-महबूबनगर की लाइन है। इन दस लाइनों की लागत लगभग 4883 करोड़ रुपए है लेकिन दुर्भाग्य से इस बजट में केवल इन दस लाइनों के लिए केवल 240 करोड़ रुपए ही आवंटित किए गए हैं। यदि इतना ही आवंटित है और इतना ही आवंटन किया गया है तो मुझे नहीं मालूम कि ये परियोजनाएं कब पूरी होगी। इनमें 25 से 30 वर्ष का समय लगेगा। इसलिए यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। हम रेल मंत्री से कम-से-कम अनुपूरक बजट में तेलंगाना की परियोजनाओं के लिए और अधिक धनराशि आवंटित करने का अनुरोध कर रहे हैं।

आंध्र प्रदेश पुनर्गठन अधिनियम, 2014 की तेरहवीं अनुसूची के खंड 10 में इस बात का स्पष्ट रूप से उल्लेख किया गया है कि "भारतीय रेल नियुक्ति की तारीख से छह महीनों के अंदर उत्तरवर्ती राज्य तेलंगाना में रेल कोच फैक्टरी की स्थापना की व्यवहार्यता की जांच करेगी और राज्य की कनेक्टिविटी में सुधार करेगी तथा त्वरित निर्णय लेगी।" आंध्र

प्रदेश पुनर्गठन अधिनियम में इसका उल्लेख है लेकिन दुर्भाग्यवश इस पर ध्यान नहीं दिया गया है।

इस वर्ष 7 जून को हमारे माननीय मुख्यमंत्री श्री के. चन्द्रशेखर राव ने तेलंगाना के संसद सदस्यों के साथ माननीय प्रधानमंत्री के साथ मुलाकात की थी और अपनी मांगों का अभ्यावेदन सौंपा था। 10 जून को टीआरएस के सभी 10 संसद सदस्यों ने दोबारा माननीय रेल मंत्री से मुलाकात की और उन्हें अपनी मांगों की सूची सौंपी थी। लेकिन दुर्भाग्यवश माननीय प्रधानमंत्री और माननीय रेल मंत्री को सौंपी गई मांगों को इस बजट में स्थान नहीं मिला रेल मंत्री द्वारा किसी एक मांग पर भी विचार नहीं किया गया।

वास्तव में माननीय प्रधानमंत्री को सौंपे गए ज्ञापन में हमने रेलवे से तेलंगाना के काजीपेट में रेल कोच फैक्टरी स्थापित करने का अनुरोध किया था। आंध्र प्रदेश पुनर्गठन अधिनियम, 2014 के अनुसार एक लेकिन बजट में इस बात का कोई जिक्र नहीं किया गया। इसी प्रकार हमने काजीपेट में नए रेल मंडल का अनुरोध किया था। हमने काजीपेट में एक वैगन विनिर्माण इकाई खोलने का भी अनुरोध किया था जिसकी स्वीकृति दी गई थी। इस संबंध में अब तक कार्य शुरू नहीं हुआ है।

अपराहन 3.00 बजे

इस बजट में काजीपेट में वैगन विनिर्माण इकाई के लिए केवल 5 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। मैंने रेल मंत्री से पूछा था कि यह परियोजना किस तरह पूरी होगी। इस परियोजना की लागत 15 करोड़ रुपए है। अब तक कार्य शुरू नहीं हुआ है और इस बजट में केवल 5 करोड़ रुपए ही आवंटित किए गए हैं। मुझे नहीं मालूम कि यह परियोजना कैसे शुरू होगी और क्या यह धनराशि व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त है।

इसी प्रकार हमने कुछ और नई रेल लाइनों, नए रेल उपरि पुलों और रेल अद्योगामी पुलों का अनुरोध किया था इस बजट में एक भी नई रेल लाइन, एक भी नए सर्वेक्षण रेल उपरिपुल और एक भी सड़क रेल अद्योगामी पुल की स्वीकृति नहीं दी गई है। मुझे इसके कारण नहीं पता। कृपया बजट प्रस्तावों का विस्तार से अध्ययन करें। मैं एक बार पुनः दोहराता हूँ एक भी नई लाइन की स्वीकृति नहीं दी गई है जबकि हमने अनेक अभ्यावेदन दिए इसके अतिरिक्त तेलंगाना में एक भी सर्वेक्षण; एक भी रेल उपरिपुल और एक भी रेल अद्योगामी पुल की स्वीकृति नहीं दी गई। यह सबसे दुर्भाग्य की बात है।

हम रेल मंत्री जी के निर्णय का स्वागत करते हैं। उन्होंने घोषणा की है कि 10 और स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाया जाएगा। सरकार द्वारा 2007-08 में सिकन्द्राबाद रेलवे स्टेशन जोकि सबसे बड़ा स्टेशन है को

विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी लेकिन अब तक ऐसा नहीं हुआ है।

रेल मंत्री (श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा) : मैं माननीय सदस्य की बात में व्यवधान नहीं डालना चाहता मैं माननीय सदस्य की सभी समस्याओं को सुनूंगा और आखिर में विस्तारपूर्वक जवाब दूंगा।

लेकिन जहां तक नव सृजित राज्य आंध्र प्रदेश और तेलंगाना का संबंध है तो इस संबंध में मैंने अपने बजट भाषण में अलग से एक पैरा रखा है। मैंने अपने बजट भाषण में कहा था कि जहां तक आंध्र प्रदेश और तेलंगाना का संबंध है तो हमने रेलवे से जुड़े पहलुओं पर विचार करने के लिए पहले ही समिति गठित कर दी है। जैसे ही मुझे समिति की रिपोर्ट प्राप्त होगी; मैं दोनों राज्यों का पुनर्गठन विधेयक के अनुसार ध्यान रखूंगा। मैंने बजट भाषण में यह कहा था।

श्री कडियम श्रीहरि : बहुत-बहुत धन्यवाद। लेकिन कृपया समिति के विचारार्थ विषय पर गौर कीजिए। यह समिति आंध्र प्रदेश पुनर्गठन अधिनियम, 2014 की अनुसूची 13 तक ही सीमित है। सिकन्द्राबाद रेलवे स्टेशन का उन्नयन का इस समिति का कोई लेना देना नहीं है। नई रेल लाइनों, रेल उपरिपुलों और रेल अद्योगामी पुलों की स्वीकृति का इस समिति से कोई लेना-देना नहीं है। इस समिति का गठन केवल आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के संदर्भ में आंध्र प्रदेश पुनर्गठन अधिनियम, 2014 में उल्लिखित मुद्दों का अध्ययन करने के लिए किया गया था।

माननीय सभापति : ठीक है। माननीय मंत्री इसकी घोषणाप पहले ही कर चुके हैं। अतः इसे कार्यवाही का भाग माना जाए।

इसलिए अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री कडियम श्रीहरि : मैं कहना चाहता हूँ कि वर्ष 2007-08 में सिकन्द्राबाद रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी। लेकिन अब तक कोई काम शुरू नहीं हुआ है। मैं गंभीरतापूर्वक कहना चाहता हूँ कि सिकन्द्राबाद मंडल में 65 मिलियन टन से अधिक माल की ढुलाई की जाती है और 130 मिलियन से अधिक यात्रियों द्वारा इस मंडल से यात्रा की जाती है इसके अतिरिक्त लाभ और आय की दृष्टि से यह देश के पांच बड़े मंडलों में से एक है। हैदराबाद और सिकन्द्राबाद शहरी विकास के सबसे बड़े केन्द्र है। नवसृजित राज्य तेलंगाना में भी अनेक उभरते हुए नए कस्बे यथा काजीपेट, वारंगल, खम्माम, कोथागुंडम, विक्राबाद, मनचेरियल, रामागुंडम और निजामाबाद है। लेकिन इन शहरों में रेल अवसंरचना बहुत कम है। हैदराबाद में बड़े स्टेशन यथा लिंगमपल्ली हितेच शहर और नामपल्ली में दूसर पैदल पार पुल और एस्केलेटर नहीं है। कृपया इस पर गौर करे। तेलंगाना नवसृजित राज्य है। इस पर भारत

सरकार को ध्यान देने की जरूरत है। हमें विकवास के लिए भारत सरकार की सहायता की जरूरत है।

माननीय सभापति : माननीय सदस्यों, रेल बजट पर बोलने के लिए मेरे पास 70 वक्ताओं की सूची है, जो अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहते हैं वे उसे रख सकते हैं। उसे कार्रवाई का भाग समझा जाएगा।

***श्री बी.एस. येदियुरप्पा (शिमोगा) :** मैं श्री सदानंद गौड़ा के पहले रेल बजट का स्वागत करता हूँ जो इस सम्मानित सभा में पिछले सप्ताह में प्रस्तुत किया गया। यह बजट निश्चित रूप से श्री नरेन्द्र मोदी जी के अोजस्वी नेतृत्व में सक्रिय भारत के निर्माण में मददगार होगा।

स्वतंत्रता के पश्चात्, जहां तक रेल परियोजनाओं की बात है कर्नाटक की अनदेखी की गई है। कर्नाटक अन्य राज्यों की तुलना में रेल मार्ग की लम्बाई और मार्ग घनत्व के संबंध में भी प्रगति नहीं कर पा रहा है। "द हिन्दू" समाचार पत्र की रिपोर्ट के अनुसार, वर्ष 2010-11 की समाप्ति तक रेलपथ की लगभग लम्बाई आंध्र प्रदेश में 5,264 कि.मी., तमिलनाडु में 4,062 कि.मी., महाराष्ट्र में 5,602 कि.मी. मध्य प्रदेश में 4955 कि.मी. गुजरात में 5,271 कि.मी. और राजस्थान में 5,784 कि.मी. के मुकाबले कर्नाटक में लगभग 3,073 कि.मी. है। यदि हमारे राज्य की कुछ लंबित परियोजनाएं पूरी हो जाएं तो रेल मार्गों की लंबाई को बढ़ाया जा सकता है।

स्रोतों से यह भी पता लगा है कि कर्नाटक के लिए मंजूर की गई परियोजनाओं में तकरीबन 750 कि.मी. तक की 12 नई परियोजनाएं और 13 मार्ग दोहरीकरण परियोजनाएं जोड़ी जाएंगी, लेकिन इसमें प्रगति बहुत धीमी गति से हो रही है। इन परियोजनाओं की कुल लागत 15,369 करोड़ है जिसमें से 12,228 करोड़ रेलवे द्वारा दिए जायेंगे और यह माना गया है कि राज्य सरकार 3,141 करोड़ रुपए का सहयोग देगी। मैं केन्द्र और राज्य दोनों सरकारों से अच्छे ढंग से पर्यवेक्षण करने और इन लंबित परियोजनाओं के वित्त पोषण का अनुरोध करता हूँ।

मुख्य मंत्री के रूप में मेरे कार्यकाल के दौरान परियोजनाओं को शीघ्रपूरी करने के लिए लागत भागीदारी में अंशदान के हिस्से के रूप में 600 करोड़ रुपए का अंशदान देकर मेरे राज्य ने अपने वादे को पूरा करने का आश्वासन दिया था। मुझे यह जानकारी देते हुए गर्व हो रहा है कि रेलवे परियोजना की लागत की 50 प्रतिशत अंशदान देने में कर्नाटक सबसे आगे आने वाला राज्य था। मैं इस अवसर पर वर्तमान कर्नाटक सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह मेरी पहल को जारी रखे और लागत-भागीदारी आधार पर परियोजनाओं को वित्तीय सहायता देती रहे।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मुझे प्रसन्नता है कि इस रेल बजट में एक प्रीमियम रेलगाड़ी चार एक्सप्रेस रेलगाड़ियों और तीन यात्री रेलगाड़ियों के अतिरिक्त हमारे राज्य के लिए समग्र रूप से अन्य सर्वेक्षण और विस्तार कार्यों को मंजूरी प्रदान की गई है। मुझे प्रसन्नता है कि इन चार एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में बंगलोर से शिमोगा सप्ताह में दो बार चलने वाली रेल सेवा शामिल है।

इस अवसर पर मुझे याद आ रहा है कि पिछले कुछ बजटों में भी अनेक नई रेल लाइनों के सर्वेक्षण हेतु मंजूरी नई रेलगाड़ियों और रेलगाड़ियों के विस्तार को अनुमोदन भी प्रदान किया गया था। यद्यपि इसने कर्नाटक में रेल संपर्क के विकास में बड़ा योगदान दिया है, तथापि यदि सभी परियोजनाओं का निर्धारित अवधि में कार्यान्वयन हो जाए तो यह लाभकारी होगा। उदाहरण के लिए, यद्यपि शिमोगा-हरिहर मार्ग को पिछले बजट के दौरान ही मंजूरी प्रदान की गई थी लेकिन कार्य अभी तक आरंभ नहीं हुआ है।

माननीय रेल मंत्री से विशेष अनुरोध कि साथ में अपना भाषण समाप्त करूंगा। चूंकि बंगलोर-शिमोगा मार्ग की मांग में सतत वृद्धि हुई है, इसलिए मैं एक्सप्रेस रेलगाड़ी की सुविधा को सप्ताह में दो-बार से पूरे सप्ताह के लिए बढ़ाने का अनुरोध करता हूं।

यद्यपि बंगलोर-शिमोगा रेलगाड़ी में एक अतिरिक्त वातानुकूलित सवारी डिब्बा जोड़ दिया गया है, तथापि जोड़ा गया सवारी डिब्बा बहुत ही पुराना है और यात्रियों अनेक शिकायतें की हैं। मैं विद्यमान डिब्बों की जगह नए वातानुकूलित सवारी डिब्बे का अनुरोध करता हूं। शिमोगा-हरिहर मार्ग के सर्वेक्षण कार्य को आरंभ करने की आवश्यकता है। हमारे राज्य में रेलमार्ग के घनत्व को बढ़ाने की अत्यधिक आवश्यकता है चूंकि अनेक खंडों सहित बड़े मार्गों की पक्ष-क्षमता का उपयोग 100% से भी अधिक पूरा हो रहा है।

अंत में, यद्यपि मैं रेलवे विभाग की जटिलताओं को समझता हूं, तो भी मैं माननीय रेल मंत्री से कार्यों को पूरा करने की अंतिम समय-सीमा को संशोधित करके कर्नाटक की लंबित परियोजनाओं की निगरानी के लिए अनुरोध करता हूं।

श्री एम.बी. राजेश (पालक्काड) : महोदय, धन्यवाद। मेरी पार्टी सीपीआई (एम) की ओर से मैं रेल बजट के जन-विरोधी प्रस्तावों का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ हूं।

महोदय, यह बजट विश्व के सबसे बड़े सरकारी क्षेत्र के उद्यम की सरकारी क्षेत्र की छवि को खराब करने को उद्यत है। इस बजट का पूरा ध्यान प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और सरकारी निजी भागीदारी पर है। ऐसा प्रतीत होता है कि भा.ज.पा. 'जय एफडीआई' और एसपीपीपी पर आ गई है।

महोदय, मंत्री जी ने भी स्वीकार किया है कि रेलवे सरकारी निजी भागीदारी के माध्यम से ठोस संसाधन जुटाने में सफल नहीं रहा है। सरकारी निजी भागीदारी की परियोजनाओं का कार्यान्वयन नहीं होने के कारण योजना व्यय में वर्ष 2013-14 में लगभग 60,000 करोड़ रुपए की भारी कमी आई है। अभी भी माननीय मंत्री अपनी परियोजनाओं की बड़ी राशि का सरकारी-निजी भागीदारी के माध्यम से वित्तपोषण करने की उम्मीद कर रहे हैं। महोदय, मुझे माननीय मंत्री को उम्मीदों के मूल आधार पर संदेह है क्योंकि पूर्व के अनुभवों से पता चलता है कि सरकारी निजी परियोजनाओं का भारतीय में कार्यान्वयन नहीं हुआ है।

दूसरी बात यह है कि ऐसा व्यापक निजीकरण करने से पूर्व सरकार को कम-से-कम निजीकरण के विश्वव्यापी अनुभवों के बारे में जानकारी ले लेनी चाहिए थी। संयुक्त राज्य अमेरिका की विश्वासरोधी और एकाधिकार संबंधी सीनेट सब-कमेटी रिपोर्ट आपको बताएगी कि जनरल मोटर्स, फोर्ड और क्राइसलर कंपनियों ने न्यूयॉर्क सहित अमेरिका के कम-से-कम 45 शहरों में सरकारी परिवहन तंत्र विशेष रूप से इलेक्ट्रिक रेल और इलेक्ट्रिक बस नेटवर्क को कैसे बर्बाद कर दिया है। इसलिए, हमारे पास सरकारी परिवहन तंत्र और रेलवे के निजीकरण के विश्व-भर में कई अनर्थकारी अनुभव हैं। यू.के. ऐसा देश था जहां, रेलवे का अस्सी के दशक में निजीकरण हो गया था और अंत में उनका परेशानियों और रेलवे के निजीकरण के कारण उत्पन्न समस्याओं के कारण रेलवे का पुनः राष्ट्रीयकरण करना पड़ा।

अपराहन 3.03 बजे

[श्री प्रह्लाद जोशी पीठासीन हुए]

महोदय, हमारे पास अपना दिल्ली का अनुभव है। इस सरकार की एकदम नाक के नीचे हमें दिल्ली मेट्रो का अनुभव है। दिल्ली में मेट्रो की एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन रिलायंस कंपनी को सौंपी गई थी और फिर वे लोग हद से ज्यादा किराया लेने लगे और अंत में उन्होंने इसे छोड़ दिया। इसलिए दिल्ली का हमारा अपना अनुभव है। इसीलिए मुझे ओर मेरी पार्टी को लगता है कि पीपीपी और एफडीआई उचित विकल्प नहीं होंगे। सरकार को रेलवे के लिए बजटीय सहायता को बढ़ाना चाहिए।

जैसा कि हमने चीन में देखा है, सरकार रेलवे को मजबूत बनाने के लिए अपने बजट में वित्त पोषण करती है। इसी तरह, भारत सरकार को भी बजटीय सहायता देनी चाहिए। यह कोई व्यर्थ खर्च नहीं है। सरकार रेलवे से लाभांश प्राप्त कर रही है। केवल वर्ष 2013-14 में ही, भारत सरकार को लाभांश के रूप में 8000 करोड़ रुपए से अधिक प्राप्त हुए

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

हैं। अतः, बजट से रेलवे का वित्त पोषण करने और उसे सहायता देने की जिम्मेदारी सरकार की है। यह निवेश हमारे देश के दीर्घकालीन विकास हेतु अत्यन्त जरूरी रेल नेटवर्क की अवसंरचना के निर्माण के लिए है। इसीलिए, मैं मांग करता हूँ कि सरकार को अपना निवेश बढ़ाना चाहिए।

महोदय, बजट भाषण के अनुसार, गत 10 वर्षों में नई रेल लाइनों और दोहरीकरण, दोनों पर लगभग 60,000 करोड़ रुपए का कुल निवेश रहा है। गत 30 वर्षों में, आपके पास 359 अधूरी परियोजनाओं की लम्बी सूची है। अभी भी, आपकी प्राथमिकता क्या है? आपकी प्राथमिकता एक बुलेट ट्रेन चलाना है। क्या यह उचित प्राथमिकता है? हम बुलेट ट्रेन के विरुद्ध नहीं हैं किन्तु क्या इस परिस्थिति में बुलेट ट्रेन उचित प्राथमिकता है? इस समय रेलवे बहुत ही गंभीर और भीषण वित्तीय संकट का सामना कर रही है और रेलवे को देश में रेल नेटवर्क के पुनर्निर्माण के लिए और अधिक निवेश की आवश्यकता है। अतः, हमारा ध्यान रेल नेटवर्क के पुनर्निर्माण पर होना चाहिए न कि बुलेट ट्रेन चलाने पर।

आप केवल इसी परियोजना के लिए 60,000 करोड़ रुपए खर्च कर रहे हैं। अतः, आपकी प्राथमिकताएं गलत हैं। सरकार की प्राथमिकताएं गलत हैं। इसकी प्राथमिकताएं त्रुटिपूर्ण हैं। सरकार को अपनी प्राथमिकता बदलनी चाहिए। भविष्य में यात्री किराए और माल भाड़े की दरों को ईंधन मूल्यों से जोड़ना इस वर्षा के रेल बजट का सबसे खतरनाक और जन-विरोधी प्रस्ताव है। इससे भविष्य में मूल्यों में आवधिक, स्वचालित और अनियंत्रित वृद्धि होगी। इस विचार की संकल्पना मूल रूप से पिछली सरकार, संप्रग-दो सरकार द्वारा की गयी थी। मुझे लगता है कि वे यात्री किराए को ईंधन मूल्यों से जोड़ने का विरोध नहीं करेंगे क्योंकि यह विचार मूल रूप से उनका था। हम नीतियों, संप्रग-दो सरकार की नीतियों में निरंतरता देख रहे हैं... (व्यवधान) संप्रग-दो सरकार की नीतियों में निरंतरता है। यह राज.ग. सरकार भी उन्हीं नीतियों का अनुसरण कर रही है।

केरल के अनुभव की बात करें, तो हमारे केरल राज्य की इस रेल बजट में बुरी तरह से और पूर्ण रूप से उपेक्षा की गई है कुछ दिनों पहले मैंने माननीय रेल मंत्री को टेलीविजन पर यह कहते हुए देखा कि केरल सरकार ने रेल परियोजनाओं के विकास हेतु पर्याप्त भूमि का अधिग्रहण नहीं किया है। मैं माननीय रेल मंत्री, जो अभी सभा में उपस्थित हैं, को जवाब देने चाहूंगा... (व्यवधान) महोदय, उन्होंने सुनना बंद कर दिया है।

माननीय सभापति : श्री राजेश, कृपया आप पीठ को सम्बोधित करें। इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

श्री एम.बी. राजेश : माननीय रेल मंत्री ने कहा है कि केरल सरकार ने पर्याप्त भूमि का अधिग्रहण नहीं किया है। परन्तु, मैं यह जानना चाहता हूँ कि पालक्कड़ के रेल डिब्बे कारखाने का क्या हुआ। दो वर्ष पहले

रेल मंत्रालय को भूमि उपलब्ध करा दी गई थी। सरकार ने इस बारे में कुछ नहीं किया है। क्या यह भूमि अधिग्रहण में आई परेशानियों के कारण है कि पालक्कड़ रेल डिब्बा कारखाने की स्थापना अभी तक नहीं हुई है? रेलवे पीपीपी पर जोर दे रही थी और इसे निजी साझेदार नहीं मिला। तत्पश्चात्, मैंने व्यक्तिगत तौर पर सेल को लाने की पहल की। सेल ने साझेदार बनने के लिए अपनी इच्छा जाहिर की है। मेरे पास सेल के अध्यक्ष द्वारा रेलचे बोर्ड के अध्यक्ष को लिखे गए पत्रों की प्रतिलिपियां तथा अवधारणा पत्र की प्रतिलिपि है। परन्तु सरकार ने सेल के संबंध में कोई निर्णय नहीं लिया है तथा वह पीपीपी का मार्ग भी नहीं अपना रही है। अतः, मैं माननीय रेल मंत्री से यह पूछना चाहूंगा क्या वह इस सभा को यह आश्वासन दे सकते हैं कि पालक्कड़ रेल डिब्बा कारखाने को समय पर पूरा कर लिया जाएगा? क्या आप इस पालक्कड़ रेल डिब्बा कारखाना परियोजना के पूरा होने की समय-सीमा की घोषणा कर सकते हैं? यह एक 34 वर्ष पुरानी परियोजना है।

हम एक नए रेलवे ज़ोन की लगातार मांग कर रहे हैं जिसका मुख्यालय केरल हो। इसके लिए किसी भी भूमि की आवश्यकता नहीं है। अतः, सरकार एक अलग रेलवे ज़ोन की घोषणा क्यों नहीं कर रही है जिसका मुख्यालय केरल हो?

हम और अधिक रेल मंडल बनाने और केरल के पालक्कड़ और त्रिवेन्द्रम के मौजूदा दोनों मंडलों के विभाजन के लिए सरकार की कार्रवाई की रिपोर्टों के बारे में सुन रहे हैं। केरल में मौजूदा मंडलों के विभाजन से केरल का रेल विकास बुरी तरह प्रभावित होगा। अतः, मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करूंगा कि और अधिक मंडल बनाने और पालक्कड़ और त्रिवेन्द्रम मंडलों के विभाजन की सभी कार्रवाइयों को बंद करें। मुझे आशा है कि मंत्री जी जब वाद-विवाद का उत्तर देंगे तो यह आश्वासन देंगे कि विभाजन नहीं होगा।

अंत में, यद्यपि रेल बजट ने केरल की उपेक्षा की है और केरल राज्य के साथ अन्याय किया है, फिर भी मुझे माननीय रेल मंत्री से आशाएं हैं क्योंकि वह केरल के मित्र हैं और यह मलयालम भी बोलते हैं। अतः, हमारे माननीय रेल मंत्री से हम अभी भी यह आशा करते हैं कि उनके उत्तर में कुछ अन्याय दूर किया जाएगा।

[हिन्दी]

***श्री सतीश कुमार गौतम (अलीगढ़) :** जैसा कि भारत सरकार की नीति एवं माननीय प्रधानमंत्री जी की कार्य पद्धति है तथा जैसा आपके द्वारा बजट भाषण में उद्घोषित किया गया है कि सरकार अधूरे पड़े कार्यों

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

एवं योजनाओं को पूरा करने की तरफ विशेष रूप से ध्यान देगी। इसी क्रम में आपका ध्यान अलीगढ़ में अधूरे पड़े निर्माण कार्यों की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ।

(1) अलीगढ़-गाजियाबाद तीसरी लाइन का कार्य : रेल मंत्रालय की यह अत्यन्त महत्वपूर्ण एवं महतवाकांक्षी योजना लगभग पूर्ण हो चुकी है। केवल एक कि.मी. का टुकड़ा और बनाया जाना है, इसके बाद अलीगढ़ माल गोदाम की लाइनें बाधा बतायी गयी हैं। रेलवे की योजना इस माल गोदाम को यहां से हटा कर महरावल स्टेशन पर बनाने की है। महरावल स्टेशन पर माल गोदाम बनाये जाने के लिए लाइनें बिछाने का कार्य हो चुका है। तात्पर्य यह है कि इस कार्य को किये जाने संबंधी अधिकांश व्यय हो चुका है। केवल एक कि.मी. रेल लाइन बिछाये जाने का कार्य बकाया पड़ा रहने से रेलवे को इस निवेश का पूर्ण लाभ नहीं मिल पा रहा है तथा स्टेशन से तीसरी लाइन के न जुड़ पाने के कारण यात्री गाड़ियों के कुशल संचालन में बाधा आ रही है। इस कार्य से जुड़े यथा-स्थितिवादी अधिकारियों ने अब इस कार्य में रूचि लेना भी बंद कर दिया है तथा पिछले चार वर्षों से यह कार्य बंद पड़ा है।

(2) नये प्लेटफॉर्म एवं यार्ड रीमॉडर्नाइजेशन का कार्य : नये प्लेटफॉर्म बनाने का कार्य जो कि आधे से अधिक पूर्ण कर लिया गया है, अब रोक दिया गया है। इस कार्य को रोके जाने का कोई कारण पता नहीं चल सका है। अलीगढ़ स्टेशन पर कुल चार प्लेटफार्म हैं, जोकि यात्री गाड़ियों के संचालन के लिए अपर्याप्त हैं। अतः चार और नये प्लेटफार्म बनाने का कार्य अच्छी गति से चल रहा था तथा उम्मीद की जा रही थी कि जल्दी ही अलीगढ़ की जनता को नये प्लेटफॉर्मों की सौगत मिलेगी, किन्तु अब यह कार्य भी बंद करवा दिया गया है।

(3) स्टेशन के नये भवन का निर्माण कार्य : स्टेशन के नये भवन के निर्माण को उपरोक्त कार्यों की पूर्णतः के रूप में देखा जा रहा था। तीसरी लाइन का स्टेशन से जुड़ना एवं नये प्लेटफॉर्मों का निर्माण यात्री गाड़ियों के कुशल संचालन को सम्भव बनाने हेतु एवं नयी स्टेशन बिल्डिंग का निर्माण यात्री सुविधाओं को विस्तार देने हेतु अलीगढ़ स्टेशन की आवश्यकता है तथा इसी के अनुरूप स्टेशन भवन का ले-आऊट स्वीकृति हेतु भेजा गया है, किन्तु यह धीमी प्रशासनिक कार्यवाही का शिकार हो गया है, जिसके आगे न बढ़ने से यात्री सुविधाओं का कार्य भी रूका पड़ा है।

(4) रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य : अलीगढ़ शहर से गुजरने वाली हावड़ा-नई दिल्ली लाइन पर तीन फाटक हैं, इनमें से दो पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाये जाने का कार्य स्वीकृत है, किन्तु उत्तर प्रदेश सरकार के विभागों से आवश्यक तालमेल की कमी के कारण ये कार्य आरंभ नहीं हो सके हैं। यदि स्थानीय रेल अधिकारी राज्य सरकार से समन्वय के कार्य में आ रही बाधाओं से मुझे अवगत करा सकें तो मैं व्यक्तिगत रूचि लेकर इस कार्य में सहयोग करने का इच्छुक हूँ।

उपरोक्त सभी कार्यों पर रेलवे विभाग ने कुछ न कुछ कार्य अवश्य किया है। अतः यह कहने की आवश्यकता मैं नहीं समझता कि ये कार्य महत्वपूर्ण है, क्योंकि इनके महत्व को देखते हुए ही ये सब कार्य प्रारंभ किये गये हैं, किन्तु यह खेदजनक है कि इनके लिए जिम्मेदार अधिकारी इन कार्यों को पूरा करने में रुचि नहीं ले रहे हैं। सरकार द्वारा किये गये भारी-भरकम व्यय का लाभ यदि यात्री, जनता न उठा सके तो उस व्यय का औचित्य ही क्या है? अलीगढ़ स्टेशन पर यात्री सुविधाओं की भारी कमी है तथा प्लेटफॉर्म आदि की अपूर्णता के चलते अन्य महत्वपूर्ण गाड़ियों के ठहराव इस स्टेशन पर करने में बाधा जा रही है। उक्त सभी कार्यों की पूर्णता के बाद इस जनपद की यात्री जनता को वास्तविक रेल यात्री होने का अनुभव हो सकेगा तथा रेलवे द्वारा किये जा रहे भारी निवेश का प्रतिफल भी विभाग को मिलेगा।

*श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू) : रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट की मैं भूरी-भूरी प्रशंसा करती हूँ तथा धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ। प्रस्तुत बजट आम यात्रियों की सुरक्षा एवं सुविधा तथा देश के आर्थिक और सामाजिक विकास को गति देने हेतु एक प्रगतिशील और संतुलित बजट है। इस बजट से देश के हर क्षेत्र में मसलन कृषि, उद्योग-धंधे, व्यापार, शिक्षा, पर्यटन के विकास को अत्यधिक गति मिलेगी। इसमें शामिल कई योजनाएँ जैसे डायमंडल क्वार्टिलेटरल, डेडिकेटेड फ्रेट कार्रिडोर, सेमी बुलेट ट्रेनें आदि परियोजनाएं भारत के आर्थिक और सामाजिक विकास को तीव्र गति से आगे बढ़ायेंगी। पहली बार उत्तर-पूर्व के मेघालय जैसे दूर-दराज के इलाके को भारत के मुख्य भाग से रेलमार्ग के माध्यम से जोड़ा जायेगा। पहली बार एक "रेलवे युनिवर्सिटी" का रेल बजट में प्रावधान किया गया है, जो तकनीकी और गैर-तकनीकी शिक्षा में अभूतपूर्व योगदान करेगी। पर्यटन उद्योग विशेषकर धार्मिक पर्यटन के लिए विशेष ट्रेनें चलाई जा रही हैं। भारत की धार्मिकता का ध्यान रखने के लिए विशेष धन्यवाद। इन सब के अलावा, महिलाओं की सुविधा और सुरक्षा का ध्यान रखा गया है और साथ ही साथ खाने की शुद्धता, पौष्टिकता, रेलवे प्लेटफॉर्मों की साफ-सफाई का भी ध्यान रखा गया है। ई-टिकटिंग को और उन्नत

बनाकर एवं कुछ स्टेशनों पर “वाई-फाई” की सुविधा देकर आधुनिकीकरण की ओर कदम बढ़ाया गया है।

इस बजट की विशेषता है कि इसमें किसी क्षेत्र विशेष का ध्यान न रखकर प्रत्येक क्षेत्र का संतुलित रूप से ध्यान रखा गया है। और इस क्रम में राजस्थान को चार प्रीमियम ट्रेनें, छह एक्सप्रेस ट्रेनें और दस पैसेंजर ट्रेनें दी गयी है, जोकि राजस्थान को भारत के विभिन्न क्षेत्रों के साथ जोड़ने के अलावा राजस्थान के आंतरिक भागों को भी अपस में जोड़ेंगी, जो राजस्थान की आर्थिक और सामाजिक प्रगति को गति प्रदान करेंगी। यहां पर मैं सदन का ध्यान आकृष्ट करवाना चाहूंगी कि हिन्दुस्तान की सेना में सर्वाधिक संख्या मरे संसदीय क्षेत्र के सैनिकों की है तथा हिन्दुस्तान में ही नहीं वरन् दुनिया के कोने-कोने में झुंझनू के उद्योगपति अपना योगदान दे रहे हैं।

मैं निवेदन करना चाहूंगी कि दिल्ली में एक रेलगाड़ी लुहारू-झुंझनू सीकर होते हुए जयपुर चलाई जाये ताकि सैनिकों को एक सम्मानजनक तोहफा दिया जा सके।

मैं खासतौर पर यह उल्लेख करना चाहूंगी कि इस बजट में “स्वामी विवेकानंद जी” के शिक्षा के प्रचार के लिए एक विशेष ट्रेन चलाई जा रही है। यहां मैं उल्लेख करना चाहूंगी कि जिस आवाज के जरिये स्वामी विवेकानन्द जी ने गुलाम भारत को अपनी ओजपूर्ण वाणी से आत्मविश्वास प्रदान किया और विश्व में भारतीय सभ्यता और संस्कृति का परचम फहराया, उसमें राजस्थान के “खेतड़ी” के महाराजा का स्वामी जी को काफी सहयोग रहा। यह रेल बजट मात्र सरकार की पवित्र इच्छाएं भर नहीं है, बल्कि उसको पूरा करने में सरकार कटिबद्ध भी दिखती है। और यह उसकी विभिन्न योजनाओं के लिए धन व्यवस्था के उगाही के खाके से पता चलता है।

मुझे लगता है कि यह रेल बजट स्वामी विवेकानन्द के समृद्ध शिक्षित और एकताबद्ध भारत के सपने को साकार करेगा।

***श्री कपिल मोरेशवर पाटील (भिवंडी) :** यह बजट इस सदन में जब पेश हो रहा था, तब पूरे देश की निगाहें सदन के काम-काज पर टिकी हुई थी। शायद यह पहला अवसर होगा कि किसी सरकार से जनता इतनी ज्यादा उम्मीद रख रही हो। माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी हमारी आवाज सुनेंगे, हमारी जरूरतों को बखूबी समझकर उसे पूरा करेंगे, उम्मीद इस देश के आम आदमी की थी। और मैं माननीय रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वे पूरे देश की अपेक्षाओं पर खरे उतरे हैं।

लेकिन स्वर्णिम भविष्य की नींव हमेशा ही वर्तमान की विश्वसनीयता से सुनिश्चित होती है, यह उन्होंने भली-भांति समझा है। और इसी कारण रेल मंत्री जी ने देश को झूठे वादे करने से इंकार किया है। इस बजट से यह उम्मीद जगी है कि इससे पिछले कुछ सालों में यूपीए सरकार के कार्यकाल में सिर्फ घोषित हुए प्रस्तावित रेल मार्ग अब जमीनी स्तर पर दिखाई देंगे और देश की जनता को उससे जरूर राहत मिलेगी।

आज हमारा देश विश्व के उन चुनिंदा राष्ट्रों में शामिल है, जो सफल अंतरिक्ष प्रक्षेपण की विशेष क्षमता रखता है और दूसरी ओर वही देश आज भी अपने बुनियादी ढांचे को मजबूत करने में पूरी तरह से सफलता हासिल नहीं कर पाया। इसके दो मुख्य कारण हैं:— (1) ध्येय एवं लक्ष्य में पारदर्शिता का अभाव और; (2) निश्चित लक्ष्य को पाने के लिए जरूरी सातत्व और लगन का अभाव। लेकिन इस देश को 2014-15 के रेल बजट से पहली बार ऐसा विश्वास मिला है कि अगले कुछ ही वर्षों में हमारा देश उन बुलंदियों को छू पाएगा, जिसे देख कर विश्व के अन्य देश हमारे प्रति गौरव और आदर की भावना महसूस करें।

मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से इस संसद में प्रतिनिधि हूँ, उस भिवंडी रोड और कंठबोली में फल-सब्जी के संवर्धन हेतु जल्द ही साकार होने वाले वेयरहाउस का हम जनता की ओर से स्वागत करते हैं और युवकों को रोजगार का माध्यम उपलब्ध कराने के लिए आपका धन्यवाद भी देते हैं। इस प्रकल्प के कारण जो भूमिपुत्र बाधित होने वाले हैं, उनको नए भूमि अधिग्रहण कानून (2013) के अनुसार सर्वोत्तम मुआवजा मिले। प्रकल्प बाधितों के हर घर से कम-से-कम एक व्यक्ति को इस प्रकल्प में रोजगार मिले, यह सरकार की तरफ से सुनिश्चित होना जरूरी है।

देश का सबसे व्यस्त रेलवे नेटवर्क मुंबई उप-नगरी रेलवे नेटवर्क है। इस क्षेत्र में रहने वाले करोड़ों लोग रेल बजट से बड़ी उम्मीद रखते हैं। अगले 2 सालों में मुंबई उप-नगरी रेल सेवा को 864 नए लोक डिब्बे, मुंबई के सभी रेलवे स्थानों पर एस्केलेटर (स्वचलित सीढ़ियां) लगाने की घोषणा, कसारा-इगतपुरी के दरम्यान चौथी मार्गिका का निर्माण, लोकल ट्रेनों को ऑटोमेटिक दरवाजे, देश की पहली मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन, मुंबई तथा पुणे से अन्य प्रांतों में जाने वाले यात्रियों के लिए प्रस्तावित मेल/एक्सप्रेस ट्रेन, चालीसगांव-औरंगाबाद, सोलापुर-तुलजापुर के दरम्यान रेलवे मार्ग के लिए सर्वेक्षण, मुंबई-गोवा, नागपुर-सिकंदराबाद के बीच हाई स्पीड ट्रेन की घोषणाओं से माननीय रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी ने महाराष्ट्र के यात्रियों को राहत दी है। इसलिए मैं उनका हार्दिक अभिनन्दन करता हूँ। इस मिशन में आपको देश की जनता पूरी तरह से सहयोग करेगी, इसलिए भी मैं आपको पूरी तरह से आश्वस्त करता हूँ।

लेकिन मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि मुंबई-थाने के प्रवासियों को और अच्छी सुविधा जल्द से जल्द मिले। मुंबई उप-नगर

रेल मार्ग पर स्थित अंबरनाथ-बदलापुर के दरम्यान चिखलोली स्थानक, आसनगाव-आटगाव के दरम्यान सावरोली तथा टिटवाला और खडवली के दरम्यान गुरवली स्थानक का निर्माण हो, ऐसी मांग मैंने जनता की ओर से की है। वार्शिद गेट क्रं. 62 के पास रेलवे ओवर ब्रिज बनना भी बहुत जरूरी हो गया है। इसके साथ ही, मध्य रेलवे के कल्याण, बदलापुर, कर्जत एवं कसारा इन स्थानकों पर आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध करने की आवश्यकता है। मा. गौड़ा जी, कल्याण मध्य रेल का बहुत ही महत्वपूर्ण जंक्शन है, जहां से रोज़ लाखों यात्री प्रवास करते हैं। मुंबई से देश के हर कोने में जाने वाली रेल कल्याण से ही गुजरती है। आपने पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप की मदद से देश के जिन 10 प्रमुख स्थानकों को वर्ल्ड क्लास पुनर्निर्माण करने की योजना बजट में पेश की है, उसमें हमारे कल्याण स्थानक का भी प्रधानक्रम समावेश किया जाये। साथ ही इस स्थानक पर एस्केलेटर (स्वचालित सीढ़ियां) लगें, कल्याण-मुरबाड-नगर रेलमार्ग जल्दी बने और मुंबई उप-नगरीय यात्रियों को बेहतर सुविधा प्राप्त होनी चाहिए।

कुछ सालों से रेल अपघात दर में काफी वृद्धि हुई है। ऐसे अपघातों में दिए जाने वाले मुआवजे से रेल के केष पर काफी बोझ आता है। 2011-12 आर्थिक वर्ष में 417.72 लाख रुपए मुआवजें के रूप में देने पड़े थे। अगर प्रवासी बीमा जैसी योजना पर शासन अमल करे, तो सरकार का पैसा भी बच सकता है और साथ ही बाधितों के लिए भी अच्छी सुविधा उपलब्ध कराई जा सकती है। ऐसे अपघातों में बाधितों को नज़दीकी सरकारी अस्पताल में दाखिल किया जाता है। अगर प्रवासियों को बीमा जैसी सुविधा उपलब्ध हो, तो उनको दुर्घटना स्थल के नज़दीक जो सर्वोत्तम निजी या सरकारी अस्पताल होगा, वहां दाखिल कर उनकी जान बचाई जा सकेगी।

मैं मा. रेल मंत्री जी का ध्यान कुछ अहम विषयों की ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ। मुंबई के कुछ उप-नगरों में रेलवे पटरियों पर तथा रेलवे की प्रॉपर्टी पर अनाधिकृत रूप से निर्माण हो रही झुगियों के कारण रेलवे विभाग को आर्थिक हानि हो रही है। मुंबई के उप-नगरी मानचित्र के हार्बर लाइन पर लगभग हर स्थानक के पास ऐसी घुसपैठी पाई जाती है। इसके कारण न सिर्फ आर्थिक नुकसान, बल्कि सुरक्षा और स्वच्छता का प्रश्न भी गंभीर रूप से सामने आने लगा है। मुंबई में रेलवे विभाग के पास जो अतिरिक्त जमीन है, वहां ये समस्या अधिक है। पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप नीति के आधार पर अगर यह जमीन उपयोग में लायी जायेगी तो उपरिनिर्दिष्ट समस्या कम होगी और साथ ही रेलवे को बहुत अच्छी निधि भी प्राप्त हो सकेगी।

मा. रेल मंत्री जी के इस वर्ष के बजट की एक विशेषता है कि रेलवे स्थानकों की सफाई करने में इस काम में एनजीओ तथा निजी संस्थाओं

की मदद लेने की बात कही गई है। अगर सफाई के बाद हम लोक जागरण तथा दंडनीय कार्रवाई हेतु महापालिका के मॉडलानुसार "क्लीन अप मार्शल" जैसी योजना पर अमल कर सकें तो प्रवासियों के अनुशासन की भावना का भी निर्माण होगा और रेल विभाग को अच्छा परिणाम भी मिलेगा। मुझे विश्वास है कि इस सदन के सभी सदस्यों की नवीनतम सूचनाओं का आप स्वागत कर भारतीय रेल को अगले कुछ समय में नयी बुलंदियों तक पहुंचायेंगे। इस विश्वास के साथ मैं आपको पुनः धन्यवाद देता हूँ।

*डॉ. यशवंत सिंह (नगीना) : जैसा कि हम जानते हैं कि रेलगाड़ी हम सब के जीवन के अलग-अलग रूप से सकारात्मक भूमिका निभाती आ रही है। आज के बजट में जिन महत्वपूर्ण मुद्दों पर विशेष ध्यान दिया गया है ये निश्चित रूप से भारतीय रेल को अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर ख्याति दिलायेंगे। भारतीय रेल को अब तक सवारी ढोने का साधन माना गया है, परंतु इस बजट में जनमानस के स्वास्थ्य हेतु आरओ वाटर पीने की व्यवस्था, खाने हेतु शुद्ध सामान की व्यवस्था, सुरक्षा हेतु पुरुष एवं महिला गार्डों की व्यवस्था तथा वर्तमान में टेक्नोलॉजी का इस्तेमाल करने वाले लोगों हेतु नोट के माध्यम से टिकट एवं प्लेटफॉर्म टिकट की व्यवस्था देकर रेल काउन्टर पर होने वाली अमानवीय स्थिति से बचने का अवसर दिया गया है। जब हम सड़क मार्ग पर अच्छे हाइवे चालते हैं तो रेल मार्ग से हाई स्पीड ट्रेन तथा बुलेट ट्रेन की शुरुआत नितांत आवश्यक है। मैं इसके लिए मा. प्रधानमंत्री जी एवं मा. रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ।

मैं जानता हूँ कि सारी व्यवस्थाओं को एक दिन में नहीं सुधारा जा सकता, परंतु यह निश्चित है कि अच्छी शुरुआत से आधा कार्ग संपन्न हो जाता है, मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय रेल मंत्री जी को इसके लिए बधाई देता हूँ कि उन्होंने अभिनव इन्क्यूबेशन सेन्टर खोलकर समस्त रेलवे कर्मियों से रेल विकास हेतु सुझाव लेकर रेल में सुधार करने जैसे एक महान कदम की शुरुआत की है, जिसके आवश्यक रूप से सकारात्मक प्रभाव पड़ेंगे।

हम सभी जानते हैं कि जब सरकार किसी कार्य को करने में सक्षम न हो, तो पीपीपी मॉडल पर विकास किया जाता है। मैं इस कदम का स्वागत करता हूँ।

जहां माननीय रेल मंत्री जी द्वारा कई गई हाई स्पीड ट्रेनों की घोषणा की गई है वंहीं पर पश्चिम उत्तर प्रदेश की इस बजट में उपेक्षा की गयी है। माननीय अध्यक्ष जी जनपद बिजनौर जहां की नगीना लोक सभा से मैं सांसद हूँ, वहां से दिल्ली आने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। मेरी लोक सभा में नजीबाबाद, नगीना, हल्दौर, नहतौर, धामपुर एवं स्योहारा नामक मुख्य पड़ते हैं, परंतु इन स्टेशनों से दिल्ली के लिए एक भी सीधी

ट्रेन नहीं है। ट्रेन नं. 12231 अप एवं 12232 लखनऊ-चंडीगढ़ पूर्व में स्योहारा स्टेशन पर रूकती थी, जिसका स्टॉप अब खत्म कर दिया गया है। जिसके कारण मरीजों को पीजीआई चंडीगढ़ तक जाने एवं सामान्य जनमानस को भी बहुत परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इस ट्रेन का स्टॉपिज फिर से शुरू करवाने की मांग रखता हूँ।

मैं रेलवे मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र से उत्तरांचल का एक बड़ा हिस्सा भी जुड़ा हुआ है, जिसके यात्री नजीबाबाद रेलवे स्टेशन से ट्रेन पकड़ते हैं। आपको जानकर स्वयं आश्चर्य होगा कि मेरे क्षेत्र के लोगों को जम्मू और कश्मीर में वैष्णो देवी माता के दर्शन हेतु एवं बनारस जाने हेतु ट्रेन गुजरने के बाद भी इन ट्रेनों का स्टॉपिज न होने के कारण यात्रियों को दूर जाकर ट्रेन पकड़नी पड़ती है। अतः मेरा कहना है कि ट्रेन संख्या 12238, 12332, 12356 को नजीबाबाद रोका जायें, जिससे मेरे क्षेत्र के लोग सुविधापूर्वक यात्रा पर जा सकें।

मेरे लोक सभा क्षेत्र में कस्बा नगीना जिसके नाम पर मेरी लोक सभा का नाम भी रखा गया है, मैं एक रेलवे ओवर ब्रिज लम्बे समय से स्वीकृत है, परंतु अभी तक इस पर कार्य शुरू नहीं हो पाया है। इस फाटक पर हर समय जमा रहता है तथा मरीजों की मौत तक हो जाती है। मेरा माननीय मंत्री जी से कहना है कि इस ओवर ब्रिज को प्रथम वरीयता पर बनवाया जाये। इसी प्रकार कस्बा नजीबाबाद में भी रेलवे ओवर ब्रिज का कार्य अभी शुरू होने की अवस्था में है, इस कार्य को भी जल्द से जल्द पूरा कराया जाये।

अंत में मैं कहना चाहता हूँ कि मेरी लोक सभा को मेरठ, दिल्ली से जोड़ने हेतु एक प्रस्ताव मेरठ, हस्तिनापुर, चांदपुर से होते हुए मुरादाबाद हेतु पूर्व में रखा गया था, जिसका सर्वे भी हो चुका था और प्रस्ताव विचाराधीन है। मैं इस नये रेलमार्ग को बनवाने हेतु माननीय मंत्री जी से मांग रखता हूँ कि इसे प्राथमिकता पर लिया जाये। इन सभी मांगों के साथ मैं माननीय मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्रीमती रमा देवी (शिवहर) :** माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के निर्देश पर आदरणीय रेल मंत्री जी ने विश्व के विशाल सार्वजनिक परिवहन भारतीय रेलवे के बुनियादी ढांचे को मजबूत करने के लिए विदेशी एवं निरजी निवेश की व्यवस्था के माध्यम से रेलवे के ढांचे को मजबूत करने के जो कदम इस रेलवे बजट में उठाये हैं, वे सराहनीय हैं एवं जनता की सुख-सुविधा में मददगार साबित होंगे। इस रेलवे बजट में भारतीय रेल गाड़ियों के पहियों की गति को 160 से 200 किलोमीटर प्रतिघंटा किये जाने का प्रयास किया है। इससे लोगों के यात्रा समय में बचत होगी। दूसरी बात है कि रेल व्यवस्था में आधुनिक तकनीकी

एवं नेटवर्क से रेल गाड़ियों में रेल यात्रियों की यात्रा की सुखद एवं आरामदायक बनाने के प्रयास किये हैं।

इस रेलवे बजट में 58 रेल सेवाओं की व्यवस्था की है। साथ-साथ, पुरानी कई दशकों से लंबित रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने हेतु सोचा गया। देश में लम्बी यात्रा वाली 5 नई जन साधारण रेल सेवा चलाई हैं। इससे गरीब एवं मध्यम वर्ग के लोगों को लम्बी यात्रा करने में सुविधा होगी। जिन शहरों में रेलवे की भारी मांग थी, वहां पर 5 प्रीमियम रेल सेवाएं एवं 6 एएसी एक्सप्रेस रेल सेवाएं चलाई हैं, जो महत्वपूर्ण शहरों के लिए है, इससे रेलवे को आमदनी बढ़ेगी। जिन क्षेत्रों में रेलवे की काफी भीड़-भाड़ रहती है, वहां पर सरकार ने 27 नई एक्सप्रेस रेल सेवाएं शुरू करने की घोषणा की है। इससे भीड़-भाड़ वाली रेल सेवाओं में यात्रा करने में आसानी एवं अत्यंत सुविधा होगी।

जहां पर सड़क यातायात के साधन कम है या व्यस्त है, वहां पर सरकार ने 8 पैसेंजर रेल सेवाएं, 2 मेमू रेल सेवाएं एवं 5 मेमू रेल सेवाएं चलाई हैं, इससे स्थानीय लोगों को कार्यालय आने-जाने, स्कूल आने-जाने वाले विद्यार्थियों को एवं स्थानीय व्यापारियों को रेलवे यात्रा करने में काफी लाभ पहुंचेगा। इस बजट में 11 ट्रेनों का विस्तार किया गया है, इससे यात्रियों को अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचने में जो दिक्कत आ रही है वे दूर होंगी एवं इससे रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

नई जगहों पर नई रेलवे लाइन बनाने हेतु 18 नये स्वैक्षण किये जाने का ऐलान इस रेलवे बजट में है, इससे नई जगहों पर रेल सुविधा मिलने के अवसर वंचित लोगों को मिलेंगे। इसके लिए इस रेलवे बजट में रेलवे के दोहरीकरण हेतु रेलवे सर्वेक्षण, तीसरी रेलवे लाइन बनाने एवं मीटर रेलवे लाइनों को ब्रॉडगैज रेलवे बनाने जैसे कार्य को किये जाने का प्रावधान है। इससे देश की रेलवे सेवाओं को आधुनिक बनाने का अवसर मिलेगा, इससे आने वाले दस सालों में रेलवे की तस्वीर तरक्की वाली बनेगी। तरक्की वाली रेल सेवाओं से निसन्देह रेलवे यात्रियों की यात्रा को सुविधाजनक एवं आरामदायक बनाया जा सकता है, जो इस रेलवे बजट की मुख्य विशेषता है।

कई महानगरों में व्यापारिक कारणों एवं औद्योगिक कारणों से रेलवे की मांग बढ़ी है। सरकार ने इन महानगरों एवं व्यावसायिक केंद्रों को रेलवे से जोड़ने एवं उच्च गति वाली रेल सेवा चलाने का प्रस्ताव स्वागतयोग्य है।

कई वर्षों से रेलवे यात्रा के लिए टिकट करवाने एवं यात्रा करने में कई परेशानियों का सामना करना पड़ता था, परंतु वर्तमान रेल मंत्री जी ने इन परेशानियों को कम करने के लिए ई-टिकट में सुधार करने का प्रयास किये हैं, इससे प्रति मिनट 7,200 टिकट की जा सकती है और

एक लाख 20 हजार लोग एक साथ इस व्यवस्था का उपयोग कर सकते हैं। इससे रेलवे टिकट करवाने के लिए जो लाइन लगती थी, उसमें कमी होगी।

इस रेलवे का ऑपरेटिंग अनुपात 94 प्रतिशत है, यानि रूपए में 94 प्रतिशत रेलवे परिचालन एवं रख-रखाव पर खर्च हो जाता है, बाकी 6 प्रतिशत में से पुल एवं पुलियों के निर्माण पर कुछ हिस्सा खर्च होकर केवल कुछ ही धनराशि रेलवे विकास पर खर्च होती है। इसके लिए रेल मंत्री जी ने विदेश से एवं निजी क्षेत्र एवं अन्य वैकल्पिक साधनों से धन प्राप्त करने के उपाय किये हैं, जिससे लंबित परियोजनाएं जो लम्बे समय से चल रही हैं, उनको जल्द पूरा करने में सहायता मिलेगी। यह पहला बजट है, जिसमें रेल मंत्री जी ने रेलवे की वास्तविक तस्वीर को दर्शाया है और उसके सामने आ रही कठिनाइयों को दूर करने के उपाय इस रेलवे बजट में बताये हैं। इस रेलवे बजट में सकल यातयात प्राप्ति 1,39,558 करोड़ रूपए रहने का अनुमान है। 2014-15 वर्ष में रेल बजट में माल लदान 1101 मीट्रिक टन रहने का अनुमान, जो पिछले साल से 51 मीट्रिक टन अधिक है, इसके लिए मालगड़ियों की व्यवस्था रेल मंत्री जी ने जो की है, उससे माल को समय पर पहुंचाने में सहायता मिलेगी। रेलवे के यात्री परिवहन में 2 प्रतिशत बढ़ने से उसमें 44,645 करोड़ रूपए होने का अनुमान है। इस रेलवे बजट में कुल प्राप्ति 1,64,374 करोड़ एवं कुल व्यय 1,49,176 करोड़ है। इसमें जो आय होगी उससे रेलवे का रख-रखाव एवं अन्य छोटे निर्माण होते हैं। देश की 359 परियोजनाओं को पूरा करने हेतु विदेशी एवं निजी निवेश से जो अलग से धन की व्यवस्था की है, उसके लिए रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

इस वर्तमान सरकार ने जो रेलवे बजट पेश किया है, उसमें अच्छी तरह से प्रशासनिक सोच वाला पारदर्शी बजट है, जिसने रेलवे की वर्तमान स्थिति का सही आकलन किया है, जबकि इस सरकार के पास एक महीने का समय था और यह रेलवे को विकास की ओर आधुनिक तकनीकी से लैस करने वाला बजट है। इससे भारतीय रेलवे को विश्व की श्रेष्ठ रेलवे की श्रेणी में लाया जा सकेगा।

कई सालों से रेलवे में जो खाना परोसा जाता है, वह काफी घटिया किस्म का है, इसकी शिकायत लोगों से लेकर सांसद महोदय करते आये हैं, परन्तु रेलवे प्रशासन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। ठेकेदार ठेका लेकर अपनी मनमानी करते हैं और खान-पान में किसी प्रकार की कोई मॉनिटरिंग नहीं होती थी। परन्तु इस सरकार ने रेलवे क्षेत्रों में ब्रांड वाले फूड और बढ़िया क्वालिटी का फूड आपूर्ति का वायदा किया, इससे रेलवे में यात्रा करने में किसी प्रकार की बीमारी का आभास नहीं होगा।

मैं बिहार के शिवहर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ, जो भारत-नेपात सीमा पर है। मैं अपने क्षेत्र की समस्या से सरकार को अवगत

कराना चाहती हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र के घोडासहन का आमाम परिवर्तन हो चुका है एवं इस रेलवे स्टेशन पर प्रतिदिन एक लाख से अधिक का राजस्व भी मिल रहा है। इस संबंध में सरकार से अनुरोध करना चाहूंगी कि घोडासहन पर से गुजरने वाली हैदराबाद एक्सप्रेस, लोकमान्य तिकल एक्सप्रेस, सद्भावना एक्सप्रेस एवं मिथिलांचल एक्सप्रेस रेल सेवाओं का ठहराव घोडासहन पर किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्रांतर्गत बापूधाम मोतीहारी रेलवे स्टेशन से वाया शिवहर होते हुए सीतामढ़ी के बीच 76 किलोमीटर रेलवे लाइन निर्माण पर 872 करोड़ की लागत आयेगी। इसका डीपीआर पूर्व मध्य रेलवे, हाजीपुर द्वारा बनाया गया था, परन्तु इस पर आगे कोई कार्यवाही नहीं हो पायी है। यह रेलवे लाइन कई दृष्टियों से महत्वपूर्ण है एवं अन्य तीन जिलों को जोड़ती है। यह क्षेत्र अत्यंत पिछड़ा एवं नक्सलवाद प्रभावित क्षेत्र है। यह रेलवे लाइन हाजीपुर जोन के अंतर्गत है। मैं सरकार से अनुरोध करना चाहूंगी कि इस रेलवे लाइन का कार्य शुरू किया जाये।

मेरे क्षेत्रांतर्गत पूर्व-मध्य रेलवे समस्तीपुर मंडल के अधीन सीतामढ़ी रक्सौल रेल खंड पर आमाम परिवर्तन का कार्य हो चुका है। आमाम परिवर्तन से पूर्व में छह जोड़ी गाड़ी का परिचालन होता था। आमाम परिवर्तन होने से तीन जोड़ी वाली रेल सेवा चल रही है और उसका समय भी स्थानीय लोगों के अनुकूल नहीं है। आपसे अनुरोध है कि सुबह 8.30 बजे पूर्वाह्न घोडासहन से सीतामढ़ी जाने हेतु सीतामढ़ी मुख्यालय से घोडासहन की तरफ 5 बजे अपराह्न एक सवारी गाड़ी का परिचालन जनहित में अति आवश्यक है, जिससे इस खंड के घोडासहन-बैरगानिया-ढेंग-रीगा के व्यापारियों, सरकारी कर्मचारियों, छात्र-छात्राओं, कोर्ट कचहरी आने-जाने वाले काफी लोगों को लाभ मिलेगा तथा इससे रेलवे के राजस्व में बढ़ोतरी होगी।

मैं इस रेज बजट का स्वागत करती हूँ।

[अनुवाद]

*डॉ. हिना विजयकुमार गावीत (नन्दुरबार) : मेरा संसदीय क्षेत्र नन्दुरबार (महाराष्ट्र) है। महाराष्ट्र एक ऐसा राज्य है जहां 16 अप्रैल, 1853 में दक्षिण रेलवे के तहत मुम्बई से ठाणे तक भारतीय उप-महाद्वीपीय की पहली रेलगाड़ी चली थी। इसलिए मुम्बई पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए। माननीय मंत्री ने इस रेल बजट में कई कार्यों को शामिल करने की कोशिश की है। और मैं उनके इस प्रयास की सराहना करती हूँ।

मैं इस रेल बजट में अपने संसदीय क्षेत्र से संबंधित कतिपय महत्वपूर्ण मुद्दों को शामिल करना चाहती हूँ।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश के लोगों ने यह सपना संजोया है कि मनमाड से इंदौर के बीच एक नई रेल लाइन बिछायी जाए। इस परियोजना को पूरा होने पर मुंबई और इंदौर के बीच की दूरी 250 किलोमीटर, पुणे से इंदौर के बीच की दूरी 320 किलोमीटर और जम्मू तवी और कन्याकुमारी के बीच की दूरी 680 किलोमीटर घट जाएगी। यह मुंबई और दिल्ली के बीच मनमाड-धुले-महू-गुना-ग्वालियर होते हुए तीसरा वैकल्पिक मार्ग होगा। यह मार्ग भोपाल होते हुए मुंबई-दिल्ली के विद्यमान मार्ग की दूरी से 135 कि.मी. कम होगी। यहां इसका उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि भोपाल होते हुए मध्य रेलवे का विद्यमान मार्ग और पश्चिम रेलवे के अंतर्गत कोटा होते हुए मार्ग अत्यधिक पुराना हो चुका है और इन मार्गों की लाइन क्षमता का 130 प्रतिशत अधिक इस्तेमाल किया जा रहा है। इस लाइन यथा दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा वाले इस लीन जोन में कई विकास संबंधी क्रियाकलाप किया जाना प्रस्तावित है और डोन्डियाची में 3300 मेगावाट क्षमता वाला एक मेगा थर्मल पावर स्टेशन की स्थापना की जानी है। इसलिए, इन परियोजनाओं के सफल कार्यान्वयन में यह लाइन अधिक लाभकारी होगी। यह मध्य प्रदेश में पीतमपुर स्थित विशेष आर्थिक जोन और इंदौर के आस-पास अवसंरचनात्मक विकास के लिए भी लाभदायक है।

कृपया नन्दुरबार रेलवे स्टेशन को आधुनिकीकरण हेतु मॉडल रेलवे स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाए।

नन्दुरबार क्षेत्र में ट्रेकों पर दोहरीकरण का कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। इसे यथाशीघ्र पूरा किया जाना चाहिए ताकि मालगाड़ी और यात्री सवारी गाड़ी की संख्या में वृद्धि की जा सके।

नरधाना-धुले मार्ग पर सर्वेक्षण का कार्य पहले ही पूरा हो गया है। इस पर यथाशीघ्र कार्य शुरू किया जाना चाहिए।

नन्दुरबार स्टेशन पर रूकने वाली सभी ट्रेनों में वीआईपी कोटे में बढ़ोत्तरी की जानी चाहिए।

ट्रेन संख्या 16734/16733 और 12744/12743 का वाणिज्यिक ठहराव दिया जाना चाहिए।

मुंबई से पुणे के बीच कोई सीधी ट्रेन नहीं है। इसलिए इसके बीच इंटरसिटी जैसी एक नई ट्रेन चलायी जाए। इसलिए नन्दुरबार-वसई-पुणे मार्ग पर इंटरसिटी जैसी एक ट्रेन चलायी जाए।

ट्रेन संख्या 59013/59014 और 59077/59078 में एक शयनयान और एसी श्री टीयर के डिब्बे जोड़े जाएं।

कृपया ट्रेन संख्या 12943/12944 और ट्रेन संख्या 19051/19052 का बरना तक विस्तार किया जाए। नन्दुरबार-उधाना-जलगांव के बीच एमईएमयू

ट्रेन चलायी जाए। नन्दुरबार होते हुए अहमदाबाद-नासिक/वलसाड-नागपुर/अहमदाबाद/विशाखापतनम/रामेश्वरम के बीच नई ट्रेनें चलायी जाएं।

अजमेर-पुणे/अहमदाबाद-पुणे वाया नन्दुरबार के बीच नई ट्रेन। नन्दुरबार-मुंबई वाया निओल-भंसटन के बीच नई ट्रेन।

नन्दुरबार रेलवे स्टेशन पर सुलभ शौचालय/होली डे स्पेशल के तौर पर गोरखपुर-बांद्रा के बीच ट्रेन चलाई गई थी जिसे बंद कर दिया गया है। इसे पुनः शुरू किया जाए।

अहमदाबाद पुरी एक्सप्रेस का नन्दुरबार में ठहराव प्रदान करना।

एसटी — एएमआई की सेवा प्रतिदिन प्रदान की जाए आज की तारीख में यह सप्ताह में तीन बार चलती है। पूर्वाह्न 11.30 बजे से अपराह्न 3.30 बजे तक एसटी से एनडीबी, एएन, जेएल, बीएसएल आदि के लिए कोई ट्रेन नहीं है इसलिए इस समय के दौरान एक ट्रेन शुरू की जानी चाहिए।

गाड़ी संख्या 59075/59076 स्लीपर क्लास तथा एसी श्री टियर में एक अतिरिक्त कोच जोड़ा जाए। एनडीबी स्टेशन पर एक वीआईपी प्रतीक्षाालय की जरूरत है। एनडीबी स्टेशन पर एसटी की और एक पैदलपार पुल का निर्माण किए जाने की आवश्यकता है।

एनडीबी स्टेशन के प्लेटफॉर्म नम्बर 1 और 2 पर सीसीएफ विधायी जानी चाहिए। एनडीबी गुड्स शेड के उपलब्ध हाफ रैंक सुविधा के स्थान पर फुल रैंक सुविधा प्रदान की जानी चाहिए। एटीएम को एनडीबी स्टेशन के प्लेटफॉर्म संख्या 1 पर लगाना चाहिए। आरओ जल प्रणाली को एनडीबी स्टेशन पर लगाना चाहिए। खानपान सुविधा को एनडीबी स्टेशन पर सुधारना चाहिए।

एलसी-88 (अभियांत्रिकी) के लिए लिफ्टिंग बैटियर सुविधा को मुहैया कराना चाहिए। सीपीडी स्टेशन पर एक एफओबी निर्मित किया जाना चाहिए।

[हिन्दी]

*श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूं) : मैंने अपने 11 साल के संसदीय जीवन में न तो इतना निराशाजनक बजट देखा है और न ही वर्तमान मंत्री जितना असहाय रेल मंत्री। इनकी मजबूरी इसी बात से जाहिर होती है कि वह इस रेल बजट में खुद के गृह राज्य कर्नाटक को किसी भी तरह का संतोषजनक लाभ पहुंचाने में नाकामयाब रहे हैं। जाहिर है मंत्री जी का कार्य बजट को संसद में पढ़कर सुनाने तक सीमित था। देश की जनता

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

को इस सरकार से उम्मीद थी कि वे अपने एजेंडा जिसमें रेलवे की कार्यक्षमता को सुधारने व भ्रष्टाचार जैसी मुख्य समस्या पर अपने बजट को केन्द्रित करेंगे। लेकिन बजट इन विषयों पर चुप्पी साधे हुए हैं।

वर्तमान सरकार द्वारा पेश किया गया रेल बजट न सिर्फ निराशाजनक है, क्योंकि इसमें दूरदर्शिता का अभाव है, बल्कि इसमें लम्बित पड़ी परियोजनाओं को पूरा करने का रोड मैप भी गायब है। इस बजट में नाउम्मीदी का अंदाजा इसी बात से लगाया जा सकता है कि बजट के आने के बाद तुरंत शेयर बाजार में सेंसेक्स 518 अंक और निफ्टी 164 अंक गिर जाता है। गौरतलब है कि सेंसेक्स और निफ्टी में यह गत 10 महीनों की यह सबसे बड़ी गिरावट है।

बजट से जिस तरह की आशा थी यह उस ढांचे में फिट नहीं बैठता। न सिर्फ इस बजट में आम आदमी की जरूरतों को नजरअंदाज किया गया है, बल्कि देश भर में रेल नेटवर्क की सुरक्षा और रख-रखाव के सुधार पर इस बजट में कुछ भी ठोस नहीं है। उदाहरणस्वरूप एक्स-रे सिस्टम को ट्रैक पर लगाना, जिससे इस बात का पता लग सके कि ट्रैक्स को कोई नुकसान तो नहीं हुआ है। इसके अलावा देश भर में सिग्नल सिस्टम को दुरुस्त करने का भी इस बजट में कुछ नहीं है। हां जिक्र है तो बुलेट ट्रेन का जिसकी अकेली की कीमत 60 हजार करोड़ रुपए है। सवाल यह है कि दिवालिया भारतीय रेल ऐसी परियोजनाओं के लिए पैसा कहां से लायेगी? रो-धोकर कहीं से पैसे का जुगाड़ कर भी लिया तो रेल मंत्री यह क्यों भूल जाते हैं कि दुनिया की कोई भी बुलेट ट्रेन फायदे का सौदा नहीं है। चीन ने 500 अरब डॉलर खर्च करके इस परियोजना को अपनाया, परंतु वह आज भी घाटे का सौदा है।

आज की तारीख में भारतीय रेल का ऑपरेटिंग अनुपात 94 प्रतिशत है। यानि 100 रुपए में से सारे खर्च निकालकर रेलवे को सिर्फ 6 रुपए बचते हैं। अब सवाल यह है कि इस 6 रुपए का इस्तेमाल रेलवे यात्रियों को सुविधाएं मुहैया कराने में, या उन्हें सुरक्षा मुहैया कराने में या रेलवे के आधुनिकीकरण में खर्च करके या बुलेट ट्रेन चलाने में जिसके लिए 5 साल बाद 75 हजार करोड़ रुपए की जरूरत है।

चालू परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ही रेलवे को 50 हजार करोड़ रुपए की आवश्यकता अगले 10 साल में पड़ेगी। इसके अलावा रेलवे का 9 लाख करोड़ रुपए नेटवर्क सुधारने के लिए चाहिए। इसी के चलते सवाल उठता है कि रेलवे इतनी पूंजी कहां से जुटाएगा। रेलवे, प्रत्यक्ष विदेशी निवेश के नाम पर विदेशी कम्पनियों को पूरा भारतीय रेल बेचना चाहते हैं। अगर नहीं, तो क्या पूंजी के लिए फिर से रेल के किराये में इजाफा किया जायेगा?

सरकार को यह भी स्पष्ट करना होगा कि वह किस क्षेत्र में एफडीआई लाना चाहती है। रेलवे में कई संवेदनशील क्षेत्र हैं। सरकार को इस विषय में व्यापक विचार-विमर्श के बाद ही रेलवे में एफडीआई की शुरुआत करनी चाहिए, नहीं तो ट्रेनों के ट्रैक और प्लेटफार्म न विदेशी कम्पनियों का स्वामित्व होगा और जिनका लक्ष्य सिर्फ और सिर्फ मुनाफा कमाना होगा।

मा. रेल मंत्री ने धन कमाने के लिए पीपीपी मॉडल पर जोर दिया है, परंतु वह यह भूल जाते हैं कि इसके तहत योजनायें अच्छी नहीं हुईं तो निवेशक नहीं आयेंगे। रेलवे की परियोजनायें लम्बे समय तक चलती हैं और इसमें काफी रकम खर्च होती है, जबकि निजी क्षेत्र 5-10 साल में निवेश का फायदा चाहता है।

वाई-फाई इंटरनेट और डिस्पोजेबल बेड रोल से कहीं ज्यादा जरूरत है कि रेलवे को ऐसे आधुनिक संकेतकों से जोड़ा जाये, जिससे सदियों में कोहरे की वजह से जिन रेलगाड़ियों को घंटों देरी से चलने की लाचारी झेलनी पड़ती है और तमाम रेलगाड़ियों स्थगित कर दी जाती हैं, वह समस्या खत्म हो। इस कारण पिछले 3 साल में रेलवे को 1000 करोड़ का घाटा हुआ है।

पिछले 30 साल में रेलवे ने 157883 करोड़ रुपए की योजनाएं घोषित की हैं, पर इन परियोजनाओं में अब तक आधी भी पूरी नहीं हो पायी हैं। वर्तमान में इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए 182000 करोड़ रुपए की आवश्यकता पड़ेगी।

गुना-इटावा रेल लाइन की आधारशिला तत्कालीन रेल मंत्री स्व. श्री माधवराव सिंधिया ने 30 साल पहले 1984 में रखी थी, जो आज तक पूरी नहीं हो पायी है। मैदानी क्षेत्र में कोई चुनौतीपूर्ण कार्य भी नहीं है, परंतु क्षेत्रीय और राजनीतिक महत्वकांक्षाएं आड़े आ जाती हैं।

इटावा-मैनपुरी रेल लाइन की घोषणा 1996 में तत्कालीन रेलमंत्री श्री रामविलास पासवान ने की थी। देश के महामहिम राष्ट्रपति श्री ए. पी.जे. अब्दुल कलाम ने जब इसका शिलान्यास तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार के साथ किया था तो नीतीश जी ने यह घोषणा की थी कि इस परियोजना का उद्घाटन भी कलाम साहब ही करेंगे, परन्तु अभी तक यह परियोजना पूरी नहीं हो पायी है। अफसोस इस बजट में भी इस परियोजना को पूर्ण करने के लिए कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया।

यही नहीं, बदायूं-बरेली-कासगंज आमाम परिवर्तन 1996 में घोषणा के बावजूद अब तक पूरा नहीं हुआ है। ऐसे ही तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू यादव जी ने मैनपुरी-बदायूं-सहस्रवान-गजरौला रेल लाइन के बारे में कहा था, लेकिन इस लाइन में भी कोई प्रगति नहीं हुई है।

इसके अलावा देश में जहां बेरोजगारी से युवा परेशान हैं, लगभग 2.5 लाख पद रेलवे में खाली पड़े हैं, जिनमें 1.6 लाख पद रेलवे सुरक्षा के साथ सीधे सम्बन्धित हैं। इन खाली पदों को भरने के लिए बजट में कोई प्रावधान नज़र नहीं आता।

मा. रेल मंत्री द्वारा रेलवे बोर्ड को पुनर्गठित करने की घोषणा भी सवालियों के घेरे में है। रेलवे बोर्ड सरकार का वह निगम है, जो किसी प्रशासनिक अधिकारी द्वारा नहीं, बल्कि प्रोफेशनल व्यक्तियों द्वारा नियंत्रित होता है। कहीं पुनर्गठन के नाम पर सरकार रेलवे बोर्ड की स्वतंत्रता को कम करने की साजिश तो नहीं रच रही है।

मैं आशा करता हूँ कि मेरे द्वारा उठाये गये मुद्दों पर रेल मंत्री गौर करेंगे और इनका निवारण करने की कोशिश करेंगे।

श्री राम चन्द्र पासवान (समस्तीपुर) : माननीय सभापति जी, आपने रेल बजट पर चर्चा में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए हम आपको धन्यवाद देते हैं।

सभापति महोदय, हम माननीय रेल मंत्री जो इस ऐतिहासिक रेल बजट वर्ष 2014-15 के लिए हार्दिक बधाई और शुभकामना देते हैं कि इस विशेष परिस्थिति में आप ने सीमित संसाधनों के बीच संतुलन बिठाने का सराहनीय प्रयास तो किया ही है, साथ ही भविष्य के लिए देश को एक रोड मैप भी उपलब्ध करा दिया है। आप के द्वारा प्रस्तुत रेल बजट निश्चित ही देश को विकास की राह पर ले जाने वाला है। मेरा विश्वास है कि रेल के क्षेत्र में भारत सफलता के नए कीर्तिमान स्थापित करेगा। वर्ष 2014-15 के रेल बजट में बिहार राज्य की अन्य रेल परियोजनाओं के साथ विभिन्न रेल लाइनों के निर्माण हेतु प्रावधान किए गए हैं।

महोदय, हमारी पार्टी के माननीय राम विलास पासवान वर्ष 1996 में जब रेल मंत्री थे तो उन्होंने बिहार की कुछ महत्वपूर्ण योजनाओं की स्वीकृति दी थी। उस समय उस पर काम भी हो रहा था। जैसे हमारे बिहार की बहुत पुरानी लंबित योजना है जो सकरी-हसनपुर के रेल लाइन के निर्माण को पूरा करने की है। इसे पूरा करने के लिए 120 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि इस कार्य हेतु माननीय रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी ने दस करोड़ रुपए आवंटित किया है। यह राशि बहुत ही कम है। यह निर्माण कार्य काफी समय से लंबित है। जब वर्ष 1996 में राम विलास पासवान जी रेल मंत्री बने थे तो उस समय इस योजना को तीव्र गति से बढ़ाया गया था।

दूसरा, मुंगेर में गंगा नदी पर रेल सह रोड पुल के निर्माण कार्य हेतु 500 करोड़ रुपए की आवश्यकता थी जबकि इस कार्य हेतु 150 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। यह राशि बहुत ही कम है। यह निर्माण कार्य काफी समय से लंबित है।

पटना-हाजीपुर के बीच संपर्क लाइनों के साथ गंगा रेल सह सड़क पुल के निर्माण को पूरा करने के लिए 640 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। जबकि इस कार्य हेतु अभी मात्र 180 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। यह बहुत ही कम है।

इसी तरह से, खगड़िया-कुशेश्वर स्थान रेल लाइन के निर्माण का है। इस में तीस करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि बीस करोड़ रुपया आवंटित किया गया है और कार्य भी बहुत धीमी गति से चल रहा है। महोदय, यह हमारी लोक सभा कंस्टीट्यून्सी में भी है।

हाजीपुर-सुगौली, वैशाली रेल लाइन का निर्माण कार्य पूरा करने के लिए 125 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र 25 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं।

इसी तरह से और भी निर्माण कार्य हैं। जैसे दरभंगा-कुशेश्वर स्थान के निर्माण के लिए 185 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। इस कार्य हेतु मात्र दस लाख रुपए आवंटित किए गए हैं। हमारा कहना है कि ये दस लाख रुपए इस कार्य के लिए कोई मायने नहीं रखता है। आज की तारीख में दस लाख रुपए में कुछ भी नहीं हो सकता है।

सीतामढ़ी-जयनगर-निर्मली बरास्ता सुसंद के निर्माण कार्य हेतु 560 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र दस लाख रुपए दिए गए हैं। यह राशि बिल्कुल नगण्य है।

मुजफ्फरपुर-कटरा-ओरल-जनकपुर रोड रेल लाइन निर्माण हेतु 225 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र दस लाख रुपए दिए गए हैं।

आरा-भभुआ रोड रेल लाइन निर्माण कार्य हेतु दस लाख रुपए दिए गए हैं। जबकि लगभग 490 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

कुरसेला-बिहारीगंज रेल लाइन निर्माण कार्य हेतु 190 करोड़ रुपए की आवश्यकता है जबकि इस मद में मात्र दस लाख रुपए दिए गए हैं।

ये सारी की सारी योजनाएं लंबित पड़ी हुई हैं।

मुजफ्फरपुर-दरभंगा रेलवे लाइन के निर्माण कार्य हेतु 275 करोड़ रुपए दिये गये हैं। यह जो योजना है, यह खास करके बिहार के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण योजना है। बिहार रेल परियोजनाओं के क्षेत्र में अत्यन्त पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और कई क्षेत्र तो केवल रेल मार्ग से ही जुड़े हुए हैं। रेल सुविधाओं के अभाव में बिहार के इन क्षेत्रों की जनता को काफी असुविधा का सामना करना पड़ रहा है।

उक्त रेलवे लाइनों के निर्माण हेतु पूर्ववर्ती सरकार द्वारा भी घोषणाएं होती रहीं, किन्तु निर्माण कार्य पूरा नहीं कराया गया, इसके परिणामस्वरूप निर्माण की लागत बढ़ते रहने से कार्य में और विलम्ब हो गया।

माननीय सभापति : आपका समय हो गया है।

श्री रामचन्द्र पासवान : हो नहीं गया है, अभी दो मिनट और चाहिए।

माननीय सभापति : नहीं हो गया है, यहां टाइम लिखा हुआ है।

श्री रामचन्द्र पासवान : बिहार की जनता ने पूरे मन से इस प्रकार में विश्वास जताया है उनकी अपेक्षा को पूरा करना तथा उनको हो रही परेशानियों को दूर करना भी हम सभी का कर्तव्य है। उक्त रेल परियोजनाओं को पूरा करने के लिए जो धनराशि जारी की गई है, वह बहुत कम है। इस कारण इन रेल परियोजनाओं के समय पर पूरा होने में विलंब होगा, अतः मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि बिहार की उक्त सभी रेल परियोजनाओं को आवश्यकता के अनुसार पूर्ण करने के लिए आबंटित की गई धनराशि को बढ़ाया जाये, जिससे निर्माण कार्य समय पर पूरा हो सके तथा क्षेत्र की जनता को हो रही परेशानी को दूर किया जा सके। आपके इस सहयोग से जहां बिहार की उक्त प्रस्तावित रेलवे लाइनों का निर्माण कार्य समय पर पूरा हो सकेगा, वहीं जनता भी आपके इस सहयोग के लिए सदैव आभारी होगी।

माननीय सभापति : पासवान जी, आप कृपया कन्क्लूड करिये।

श्री राम चन्द्र पासवान : आजादी के 60 साल बाद भी यह क्षेत्र बहुत पिछड़ा हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि बिहार नेपाल सीमा से सटे निर्मली, खगड़िया वाया कुशेशरस्थान तक 120 किलोमीटर तक लम्बा कोसी पश्चिमी तटबन्ध का ऊंचा बांध बना हुआ है और इस तटबन्ध पर नई रेलवे लाइन बिछाई जा सकती है। इस बांध का यह बहुत ऊंचा बांध है और काफी पुराने समय से है।
...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आपका टाइम हो गया, कृपया अब कन्क्लूड करिये।

श्री राम चन्द्र पासवान : एक मिनट।

माननीय सभापति : एक मिनट-एक मिनट करके आपको तीन मिनट हो गये। प्लीज़ कन्क्लूड।

श्री राम चन्द्र पासवान : तब तो खड़े होने का कोई ज्यादा नहीं है, हम लिख कर ही दे देते हैं।

माननीय सभापति : आप लिख कर दे सकते थे, लेकिन अभी अपने भाषण चालू कर दिया है।

श्री राम चन्द्र पासवान : हमने पार्टी की तरह से चालू किया है तो कम-से-कम पांच मिनट तो मिलने चाहिए।

माननीय सभापति : नहीं, अभी उस मिनट हो गये।

श्री राम चन्द्र पासवान : उक्त रेलवे लाइन के लिए रेल मंत्रालय की ओर से, पूर्ववर्ती अटल बिहारी वाजपेयी सरकार द्वारा सर्वेक्षण भी कराया गया था, जिसमें कुशेशरस्थान-सहरसा है और इसके बाद सुंगौली से समस्तीपुर है, कर्पूरीग्राम स्टेशन से खुदीराम बोस पूसा स्टेशन के बीच में नीरपुट हॉल्ट बनवाने का काम कराया जाये।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी को और वर्तमान सरकार में अभी नरेन्द्र मोदी जी हैं, उनको धन्यवाद देता हूँ कि यह जो रेल बजट है, मैं इस रेल बजट के समर्थन में भी खड़ा हुआ हूँ और साथ ही साथ ये जो मेरी कुछ मांगें हैं, इन मांगों को भी मैं पूरा करने की मांग करता हूँ और इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

***श्री रवीन्द्र कुमार जेना (बालासोर) :** जैसा हम सब जानते हैं भारतीय रेल विश्व में सबसे बड़ी है जिसकी क्षमता प्रतिदिन करीब 7500 स्टेशनों से 23 मिलियन यात्रियों और 2.7 मिलियन टन माल ले जाने की है और जो 65000 कि.मी. तक फैली हुई है।

स्वतंत्रता पश्चात् भारतीय रेल में वास्तविकता में और आर्थिक मोर्चों पर कई परिवर्तन हुए हैं। तथापि, ओडिशा सहित देश के कई हिस्सों में अधूरे। शुरू नहीं किए गए कई कार्य बचे हुए हैं, जहां कम-से-कम सात जिले रेलवे मानचित्र पर अभी आने बाकी है। पूर्व में कई रेल परियोजनाएं घोषित की गई हैं परंतु शुरू नहीं की गई हैं और रेलवे द्वारा एक योजनाबद्ध तरीके से ओडिशा को प्रायः अनदेखा किया गया है। मुझे पूरी उम्मीद है कि इस वर्तमान सरकार के काल में यह प्रवृत्ति बदलेगी।

नए मार्गों, नई रेलगाड़ियों इत्यादि के अलावा, सुरक्षा और अवसंरचनात्मक उपाय भारतीय रेल के प्रसार में एक अति महत्वपूर्ण घटक रहे हैं और यह नोट करना प्रसन्नता की बात है कि बढ़ी हुई यात्री सुविधाएं, अधिक सुरक्षा उपाय, चालू परियोजनाओं को पूर्ण करना और बढ़े हुए वित्तकोषीय उपाय इस रेलवे बजट के केन्द्र बिन्दु रहे हैं।

विशेष रूप से सुरक्षा उपायों जैसे दुर्घटनाओं, के कारणों को रोकने के लिए रेल चूक पहचान की उन्नत प्रौद्योगिकी जैसे सुरक्षा उपायों हेतु अधिक आवंटन, सड़क के ऊपर/नीचे पुल, मानव रहित समपारों पर

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

तैनाती, महिला डिब्बों हेतु समर्पित महिला सिपाहियों की तैनाती एक स्वागत योग्य कदम है।

तथापि, ओडिशा का हिस्सा, जिसे दिया जाना है, को पुनः अनदेखा किया गया है, जैसा कि यह, बजट दस्तावेजों से प्रतीत होता है। पूर्वी तटीय रेलवे हेतु मात्र 2.47% (1617 करोड़) का व्यय आबंटन 3000 करोड़ से अधिक की वास्तविक आवश्यकता से काफी कम है।

सुविधा, सुरक्षा और न्यूनतम यात्री सुविधा अवसंरचना जनता लोगों की मूल आवश्यकता है। मैंने दीघा-चंदनेश्वर-बलियापाल-बस्ता-रुपसा-बांगटीपोसी-बरीपाडा-टाटानगर को जोड़ने वाले रेलवे गलियारों सहित मेरे संसदीय क्षेत्र में विचार और कार्यान्वयन हेतु ऐसे 80 उपार्यों में अधिक वाला मांग पत्र प्रस्तुत किया था।

उक्त गलियारों से न केवल क्षेत्र के लोगों को अत्यधिक लाभ होगा, बल्कि प्रतिवर्ष कई हजार करोड़ रुपए का राजस्व भी सृजित होगा। जिससे पर एक सामाजिक आर्थिक दृष्टि से एक व्यवहारिक परियोजना बन जाएगी।

इनमें से, अधिकतर एक प्रस्ताव को सम्मिलित किया जा चुका है, जैसा कि बजटीय दस्तावेज, अर्थात् जलेश्वर तक एमईएमयू के विस्तार से प्रतीत होता है।

मैं यहां अपने संसदीय क्षेत्र के विभिन्न स्थानों पर वांछित उपार्यों में से कुछ को प्रस्तुत कर रहा हूँ और माननीय मंत्री जी से इस संबंध में कार्यवाही करने के लिए उचित रूप से विचार करने का अनुरोध करता हूँ।

दीघा-चंदनेश्वर-बालीपाल-बास्ता-रुपसा-बांगटीपोसी-बटीपाडा-टाटा-नगर को जोड़ने वाला रेलवे गलियारा; हफ्ते के प्रतिदिन खड़गपुर-खुर्दा रोड फास्ट पैसेंजर चलाना और नराज के स्थान पर बरास्ता कटक से; खड़गपुर-बालासोर एमईएमयू रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाना; खड़गपुर/जलेश्वर से कटक तक नई यात्री रेलगाड़ी को शुरू करना; खड़गपुर से भद्रक तक नई यात्री गाड़ी को शुरू करना, जो केजीपी से 11.00 बजे पूर्वाह्न चलेगी और 1.00 बजे अपराह्न तक भद्रक से प्रस्थान करेगी; नए प्लेटफॉर्म अर्थात् संख्या 4 का निर्माण; उचित सुरक्षा के साथ महिला प्रतीक्षालय का विकास और उच्च श्रेणी यात्रियों हेतु पृथक प्रतीक्षालय और दक्षिण पश्चिम रेलवे के स्थान पर पूर्वी तटीय रेलवे के अंतर्गत बालासोर, मयूरभंज जिला रेलवे क्षेत्र का किया जाना।

पशीमाबाद लाइन (समपार) के जरिए भूमिगत रास्ता; बलियापाल के रास्ते नयाबाजार, जलेश्वर; दीघा-रुपसा रेलवे लाइन पर विश्व स्तरीय

तलसारी और डोगरा समुद्री तट को जोड़ने के लिए रेल ऊपर पुल का निर्माण; शयनागार का संचालन; प्लेटफॉर्म (शेड, जल और प्रकाश सहित) का विकास; कम्प्यूटर आरक्षण पहल को साप्ताहिक छुट्टी के बिना प्रातः 8.00 बजे से सायं: 8.00 बजे तक खुला रखा जाए; पूछताछ पटल को 24 घंटे खुला रखा जाए; दिल्ली जाने वाली अति तीव्र गति की गाड़ियों 12819/12815/12876 के लिए 5 मिनटों का ठहराव मुहैया करा कर लोडिंग सुविधा स्वीकृत की जाए; केजीपी से बालासोर तक अपराह्न 12.00 बजे से अपराह्न 3.00 बजे तक एक नई एमईएमयू रेलगाड़ी शुरू की जाए; प्लेटफॉर्म संख्या 1 पर जीआरपी आउट पोस्ट बनाया जाए और जलेश्वर रेलवे स्टेशन पर रेलवे पूछताछ केंद्र स्थापित किया जाए।

अमरावती-सुपरफास्ट एक्सप्रेस (हावड़ा से वास्को) के ठहराव; 12863/12864 हावड़ा-यशवंतपुर एक्सप्रेस का ठहराव; 12703/12704 हावड़ा सिकन्दराबाद-फालु कनामा एक्सप्रेस का ठहराव, 22603 केजीपी - विलुपुरम एक्सप्रेस; 12254 भागलपुर यशवंतपुर अंगा एक्सप्रेस और हल्दिया एक्सप्रेस को जलेश्वर में ठहराव दिया जाना चाहिए।

जलापूर्ति सुविधा; प्लेटफॉर्म की लंबाई बढ़ाई जाए और राजघाट स्टेशन पर पुरुषों और महिलाओं के लिए शौचालय (भुगतान करें और प्रयोग करें) प्रदान किए जाने चाहिए।

प्रतीक्षालय बनाया जाए; प्लेटफॉर्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए; प्लेटफॉर्म पर लंबा शैड लगभग जाए; पेयजल सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए; प्लेटफॉर्म में प्रकाश व्यवस्था प्रदान की जाए; स्टेशन के लिए संपर्क मार्ग को विकसित किया जाए और लक्ष्मणनाथ रोड स्टेशन पर साईकिल स्टैंड की व्यवस्था की जाए।

जगन्नाथ एक्सप्रेस को लक्ष्मणनाथ शेड स्टेशन पर ठहराव प्रदान किया जाए।

प्लेटफॉर्म की ऊंचाई बढ़ाई जाए; अमरदा रोड स्टेशन पर आरक्षण सुविधाएं प्रारंभ की जाएं और प्लेटफॉर्म में प्रकाश की व्यवस्था की जाए।

बालासोर रेलवे स्टेशन को भारत में मॉडल स्टेशन के रूप में नवीकृत किया जाए। बीबीएसआर-नई दिल्ली का ठहराव; दुरंतो एक्सप्रेस का बालासोर में; बनगिरीपोशी-बीबीएसआर एक्सप्रेस और केजीपी-खुर्दा रोड पैसेंजर को सभी सप्ताह में सातों दिन चलाया जाए; बीबीएसआर मुम्बई कोणार्क एक्सप्रेस को बालासोर-खड़गपुर पैसेंजर को हावड़ा तक बढ़ाया जाए; बनगिरीपोशी-रुपसा पैसेंजर को बालासोर तक बढ़ाया जाए; एनजेपी-सीईएन (न्यू जलपाईगुडी-चेन्नई एक्सप्रेस), एचएलजेड-सीईएन

एक्सप्रेस और एचओडब्ल्यू-एसएसपीएन एक्सप्रेस को बालासोर में ठहराव दिया जाए। हावड़ा-पुरी-धौली एक्सप्रेस में एक एसी कोच सहित ओडिशा के लिए विशिष्ट रूप से अतिरिक्त कोच प्रदान किए जाएं और जालेश्वर-डिगा के मध्य रेल निर्माण के कार्य में तेजी लाई जाए।

रेल संख्या 78012 और 78016 बरीपाड़ा — बालासोर पैसेंजर को नीलगिरी तक बढ़ाया जाए; सभी सुविधाओं के साथ नए प्लेटफॉर्म का निर्माण; एनजीआरडी रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म संख्या-3 पर फुटओवर ब्रिज का निर्माण; एनजीआरडी रेलवे स्टेशन की पूर्वी और पश्चिमी और ब्लैकटॉप रोड का निर्माण; निलगिरी रेलवे स्टेशन पर पेयजल और प्रकाश व्यवस्था की सुविधा और यात्री शेड का निर्माण कराया जाए।

बस्ता रेलवे स्टेशन का नवीकरण; नए प्लेटफॉर्म अर्थात् संख्या 4 का निर्माण; उचित सुरक्षा के साथ महिला प्रतीक्षालय का विकास और उच्च श्रेणी यात्रियों के लिए अलग प्रतीक्षालय और बस्ता बाजार से ब्लॉक मुख्यालय को जोड़ने के लिए साऊथ केबिन के निकट प्रस्तावित सड़क उपरिपुल, जिसका सर्वेक्षण किया गया था, के निर्माण के संबंध में तत्काल कदम उठाया जाए।

भुवनेश्वर-नई दिल्ली दिल्ली ओडिशा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का ठहराव; भुवनेश्वर हावड़ा-जनशताब्दी एक्सप्रेस और पुरी-नई दिल्ली नीलांचन एक्सप्रेस तो बस्ता में ठहराव दिया जाए।

प्लेटफॉर्म-4 की पश्चिमी ओर बुकिंग काउंटर का निर्माण; प्लेटफॉर्म 2 और 4 पर फुटओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए और धौली एक्सप्रेस या जनशताब्दी को रुपसा रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए।

कांतापाड़ा रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म संख्या 1 और 2 का नवीकरण; माल गाड़ी हेतु प्लेटफॉर्म का विस्तार किया जाए; शौचालय सुविधाओं के साथ प्रतीक्षालय का निर्माण; फुटओवर ब्रिज का नवीकरण; पलासा-भद्रक पैसेंजर को रुपसा तक बढ़ाया जाए और बनगोरीपोशी-भुवनेश्वर सुपरफास्ट एक्सप्रेस और ईस्ट कोस्ट एक्सप्रेस को कांतापाड़ा में ठहराव प्रदान किया जाए।

हल्दीपाड़ा स्टेशन में उच्च स्तर का प्लेटफॉर्म; यात्री शेड और प्रकाश सुविधाओं का निर्माण; एक बुकिंग लिपिक की नियुक्ति और हल्दीपाड़ा रेलवे स्टेशन से माल और मछलियों की बुकिंग की व्यवस्था की जाए।

नौगांव स्टेशन को सभी सुविधाओं के साथ पूर्ण स्टेशन बनाया जाए। प्लेटफॉर्म का विस्तार किया जाए और फुटओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए।

बेतनाती रेलवे स्टेशन सभी आधुनिक सुविधाओं के साथ पूर्ण स्टेशन होना चाहिए; बेतनाती स्टेशन पर क्रासिंग लाइव या दूसरी लाइन का निर्माण। बेतनाती में एक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण पटल खोला जाए और बनगोरीपोशी — बीबीएसआर एक्सप्रेस को पुरी तक बढ़ाया जाए।

*श्री भर्तृहरि महताब (कटक) : भारतीय रेल सुविधा में है। श्री डी.वी. सदानन्द गौड़ा ने अपने पहले बजट भाषण में यात्री सुविधाओं पर जोर देकर बेहतर कार्य किया है। यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें पूर्व मंत्रियों द्वारा कम सीमित ध्यान दिया गया है। तथापि वास्तविक चुनौती बजट की अन्य और प्रच्छन्न बातों में दिखती है।

मंत्री जी के प्रारंभिक विचार यद्यपि पूर्णतः राजनैतिक थे, परन्तु आगे बोलते हुए उन्होंने कहा कि रेलवे की सामाजिक सेवा बाध्यता 2001 के वित्त वर्ष में सकल यातायात का 9.4% से बढ़कर वित्त वर्ष 2011 में 16.6% हो गयी और वित्तीय वर्ष 2013 में यह कीमत योजनागत परिव्यय 35,241 करोड़ रुपए अर्थात् राजसहायता राशि अर्थात् संभावित पूंजीगत व्यय के एक-तिहाई से अधिक की राशि, की तुलना में 20,000 करोड़ है। दूसरे शब्दों में, रेल मंत्री ने कहा कि वित्तीय वर्ष 2015 में हानि 10 पैसे प्रति यात्री कि.मी. से अधिक हो गई है, और उनके पास केवल 602 करोड़ रुपए की अधिशेष राशि बचेगी जोकि में वित्तीय वर्ष 2008 तक 11,754 करोड़ रुपए है।

वर्ष 2009 में कुमारी ममता बनर्जी के विजन-दस्तावेज में अगले दशक के लिए परिकल्पित निवेश 14 लाख करोड़ रुपए था। मैं लाख 9 लाख करोड़ का हवाला नहीं दे रहा हूँ जो प्रधानमंत्री के हीरक चतुर्भुज की लागत है। यदि इस लागत की देखें, तो इसकी अर्थक्षमता की ध्यानपूर्वक समीक्षा करना बेहतर होगा। आपने बुलेट रेलगाड़ी गालियारे की भी घोषणा की है। रेलवे के पास की बची हुई कम धनराशि के साथ — विकास निधि का विनियोजन वित्तीय वर्ष 2014 में 2675 करोड़ रुपए से कम होकर वित्तीय वर्ष 2015 में मात्र 300 करोड़ रुपए हो गया है।

रेल मंत्री ने पहले ही एक भारी-भरकम सूची में 58 नई रेलगाड़ियां जोड़ दी हैं। शिथिल प्रबंधन ने पिछले वर्षों में रेलवे को अधूरी परियोजनाओं के साथ छोड़ा है जिसे 2 ट्रिलियन रुपए की आवश्यकता है। बुलेट रेलगाड़ी और जनवरी, 2016 से वेतन पुनरीक्षण के लिए 60,000 करोड़ इसमें और जुड़ जाएंगे। तथापि मंत्री जी ने वास्तविक रेल प्रचालन में पहली बार सरकारी निजी भागीदारी के लिए और अधिक का वादा किया है। परन्तु, अभी तक ऐसी कितनी परियोजनाओं पर कार्य किया जाएगा और क्या शर्तें होंगी इसका कोई स्पष्टीकरण नहीं है। इसीसे तो निर्धारित होगा कि

क्या इन परियोजनाओं कोई लेने वाला है। जम्मू और कश्मीर में कटरा रेल संपर्क का शुभारंभ करते हुए रेल मंत्री ने, प्रधानमंत्री से भी पहले, सरकारी निजी भागीदारी के माध्यम से भारत के नए हवाईअड्डों के साथ कम-से-कम 10 बड़े स्टेशनों को विकसित करने की बात कही थी। यह हर्ष की बात है, यद्यपि समय-सीमा दी गई होती तो अच्छा होता है। श्री गौड़ा से पूर्व से अनेक मंत्रियों ने सरकारी निजी भागीदारी की बात की थी लेकिन इस मोर्चे पर थोड़ा ही कार्य किया गया है। रेलवे के नौकरशाह से वर्षों सरकारी निजी भागीदारी के प्रयासों में टाल-मटोल करने में सफल रहे हैं। इसलिए केवल इस विचार पर खुशियां मनाने से पहले सभी को ही सरकारी निजी भागीदारी परियोजनाओं की निश्चित घोषणा और प्रदाय का इंतजार करना चाहिए। पहले ही वर्ष 2014-15 का रेल उच्च प्रचालन अनुपात 92.5% आंतरिक संसाधन जुटाने में बाधक होगा। वर्ष 2013-14 में सरकार ने घोषणा की थी कि रेलवे स्टेशनों के विकास के लिए सरकारी निजी भागीदारी के माध्यम से 2000 करोड़ रुपए जुटाएंगे, लेकिन एक भी रुपया नहीं जुटाया गया है। सरकार ने सरकारी निजी भागीदारी पद्धति के माध्यम से पत्तन और कोयला खानों को जोड़ने के लिए पिछले वित्तीय वर्ष में 2000 करोड़ रुपए की लागत का निजी निवेश आकर्षित किया था तथापि वह इस बार भी इस वर्ष का 6000 करोड़ रुपए का लक्ष्य प्राप्त करने में असफल रही है। रेलवे को उसके विकास के लिए साझेदारी के लिए निजी निवेशकों को आकर्षित करने में सीमित सफलता प्राप्त हुई है। इस नीति की असफलता का मुख्य कारण सरकारी निजी भागीदारी से रेल की अपेक्षाओं और निजी क्षेत्र की लाभ पर नजर के बीच संबंध स्थापित नहीं होना रहा है। आप घाटे में चल रही परियोजनाओं को निजी क्षेत्र को नहीं दे सकते और यह उम्मीद नहीं कर सकते कि वे बदलकर लाभकारी परियोजनाओं के रूप में परिवर्तित हो जाएंगी।

25 कि.मी. प्रति घंटा की गति से खटखट करके धीरे-धीरे चलने वाली मालगाड़ियां अर्थव्यवस्था को पीछे धकेल रही हैं। जब तक मालगाड़ियों को हम गति नहीं प्रदान करेंगे तब तक हम प्रतिस्पर्धात्मक अर्थव्यवस्था से जूझ नहीं पाएंगे। यह जानना दिलचस्प है कि कुछ सप्ताह पहले ही मालभाड़े की 6.5 प्रतिशत दरें बढ़ाने के बावजूद भी, रेल मंत्रालय ने वर्ष 2014-15 की मालवहन आय के 1,05,770 करोड़ में संशोधन नहीं किया है, जो फरवरी में प्रस्तुत किए गए अंतरिम बजट में दिखाया गया था। रेलवे 7,421 मालगाड़ियां चलाता है जो प्रतिदिन 3 मीट्रिक टन माल की दुलाई करती हैं। मंत्री जी ने कहा कि भारत को एक बिलियन टन से अधिक वार्षिक माल-दुलाई के लिए चीन, रूस और अमेरिका के विशिष्ट रेलवर्ग में प्रवेश का सम्मान प्राप्त हुआ है, लेकिन इसमें ईंधन की कीमतों में संशोधन को नहीं छोड़ा जाये। यह स्वीकार्य नहीं है चूंकि इससे विनिर्माण के क्षेत्र में वस्तुओं की कीमत पर प्रभाव पड़ेगा।

आंध्र प्रदेश से एक रुचिकर प्रतिक्रिया निकलकर आई है। आन्ध्र के नेताओं ने कहा कि बजट में विशाखापत्तनम रेलवे जोन की स्थापना का उल्लेख नहीं किया गया है। फिर भी सभी जानते हैं कि दक्षिण मध्य रेलवे जिसमें तेलंगाना और आंध्र प्रदेश शामिल हैं को इस बजट में नई रेलगाड़ियों और परियोजनाओं की अच्छी संख्या प्राप्त हुई है। उच्च गति वाली रेलगाड़ियों के लिए दो मार्गों को छोड़कर चिह्नित किए गए नौ मार्गों पर दोनों राज्यों को 29 रेलवे परियोजनाएं प्राप्त हुई हैं जिनकी अनुमानित लागत 20,680 करोड़ रुपए है। इनकी तुलना में ओडिशा को केवल 1,420 करोड़ रुपए प्राप्त हुए हैं। हमारे मुख्य मंत्री ने रेल मंत्री से मुलाकात की है और एक ज्ञापन प्रस्तुत किया है जिसमें उल्लेख किया है कि भारतीय रेल को ओडिशा से लगभग 14,000 करोड़ का वार्षिक आय प्राप्त होती है और इसलिए राज्य में रेलवे सुविधाओं को सुधारने के लिए कम-से-कम उस आय का 50% यहां पर व्यय किया जाए। इस वित्तीय वर्ष 2014-15 के लिए हमने 3,510 करोड़ रुपए देने के लिए कहा है और इसका लगभग 45% अर्थात् 1,420 करोड़ रुपए ही प्राप्त हुआ है।

विशाखापत्तनम जोन की स्थापना की मांग पर वापस आते हुए मैं बहुत स्पष्ट रूप से बताता हूं कि पूर्वीतटीय जोन जिसमें तीन विनिर्दिष्ट डिवीजन नामतः खुर्दा रोड, वाट्टेय (विशाखापत्तनम) और सम्बलपुर थे। 1996 में दक्षिण-पूर्व रेलवे से ही बनाया गया था, जिसकी मांग ओडिशा में लंबे समय से हो रही है। हम झारसुगुड़ा जो बिलासपुर जोन के अंतर्गत आती है, में बार-बार एक और डिवीजन बनाने की मांग कर रहे हैं। मैं इसे स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि विशाखापत्तनम डिवीजन के 1106 कि.मी. के मार्ग में 521 कि.मी. अर्थात् 47% आंध्र प्रदेश में जबकि 417 कि.मी. अर्थात् 37% ओडिशा के पिछले जिलों कोरापुट और राजागढ़ में है। विशाखापत्तनम डिवीजन का 80% यातायात ओडिशा की रेल लाइनों से होकर गुजरता है और पूर्व-तटीय रेलवे की 46% आय वाट्टेय (विशाखापत्तनम) डिवीजन से आती है। अतः, विशाखापत्तनम को पूर्व तटीय रेलवे से अलग करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं होगा।

इसके अतिरिक्त, मैं यह भी कहना चाहता हूं कि ओडिशा के 2432 कि.मी. रेल मार्गों में से 670 कि.मी. अर्थात् 28% क्षेत्र में झारसुगुड़ा, राउरकेला, बालासौर जैसे क्षेत्र शामिल हैं जो दक्षिण-पूर्व रेल कोलकाता के अंतर्गत आते हैं। इसलिए, कोरापुट, रायगढ़ सहित में क्षेत्र राउरकेला/झारसुगुड़ा और रायगढ़ में एक अन्य नया मंडल बनाकर पूर्व तट रेलवे के अंतर्गत होने चाहिए।

दक्षिण पूर्व रेलवे के बालासौर, कियोझार रेल पथ पर विचार कर जाजपुर रोड पर एफ अन्य मंडल बनाए जाने की भी आवश्यकता है।

यद्यपि, इस बजट भाषण में रेल मंत्री ने कहा है कि तेलंगाना और आंध्र प्रदेश से संबंधित मुद्दों की जांच के लिए एक समिति बनाई जा

रही है। हमारी शंका पूर्वी तट से वटायर मंडल को अलग करने की मांग को लेकर है, जिस पर विचार किया जाना है। ऐसा नहीं होना चाहिए। राम को गरीब बनाकर श्याम को खुश नहीं किया जाना चाहिए। केंद्र सरकार का ऐसा रवैया नहीं होना चाहिए। इस पृष्ठभूमि में, तो रेल मंत्री जी का भाषण एक चौंकाने वाली टिप्पणी पर समाप्त हुआ। गत 10 वर्षों में घोषित की गई 99 नई रेल लाइन परियोजनाओं में से सिर्फ एक पूरी हुई है। उन्होंने कहा, कि तीन दशकों के दौरान घोषित 676 परियोजनाओं में 359 अब तक पूरा नहीं हो पाई हैं और इनकी लागत मूल 676 परियोजनाओं की लागत से भी ज्यादा हो जाएगी। तब भी मंत्री जी ने 58 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की, जिस पर उन्होंने पहले कहा था कि नुकसान धीरे-धीरे बढ़ रहा है। खुर्धा रोड-बोलांगीर, हरिदासपुर-पारादीप, देलांग-पुरी मार्ग का दोहरीकरण जैसी ओडिशा की परियोजनाओं पर तुरंत ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। कटक जाने वाले मुसाफिरों की बढ़ती संख्या को देखते हुए जल्द से जल्द नारज-मर्थापुर रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किए जाने की तुरंत आवश्यकता है। कटक के अथागढ़ कस्बे में एक ई-टिकटिंग रेल केंद्र खोले जाने की भी आवश्यकता है।

हमें यह ध्यान रखना चाहिए कि बजट प्रस्तावों में आवंटित धन अधिकांशतः पूर्ण रूप से खर्च नहीं हो पाता और पूर्व तट रेलवे इसका प्रत्यक्ष उदाहरण है। मैं आशा करता हूँ कि इस वर्ष ओडिशा को आवंटित किया गया धनपूर्ण रूप से खर्च किया जाएगा।

[हिन्दी]

*श्री राहुल कर्वा (चुरू) : भारतीय रेल दयनीय स्थिति में गुजर रही है, जो भारी वित्तीय संकट से जुझ रही है, और इसे तत्काल ठीक किए जाने की जरूरत है। रेल बजट 2014-15 बेहतर भविष्य के लिए तैयार किया गया बजट है। यह बजट रेल को विकास की ऊंचाईयों पर ले जाने वाला है, लोगों को बेहतर सुविधाएं और सुरक्षा मुहैया कराने वाला साबित होगा। यह आम आदमी का बजट है। लम्बे समय बाद देश को अनुभव होगा कि हमारी रेलवे वास्तव में भारतीय रेलवे है। यह रेल बजट भारतीय रेलवे के विकास और विस्तार की पट्टी पर लौटाएगा। कम वक्त में रेल मंत्री जी ने रेल को उस दुष्चक्र से निकालने की भरसक कोशिश की है, जिसमें वह एक दशक से भी लम्बे समय से फंसी हुई थी। पिछले कुछ सालों से लगातार यह देखा गया है कि रेल बजट में राज्यों के लिए परियोजनाओं की घोषणाएं होती रही हैं, लेकिन इस बार रेल मंत्री जी ने ऐसी परियोजनाएं घोषित करने से परहेज किया है और पुरानी परियोजनाओं को पहले पूरा करने की मंशा दिखायी है। यात्रा किराए पर सब्सिडी 26,000 करोड़ पर पहुंच गई है। डेढ़ दशक में यात्री किराए का घाटा 10 से बढ़कर

23 पैसे प्रति किलोमीटर हो गया है। किराया बढ़ाया जाने से 8,000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व मिलेगा, जबकि स्वर्णिम चतुर्भुज नेटवर्क को पूरा करने में 9 लाख करोड़ रुपए से ज्यादा की जरूरत होगी। एक बुलेट ट्रेन चलाने के लिए लगभग 60 हजार करोड़ रुपए की जरूरत होगी, इतनी बड़ी राशि की व्यवस्था के लिए किराये और माल भाड़े की दरों में वृद्धि करने का बोझ जनता पर नहीं डाला जा सकता। इसके लिए उन्होंने घरेलू औ विदेशी निवेश के जरिये अतिरिक्त धन जुटाने का प्रस्ताव किया है। हमारी वर्षों की मांग थी कि बीकानेर-रेवाड़ी पैसंजर ट्रेन जो पिछले 100 वर्षों से चल रही थी, जिसे आमाम परिवर्तन के कारण बंद कर दिया गया था, उसे चालू किया गया है। लुधियाना-हिसार पैसंजर गाड़ी का सादुलपुर तक बढ़ाने का कार्य किया है, उक्त दोनों गाड़ियों की मांग काफी समय से चल रही थी। हम रेल मंत्री जी के आभारी हैं कि उन्होंने उक्त दोनों प्रस्तावों को रेल बजट में शामिल कर इस क्षेत्र की महती मांग को पूरा किया है। रेवाड़ी-महेन्द्रगढ़ तक दोहरीकरण तथा बीकानेर तक दोहरीकरण करने की दिशा में अच्छा प्रयास है, हम इसकी सराहना करते हैं। जोधपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला सप्ताह में दो दिन चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन करते हुए इसके हरिद्वार तक किए जाने की मांग काफी समय से की जा रही है, इसको बजट में शामिल नहीं किए जाने से लोगों को निराशा हुई है। उक्त गाड़ी आमाम परिवर्तन से पूर्व जोधपुर मेल के नाम से संचालित होती रही है, जिसे उत्तरी रेलवे को सबसे अच्छी गाड़ी होने का गौरव प्राप्त था। मेरी मांग है कि उक्त गाड़ी को नियमित करते हुए उसे हरिद्वार तक बढ़ाया जाए।

रतनगढ़-डेगाना 152 किलोमीटर खंड रेल सेवाओं की उपेक्षा का शिकार है। पिछले रेल बजट में जोधपुर-कामाख्या साप्ताहिक ट्रेन की घोषणा की गयी थी, जिसे आज तक चालू नहीं किया गया है, इसे अविलंब चालू किया जाये। अतिरिक्त रेल बजट में घोषित सियालदाह-जोधपुर वाया चुरू, सुजानगढ़ प्रीमियर गाड़ी का संचालन किया जाए। सुजानगढ़ रेलवे स्टेशन पर एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने के लिए ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। मेरे सम्पूर्ण संसदीय क्षेत्र में मानव सहित समपार/मानव रहित समपार/रेल अंडर ब्रिज के अभाव में सैंकड़ों वर्षों के कटानी रास्ते बंद हो गए हैं। रेल अंडर ब्रिज के अभाव में किसान अपने संसाधनों को दूसरे गांव व अपने खेतों में नहीं ले जा पा रहे हैं। उनके समक्ष विकट संकट है, वे अपना खेत छोड़ नहीं सकते, रेल लाइन पार कर नहीं सकते, इनके संकट का समाधान किया जाए। रेलवे इन मार्गों पर अंडर पास बना नहीं रहा है। राज्य सरकारों के पास संसाधन नहीं है, इसके लिए रेलवे को अपनी नीति में संशोधन करना चाहिए। रेल अंडर ब्रिज पर होने वाला व्यय रेल को वहन करना चाहिए। रेल अंडर ब्रिज की मांग को लेकर रतनगढ़-सरदारशहर व सुरतपुरा-हनुमानगढ़ का आमाम परिवर्तन का कार्य बाधित है। लोग धरने पर बैठे हैं। इसी तरह लोहारू-डूंगरगढ़, सादुलपुर-हिसार

मार्ग पर हरियाणा सीमा तक, रतनगढ़-लाडनू रेल मार्ग पर भी कटानी रास्तों पर रेल अंडर ब्रिज का निर्माण किया जाए। सादुलपुर रेलवे स्टेशन के पूर्व साइड में सादुलपुर-पिलानी-जयपुर को जाने वाली सड़क पर रेल ओवर ब्रिज के अभाव में रेल समपार अधिकांश समय बंद रहता है, रेल ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। उत्तर-पश्चिम रेलवे का नोहर स्टेशन आदर्श स्टेशन घोषित है, लेकिन प्लेटफॉर्म नं. 2 का उपयोग गुड्स के लिए किया जाना प्रस्तावित है। इस प्लेटफॉर्म का निर्माण प्लेटफॉर्म नं. 1 की तरह किया जाए व गुड्स साइड का निर्माण अलग से किया जाए। दोनों प्लेटफॉर्मों पर जाने के लिए उपरी पुल का निर्माण भी किया हुआ है। इसी तरह सुजानगढ़ रेलवे स्टेशन पर भी प्लेटफॉर्म नं. 2 का पूरा निर्माण किया जाए व उपरी पुल का निर्माण भी किया जाए। हिसार-भादरा 60 किलोमीटर नई रेल लाइन डालने की मांग काफी समय से की जा रही है, इसका सर्वे करवाकर इसका निर्माण किया जाए। यह छोटा रेल मार्ग पूरे हरियाणा व राजस्थान को जोड़ता है। रामपुरा बरेली, छपर, राजलदेसर स्टेशनों पर गाड़ियों का ठहराव पूर्व की भांति यथावत रखा जाये। रेलवे में डीजल इंजन का संचालन घाटे का एक बहुत बड़ा कारण है, इसके लिए तीव्र गति से रेलवे का विद्युतीकरण करने की आवश्यकता है। रतनगढ़-सरदारशहर, सुरतपुरा-सादुलपुर-हनुमानगढ़ रेल गाड़ी आमान परिवर्तन के कारण काफी समय से बंद है, धन के अभाव में आमान परिवर्तन का कार्य भी बंद है। इन परियोजनाओं को अविलंब पूरा किया जाए। चुरू-सीकर-जयपुर रेल लाइन का आमान परिवर्तन कार्य भी चालू किया जाए, इसकी मांग काफी समय से की जा रही है। पिछले रेल बजटों में सरदारशहर-हनुमानगढ़, चुरू-तारानगर-नोहर, भिवानी-लोहारू-पिलानी-चुरू, सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा, सूरतगढ़-सरदारशहर-तारानगर-सादुलपुर नई रेल लाइन डालने के सर्वे को शामिल किया गया था। इनका सर्वे भी हो चुका है, इन परियोजनाओं की स्वीकृत जारी की जाए। पिछले रेल बजट में सरदारशहर-गोगामेड़ी-सिरसा नई रेल लाइन डालने के सर्वे की घोषणा की गई थी, यह सर्वे आज तक चालू नहीं किया गया है, इसे अविलंब चालू किया जाए। हावड़ा-जैसलमेर, बांद्रा-जम्मूतवी गाड़ियों को प्रतिदिन चलाया जाये।

[अनुवाद]

*श्री पी.के. बिजू (अलथूर) : मैं, माननीय रेल मंत्री की सदानन्द गौड़ा द्वारा पेश किए गए 2014 के रेल बजट पर अपने विचार और चिंताएं व्यक्त करना चाहता हूँ। सबसे पहले, समग्रता में देखें तो, रेल बजट 2014 अपने को सामाजिक उत्तरदायित्वों से मुक्त रखता है और एक राष्ट्र के अपने नागरिकों के प्रति कर्तव्यों के निर्वहन में विफलता को दर्शाता है। दरअसल, यह नव उदारवादी प्रतिमानों को दर्शाता और पुष्ट करता

है, जो कि शासन में बाजारवाह के लिए काम करते हैं और उसे बढ़ावा देते हैं।

न्यूनतम सरकार, अधिकतम शासन का नारा बेहद आकर्षक लगता है। परंतु अधिकतम शासन है किसके लिए? रेल बजट 2014 से यह स्पष्ट है कि अधिकतम आघात हमारे देश के आम आदमी को पहुंचेगा। यह अपने अवसरचनारत्मक और क्षमता वृद्धि परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए एफडीआई सहित तथाकथित सार्वजनिक निजी भागीदारी, निजी निवेश पर अपनी निर्भरता घोषित करता है।

रेल बजट पेश करने से पूर्व यात्री किरायों और मालभाड़े में क्रमशः 14.2 प्रतिशत और 6.5 प्रतिशत की जबरदस्त बढ़ोतरी से बीजेपी सरकार के निर्लज अलोकतांत्रिक और जन-विरोधी काम करने के तरीके का खुलासा हो गया है। इससे मुद्रास्फीति और भी बढ़ती होगी और यह राष्ट्रपति के अभिभाषण का मखौल है, जिसमें जोरदार तरीके से कहा गया था कि, "हम अर्थव्यवस्था को विकास के नए आयामों पर ले जाने और मुद्रास्फीति को नियंत्रित करने के लिए साथ मिलकर काम करेंगे।" इसके साथ ही ईंधन समायोजन कारक के साथ यात्रा की भावी कीमतों को जोड़ने संबंधी बजटीय घोषणा के परिणामस्वरूप ईंधन की कीमतों में बढ़ोतरी होने की रेल किरायों में भी स्वतः ही बढ़ोतरी होगी। यह और कुछ नहीं, बल्कि आम आदमी पर बोझ की सतत वृद्धि की व्यवस्था है।

भारतीय रेलवे विश्व में सबसे बड़ी नागरिक नियोक्ता है, जिसमें करीब 1.5 मिलियन लोग कम करते हैं। रेलवे में रोजगार सुरक्षित और पुरस्कृत करने वाला दोनों ही प्रकार का है, जिसमें न तो मंदी की फिफ्र है और विकास की उत्कृष्ट संभावनाएं हैं। लेकिन अंधाधुंध निजीकरण और एफडीआई के कारण नौकरी की सुरक्षा, पेंशन और अन्य लाभ जो भारत के शिक्षित युवाओं को आकर्षित करते हैं, वो दांव पर लगे हैं। बजट में सुरक्षा को लेकर सरकार की प्रतिबद्धता को बढ़ा चढ़ाकर बताया गया है लेकिन यह रेलवे में लगभग 3 लाख रिक्तियों को भरने के बारे में बिल्कुल चुप है, जो अधिकांशतः रेलवे प्रचालन में सुरक्षा मानकों को प्रबंधन और अनुरक्षण में संबंधित हैं। यह स्पष्ट है कि युवाओं के लिए रोजगार अवसरों में कटौती होगी।

इसके अतिरिक्त, असफल सिद्ध होने के बावजूद भी मोदी सरकार ने रेलवे प्रचालन और सेवाओं के विभिन्न क्षेत्रों में पीपीपी, एफडीआई और आउटसोर्सिंग के मार्ग पर चलने को प्राथकता दी है जैसा कि वर्ष 2013-14 में योजनागत व्यय में प्रतिबिंबित है संग्रह शासन के दौरान अवसरचनारत्मक विस्तार और सेवाओं हेतु पीपीपी मार्ग में "अपने लक्ष्यों के गैर-कार्यान्वयन के कारण लक्ष्य को 59,359 करोड़ रुपये" की कमी रही है। इसका यह अर्थ है कि या तो विस्तार कार्य प्रभावित होगा या निजी

निवेशकों की लॉबी अपनी प्रतिक्रिया के रूप में सरकार से और अधिक अदेय छूट निष्कर्षित करेगी जिससे अंत में आम लोगों पर बोझ बढ़ेगा। स्पष्ट तौर से, संग्रह शासन के दौरान समुद्री-पत्तनों, विमानपत्तनों, सड़कों इत्यादि में सभी पीपीपी परियोजनाओं का यही अनुभव रहा था जिससे उपभोक्ताओं और लोगों पर प्रमुख रूप से बोझ बढ़ा है।

केन्द्र सरकार का बदले की भावना से क्षेत्रीय भेदभाव करना भी बहुत निंदनीय है। केरल रेलवे के लिए ऐतिहासिक रूप से एक उपेक्षित क्षेत्र रहा है। पुनालुर-सेनगोट्टाई और पालक्कड़-पोल्लाची लाइन के विद्युतीकरण और इसे बड़ी लाइन में बदलने की महत्वाकांक्षी परियोजना को लें जिसमें वित्तीय बाधाओं के कारण गतिरोध उत्पन्न हो गया है जबकि 80 प्रतिशत कार्य को इस वर्ष पूरा किया जाना था। पालक्कड़-पोल्लाची लाइन भी चार वर्ष पहले शुरू किए गए कार्य को पुनः आरंभ करने के लिए 150 करोड़ रुपए के आवंटन की प्रतीक्षा कर रही है। निधियों की कमी के कारण रेलवे पटरियों के दोहरीकरण के कार्य में भी विलंब हुआ है। जबकि मुलंतूरुती से कुरुप्पांतारा तक के खंड के दोहरीकरण की लागत 80 करोड़ रुपए होगी, वहीं दूसरी ओर कुरुप्पांतारा से चिंगाबनम तक के खंड के दोहरीकरण के लिए 100 करोड़ रुपए लगेंगे।

दुःख तो यह है कि अत्यधिक विलंब ने दोहरीकरण के कार्य की लागत को भी दुगुना कर दिया है। जहां वर्ष 2004 में इसकी अनुमानित लागत 530 करोड़ रुपए थी, वहीं आज इसे पूरा करने के लिए लगभग 1,100 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। कुल 27 नई रेल लाइनों में से केरल को केवल एक लाइन आवंटित की गई है। पालक्कड़ मंडल को विभाजित करके मैसूर-मंगलापुरम मंडल बनाने तथा त्रिवेन्द्रम मंडल को विभाजित करके तिरुनेवेली मंडल बनाने के निर्णय से इन जोनों से सृजित राजस्व में कटौती हो जाएगी। इसके फलस्वरूप प्रायद्वीप जोन हेतु केरल की दीर्घकालीन मांग में बाधा आएगी। त्रिवेन्द्रम में रेलवे अस्पताल को एक आयुर्विज्ञान कॉलेज में बदलने और त्रिवेन्द्रम में एक बॉटलिंग संयंत्र की मांग को भी इस बजट में अस्वीकृत कर दिया गया। कलक्कड़ में रेलडिब्बा कारखाने के लिए 25 लाख रुपए की बहुत बड़ी धनराशि आवंटित की गई है। अंगमाली-सबरीमाला रेलवे लाइन, जो सबरीमाला तीर्थयात्रा के लिए अत्यंत लाभदायक साबित होती, की भी उपेक्षा की गई है। केरल में एक ही यात्री रेलगाड़ी बची है। मंत्री जी केरल में उप-नगरीय रेलगाड़ी सेवा की मांग पर विचार करने में भी असफल रहे हैं। त्रिसूर-कोल्लेगोड के बीच नई लाइन की मांग को मान्यता दिया जाना बाकी है।

अपना भाषण समाप्त करते हुए मैं दृढ़ संकल्प के साथ कहना चाहूंगा कि रेल बजट 2014 अत्यधिक अश्रेयस्कर कांग्रेस शासन की उसी कॉर्पोरेट समर्थक नीति, वह भी और अधिक आक्रामक रूप में, की निरंतरता के सिवाए नहीं है।

*श्री आर. धुवनारायण (चामराजनगर) : मैं इस सम्माननीय सभा में केन्द्रीय रेल बजट 2014-15 पर अपने विचार रखने के लिए इस अवसर का उपयोग करूंगा। श्री सदानन्द गौड़ा जी ने 08 जुलाई, 2014 को इस सम्माननीय सभा में अपना रेल बजट प्रस्तुत किया। यद्यपि उन्होंने इस देश के नागरिकों की उम्मीदों को पूरा करने का प्रयास किया परन्तु वह सफलतापूर्वक इसका समाधान नहीं कर पाए।

जैसा कि हम सभी को जानकारी है कि वर्तमान में भारतीय रेलवे को वित्तीय स्थिति सुधारने दके लिए समयबद्ध रूपरेखा के साथ स्थिर कार्य योजना की आवश्यकता है परन्तु ऐसा लगता है कि माननीय मंत्री ने समय की मांग का पूर्ण रूप से समाधान नहीं किया है।

माननीय मंत्री ने बुलेट ट्रेनों और नई उच्च गति की रेलगाड़ियों जैसी बहुत ही महत्वाकांक्षी परियोजनाओं की बात की है। सच बात तो यह है कि गत 30 वर्षों में 1,57,883 करोड़ रुपए की लागत वाली 676 परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है परन्तु, केवल 317 परियोजनाएं ही पूरी हो पायी हैं। इस परिस्थिति में, माननीय मंत्री जी को नई परियोजनाओं की अपेक्षा अत्यधिक राजस्व सृजन करने वाली और लोगों द्वारा मांग की जाने वाली परियोजनाओं को पूरा करने का उच्च प्राथमिकता देनी चाहिए थी।

ऐसा लगता है कि माननीय मंत्री ने पहचान की गई राजस्व सृजन करने वाली लाइनों के दोहरीकरण को प्राथमिकता नहीं दी है ताकि भारतीय रेलवे बिना निवेश और विलंब के अपने राजस्व स्रोतों को बेहतर बना सके।

2000 से बढ़ाकर 7200 टिकट प्रति मिनट की ई-टिकट सुविधा को बेहतर बनाने की योजना है परन्तु माननीय मंत्री ने इस सुविधा को समयबद्ध तरीके से कार्यान्वित करने के लिए सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना की उपलब्धता के बारे में बात नहीं की है।

माननीय मंत्री ने 14000 नए आरपीएफ कार्मिकों की भर्ती के बारे में भी बात की है परन्तु वास्तव में 3000 पद पहले से ही रिक्त पड़े हैं और मौजूदा रिक्तियों को भरने की कोई समयबद्ध योजना नहीं है।

रेलवे प्लेटफार्मों पर हाथ से सफाई करने में शामिल कर्मचारियों को आधुनिक उपकरण प्रदान करने, शौचालय तथा नई प्रौद्योगिकी के कार्यान्वयन जैसे कल्याणकारी कार्यों के संबंध में योजना या विचार इस सम्पूर्ण बजट भाषण में है।

मैं कर्नाटक में चामराजनगर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ और रेलवे अवसंरचना की आवश्यकता है। चामराजनगर और बेंगलूरु के

बीच नई लाइन और मैसूर के रास्ते स्टेशनों के बीच नई रेलगाड़ी, भारतीय रेलवे रिपोर्ट के अनुसार अर्थक्षम है। अतः मैं माननीय रेल मंत्री से अपने संसदीय क्षेत्र की मांगों पर विशेष ध्यान देने का आग्रह करता हूँ।

बेंगलूरु से चामराजनगर तथा कोल्लेगल, मलावल्ली और कनकपुरा के रास्ते चालू नई रेलवे लाइन के निर्माण, जो बेंगलूरु से सत्यमंगला परियोजना के चरण-1 का हिस्सा है, में तेजी लाने के लिए अधिक निधियां आवंटित की जाएं।

बेंगलूरु से चामराजनगर वाया मैसूर (जो पूर्ववर्ती अंतरिम रेल बजट में घोषित/स्वीकृत की गई थी) के बीच नई सीधी रेलगाड़ी चलाई जाए।

(1) बडंगप्पे रेलवे समपार और (2) चिन्नाडागुडी हुडी रेलवे समपार पर 50:50 व्यय के अंतर्गत राज्य सरकार के सहयोग से दो नए रेलवे ऊपरी पुलों (आरओबी) का निर्माण।

अधिकांश दैनिक श्रमिक, महिलाएं, छात्रों और अन्य लोग बेंगलूरु और चामराजनगर के बीच रेलगाड़ियों पर निर्भर हैं। यदि इन नई रेलगाड़ियों को शीघ्रतिशीघ्र चालू किया जाता है तो राज्य राजधानी में विद्यमान चिकित्सा सुविधाओं तक लोगों की पहुंच हो सकती है।

चामराजनगर जिला अपने सृजन बन क्षेत्र और संस्कृतिक विविधता के लिए जाना जाता है, जो चामराजनगर जिले को पारिस्थितिकी पर्यटन हेतु उत्तम अनुकूल स्थान बनाता है। बेंगलूरु में चामराजनगर तक नई सीधी रेलगाड़ी पारिस्थितिकी पर्यटन क्रियाकलापों को बढ़ाने में मदद करेगा।

ये तीन चमराजनगर संसदीय क्षेत्र के लोगों की मुख्य आवयकताएं हैं। अतः एक बार पुनः, मैं माननीय रेलमंत्री से अनुरोध पर विचार करने का आग्रह करता हूँ।

***श्रीमती पी.के. श्रीमथि टीचर (कन्नूर) :** मैं श्री सदानंद गौड़ा, माननीय रेल मंत्री द्वारा 8 जुलाई, 2014 को लोक सभा में प्रस्तुत रेलवे बजट 2014-15 पर परिचर्चा पर अपने विचार अभिव्यक्त करती हूँ। यह स्पष्ट रूप से अल्प संसाधन के संगठन में प्रतिस्पर्धी मांगों को संतुलित करने की एक प्रक्रिया है।

बजट पूरे देश के लिए दूरदृष्टि की कमी वाला है। यह एक लीपापोती वाली प्रक्रिया है, प्रस्ताव अधिक और व्यवहारिक कम है। यात्री किरायों में 14.2 प्रतिशत और गत माह मालभाड़ा शुल्क में 65 प्रतिशत की वृद्धि करने के पश्चात्, रेल मंत्री के पास इस पहले बजट में ज्यादा करने के लिए कुछ नहीं था। बजट दर्शाता है कि रेलवे खराब स्थिति में है। रेलवे को अर्जित प्रति रुपए में से 94 पैसे कार्य करने होते थे, जिसमें से मात्र

6 पैसे अधिशेष हैं। तंत्र चालू परियोजनाओं को पूर्ण करने के लिए आवश्यक निवेश की भारी मात्रा को वहन नहीं कर सकता है, नए को शुरू करने की बात तो अलग है।

जब नई बुलैट रेलगाड़ियों को 500 कि.मी. की अल्प दूरी के लिए 60,000 करोड़ रुपए की पूर्णतः नई अवसंरचना की आवश्यकता होगी, उच्च गति की रेलगाड़ी 160 और 200 कि.मी. प्रति घंटा के विद्यमान नेटवर्क को अद्यतन कर सकते हैं। बजट स्पष्ट रूप से यात्री सुविधाओं, स्वच्छता, सुरक्षा और संरक्षा पर ध्यान केंद्रित करता है। कम्प्यूटरीकृत आरक्षण प्रणाली का अद्यतन एक स्वागत योग्य पहल है।

इसके साथ, यह नोट करना वास्तव में दुःखद है कि इतिहास में पहली बार, केरल को चालू रेलवे बजट में पूर्ण रूप से अनदेखा किया गया है। केरल को दी गई मात्र एक राहत कर्नाटक में बैदुर से कासरगोड़ तक यात्री रेलगाड़ी केरल की उत्तरी यात्रा है। अन्य दुःखद बात यह है कि कर्नाटक सीमा में कंजंगोड (केरल के उत्तरी जिले में) से पंथूर तक नई रेलवे लाइन हेतु सर्वेक्षण है। बजट ने केरल सरकार और तिरुवनंतपुरम तथा पालक्कड़ रेलवे मंडलों द्वारा प्रस्तुत मांगों को पूर्ण रूप से अनदेखा कर दिया है प्रस्तावित एक कांजिकोड कोच कारखाना और जो चेरथला में डिब्बा कंपोनेंट कारखाना के प्रति पूर्ण उपेक्षा है।

नव गठित तिरुवनंतपुरम-चेंगन्नूर उप-नगरीय परियोजना भी बजट में स्थान नहीं पा सकी। पिछले बजट में केरल हेतु दिए गए आश्वासन मात्र घोषणाएं बनी हुई हैं। केरल के प्रति भद्दा मजाक और अनदेखी ऐसे समय में की गई है जब मंत्री जी ने 58 नई रेलगाड़ियां घोषित की हैं और नए बजट में 11 रेलगाड़ियों के मार्ग का विस्तार किया है।

वर्तमान में केरल में अति धीमी गति से चलने वाली परियोजनाएं (एक) कोट्टयम और अलेप्पी के रास्ते एर्नाकुलम से लाइनों का दोहरीकरण, (दो) शोर्नूर-मंगलापुरम मार्ग का विद्युतीकरण और (तीन) पालक्कड़-पोल्लाची, कोल्लम-शेनकोट्टाई मार्गों का बड़ी लाइन में परिवर्तन। गत 11 वर्षों के दौरान निधियों की कमी के कारण, अलेप्पी, कोट्टयम मार्गों में दोहरीकरण कार्य को केवल 51 कि.मी. के लिए ही पूर्ण किया जा सका। इस स्थिति में, शोर्नूर-मंगलपुरम लाइन का विद्युतीकरण को वर्ष 2016 तक ही पूर्ण किए जाने की आशा की जा सकती है। पुनालुर से शेनोकोट्टाई तक की मीटर गेज लाइनों का बड़ी गेज लाइनों में परिवर्तन हेतु पर्याप्त निधि आवंटन नहीं की गई है। रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने के उद्देश्य से राज्य में आधुनिक संचार प्रणाली के शुरू करने के लिए तत्काल आवश्यकता है। नेमोन और कोट्टयम पर कोचुवेली टर्मिनल और कोचिंग डिपो के विकास हेतु राज्य की मांग लंबित हैं। रेलवे से डिब्बा-निर्माण पर पिछले आश्वासन, दक्षिण भारत में अलापुजा बड़े में तीर्थ स्थल सबरीमाला के रेलवे मानचित्र पर लाने के लिए अंगमाली-सबरी रेल लाइन

हेतु आबंटन, बजट में पूर्ण नहीं किए गए हैं। चैन्ने-बेंगलूरु-एर्नाकुलम-तिरुवनंतपुरम उच्च गति रेल गलियार बजट में शामिल नहीं था। राज्य सरकार के 3,330.78 करोड़ रुपए के रेपिड रेल ट्रांजित प्रणाली को आंशिक विम्पोषा करने के प्रमाणों के रेलवे द्वारा अस्वीकार कर दिए गए। राज्य और रेलवे प्राधिकरण 2009-10 में राज्य राजधानी हेतु रेलवे चिकित्सा महाविद्यालय और ओपीडी तथा स्वीकृत नैदानिक केंद्र को अगली जामा पहनाने हेतु और पूर्ववर्ती बजट में यात्रियों के लिए पेयजल उपलब्ध करने हेतु घोषित बोटलिंग संयंत्र की केन्द्रीय रेल मंत्री से उम्मीद लगा रहे थे।

मेरे संसदीय क्षेत्र, कन्नूर में केरल की महत्वाकांक्षी परियोजना, कन्नूर हवाईअड्डा निर्माणाधीन है। यात्रियों को यात्रा सुविधाएं देने के उद्देश्य कसे भावी विमानपत्तनों तक लाइन का निम्नण किए जाने की आवश्यकता है। कन्नूर-मटानूर रेल लाइन के निर्माण के लिए केरल सरकार का निवेदन रेल मंत्रालय के पास पिछले तीन वर्षों से लंबित पड़ा हुआ है। माननीय प्रधानमंत्री, तथा माननीय रेल मंत्री को केरल के मुख्य मंत्री द्वारा इस संबंध में पहले ही एक अभ्यावेदन दिया गया है।

प्रस्तावित कन्नूर-मटानूर रेल लाइन के सर्वेक्षण की अनुमति रेल बजट 2011-12 में दी गयी थीं। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार 23 कि.मी. लम्बी रेल लाइन के लिए 237 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। यद्यपि रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट प्रस्तुत की गयी थी। परन्तु परियोजना अभी तक यथार्थ रूप नहीं ले सकी है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से अपने निर्वाचन क्षेत्र के लोगों के सपने को पूरा करने के लिए आवश्यक राशि स्वीकृत करने का अनुरोध करती हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान भारतीय रेलवे में निम्नलिखित विसंगतियों की ओर भी दिलाना चाहूंगी:—

1. रेलवे प्लेटफार्मों पर खड़े होना अत्यंत कठिन है क्योंकि रेलवे पटरियों पर मानव अपशिष्ट से तीव्र दुर्गंध उत्पन्न होती है। मानव अपशिष्ट से ना केवल रेल पटरियों में जंग लगता है बल्कि यात्रियों के स्वास्थ्य पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। इसलिए जैव शौचालय परियोजना को शीघ्रातिशीघ्र कार्यान्वित किया जाना चाहिए।
2. केरल जानी वाली रेलगाड़ियों के डिब्बों काफी पुराने हैं और उनमें चूहों और काकरोचो का आतंक है। केरल जानी वाली रेलगाड़ियों के वातानुकूलित डिब्बों के मामलों में भी यह सच है। अनेक बार वातानुकूलित संयंत्र काम नहीं करते जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को काफी असुविधा होती है। अनेक ऐसी घटनाएं हुई हैं जब यात्रियों के बैगों को चूहों द्वारा कुतर लिया गया। अनेक शौचालयों में सलाइडिंग शीशे नहीं हैं।

इससे यात्रियों विशेषकर महिलाओं को शौचालय जाने में भारी असुविधा होती है। यद्यपि शौचालयों को साफ करने के काम का निजीकरण कर दिया गया है तथापि विभिन्न स्टेशनों पर शौचालयों के साफ नहीं किया जाता है। अनेक रेलगाड़ियों के शौचालयों में पाइप और नल गायब है। खिड़कियों के शहर ठीक प्रकार से बंद नहीं होते जिसके परिणामस्वरूप डिब्बों में धूल ठंड और गर्म हवा अंदर आती है। अतः यह निवेदन है कि केरल जाने वाली रेलगाड़ियों के डिब्बों के स्थान पर नए डिब्बे लाए जाएं।

3. यह पाया गया कि यात्रियों के दिए गए गर्म कपड़ों को कभी नहीं धोया गया/ड्राईक्लीन नहीं किए जाने/यह उल्लेख करना व्यर्थ है कि इन साफ नहीं किए गए गर्म कपड़ों के प्रयोग से यात्रियों में बीमारियां फैलती हैं। यात्रियों को बताया गया है कि भारतीय रेलवे ने रेलगाड़ियों में तैलिए देना बंद कर दिया है। इस पर तत्काल ध्यान दिए जाने और कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता है।

इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से विनम्रतापूर्वक केरल के लोगों की वास्तविक मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक ध्यान दिए जाने का निवेदन करती हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करना चाहूंगी।

[हिन्दी]

श्री धनंजय महाडीक (कोल्हापुर) : सभापति महोदय, धन्यवाद कि आपने मुझे इस अवसर पर बोलने का मौका दिया। मैं अपनी पार्टी के नेता आदरणीय पावर साहब का भी आभारी हूँ कि उन्होंने मुझे यहां पर बोलने का मौका दिया है।

पहले तो मैं आदरणीय रेल मंत्री जी का और आदरणीय प्रधानमंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ, उन्हें बधाई देता हूँ कि इस बजट में उन्होंने बुलेट ट्रेन इंद्रोड्यूस की है और कई सारी स्पीड ट्रेंस भी हमारे देश में शुरू कर रहे हैं। जब हम बाहर जाएंगे तो हम भी अपना सीना चौड़ा करके लोगों से कहेंगे कि हमारे देश में भी बुलेट ट्रेन है।

सभापति जी, इस बजट से महाराष्ट्र के लोग खुश नहीं हैं। जैसा कि महाराष्ट्र के अन्य सदस्यों ने भी कहा, खासकर साउथ महाराष्ट्र के लोग खुश नहीं हैं। जैसा कि आप जानते हैं कि इंडिया की इकोनामी में मुंबई का बहुत इंपॉर्टेंट रोल रहा है, महाराष्ट्र का इंपॉर्टेंट रोल रहा है। उस हिसाब से महाराष्ट्र में जो नयी लाइंस या पुरानी लाइंस जिनका काम चल रहा था, उसके बारे में कोई भी प्रयोजन नहीं किया गया है। मैं एक उदाहरण देना चाहूंगा कि महाराष्ट्र में 225 किलोमीटर का रेल गेज का काम शुरू

हुआ। वह काम बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। इसके धीमी गति से चलने इसकी कॉस्ट बढ़ सकती है, इसलिए इसका काम तीव्र गति से होना चाहिए। आपने पहले सदन में सुना होगा कि महाराष्ट्र में कई जिलों में नयी रेलों की घोषणा की थी, लेकिन उसकी भी कोई शुरुआत या प्रयोजन यहां पर नहीं दिखा।

आप जानते हैं कि मुंबई के सभी स्टेशंस में बहुत ज्यादा भीड़ होती है। वहां पर ज्यादा एटीवी मशीन्स लगाने की जरूरत है, इसका कोई प्रयोजन इस बजट में हमें नहीं दिखा। इसकी वजह से टिकट मिलने में लोगों को सुविधा हो सकती है इसलिए ज्यादा एटीवी मशीन्स लगानी चाहिए। सभी रेलवे स्टेशंस पर एस्केलेटर्स की जरूरत है। ज्यादा भीड़ होने की वजह से फिजिकली डिसेबल्ड या असाधारण लोगों को दिक्कतें होती हैं, वहां पर उन्हें एस्केलेटर्स की जरूरत पड़ती है।

महोदय, मुंबई में बहुमंजिला पार्किंग की भी सुविधा होना जरूरी है क्योंकि सभी स्टेशन कंजस्टेड एरिया में हैं। पार्किंग में वहां बहुत असुविधा होती है। अगर वहां बहुमंजिला पार्किंग की सुविधा मंत्रालय के माध्यम से हो तो लोगों को सुविधा हो सकती है। मुंबई शहर के ट्रांसहाबर् पर डीसी लाइन को एसी लाइन में कन्वर्ट करना कई सालों से लम्बित है, उस पर भी विचार होना चाहिए। उसका कोई प्रोजेक्ट इस बजट में नहीं दिखा।

महिलाओं की सुरक्षा के लिए महिला ट्रेन के डिब्बे में सीसीटीवी कैमरे का प्रोजेक्ट होना चाहिए, वह प्रोजेक्ट भी हमें इसमें देखने को नहीं मिला है। मुंबई की स्थानीय ट्रेनों में 9 डिब्बों के 12 डिब्बों में परिवर्तन होने की घोषणा हुई थी। महोदय, मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि अगर इन रेलों के डिब्बे बढ़ते हैं तो लोगों को बहुत सुविधा होगी।

पुणे-नासिक की 265 किलोमीटर की एक नयी रेल लाइन की घोषणा हुई थी, उसका सर्वे भी हुआ था, पर योजना आयोग ने इसे मंजूरी नहीं दी है। इसका क्या कारण है, वह हमें पता नहीं है। अगर आप फिर से इसकी शुरुआत करें तो महाराष्ट्र के लोगों को एक अच्छी योजना इससे मिल सकती है। पुणे-मिरज-कोल्हापुर डबल लाइन का प्रस्ताव मंजूरी के लिए भेजा गया था। रेल बोर्ड ने उसको भी नामंजूर किया है, वजह पता नहीं है। बहुत सारा ट्रैफिक इस रूट पर चलता है, उसे इससे सुविधा हो सकती है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उसको फिर से आप खोलें और उसे सैंक्शन करवा दें। कराड-चिपलुन नयी लाइन की घोषणा हुयी थी। महाराष्ट्र सरकार ने कराड-चिपलुन लाइन के लिए पचास टका रकम खुद इनवेस्ट करने की बात कही थी, लेकिन उस पर भी कोई विचार या प्रोजेक्ट इस बजट में नहीं दिखा, कृपा करके इस

पर भी आप विचार करें। बारामती-लोमंद नयी लाइन सैंक्शन हुयी है, उसका भी काम बहुत धीमी गति से चल रहा है या पूरा नहीं हुआ है, उस पर विचार होना चाहिए। मुंबई-बेंगलुरु इंडस्ट्रियल कोरीडोर ट्रेन की जो घोषणा हुयी है, मैं विनती करूंगा कि वह कोल्हापुर से होते हुए जाए, ताकि कोल्हापुर, सतारा क्षेत्र का भी विकास इस कोरीडोर ट्रेन के माध्यम से हो।

महोदय, आखिर में मैं कोल्हापुर पर आता हूँ, मेरी कांस्टीट्यूएन्सी कोल्हापुर है। जैसा कि आप सभी जानते हैं कि कोल्हापुर में महालक्ष्मी जी का वास है। शाहू महाराज जी का जन्म स्थान कोल्हापुर है। वर्ष 2016 में कोल्हापुर स्टेशन को 125 साल पूरे हो रहे हैं। इस रेलवे स्टेशन पर बहुत सारे लिकेजेज हैं, स्लैब नीचे आए हुई है, टायलेट की सुविधा नहीं है। यहां पर सिर्फ तीन प्लेटफार्म्स हैं जिनमें से दो प्लेटफार्म्स पर शेड्स नहीं हैं। यहां पर लोगों को धूप में खड़ा होना पड़ता है। यहां पर महिलाओं के लिए टायलेट की सुविधा नहीं है। आपके माध्यम से हम मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि 125वीं वर्षगांठ पर कोल्हापुर को आप एक मॉडल रेलवे स्टेशन दें जिससे सारी सुविधाएं हों। आप हाइटेक रेलवे स्टेशंस बनाना चाहते हैं। अगर एक हाइटेक रेलवे स्टेशन कोल्हापुर को मिल जाए तो महाराष्ट्र के लोग बहुत सुखी हो जाएंगे। हमने कोल्हापुर के लिए 4 ट्रेनों की मांग की थी। इनकी मांग पिछले 15 सालों से हो रही है — कोल्हापुर-हावड़ा, कोल्हापुर-अहमदाबाद, कोल्हापुर-कोंकण रेलवे, जो बेलगाम से गोवा जाएगी और कोल्हापुर-मुम्बई फास्ट ट्रेन, बहुत ट्रैफिक होने के कारण लोगों को टिकट नहीं मिलता है, जिसके कारण लोगों को बहुत असुविधा होती है। इन चारों ट्रेनों में से एक का भी प्रोजेक्ट बजट में नहीं है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह दरखास्त करता हूँ कि आप अपने सप्लिमेंट्री रेल बजट में इन ट्रेनों के बारे में फिर से विचार करें।

माननीय सभापति महोदय, मैंने रेल बजट को फेसबुक पर डाला जिसकी बहुत आलोचना हुई। इसे 6000 लाइक्स मिले। इस पर 1100 लोगों ने कमेंट किया। एक ने बोला कि चुनाव के पहले आप बहुत डींगें मारते थे लेकिन आप यहां एक भी रेल नहीं ला पाए, क्या हुआ, क्या बात है? एक बोलता है कि रेल नहीं ला पाए तो कम-से-कम उसका भोपू, हॉर्न ले कर आइए। एक बोलता है कि हमारे लिए कुछ करिए। मैं आलोचना नहीं करना चाहता हूँ लेकिन लोगों को हम से बहुत अशाएं हैं। हम 21वीं सदी के युवक हैं। हम से लोगों की अपेक्षाएं ज्यादा हैं।

मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा था कि भारतीय रेल राष्ट्रीय संपत्ति है।... (व्यवधान) यह मेरा पहला भाषण है। कृपया मुझे बोलने के लिए एक और मिनट दीजिए।

श्री धनंजय महाडीक : सभापति महोदय, आप जानते हैं कि आम आदमी चाहे वे लोअर लेवल के हों, मिडल क्लास के हों या हायर क्लास के हों, वे रेल से सफर करना पसंद करते हैं। उनको रेल का सफर सुरक्षित महसूस होता है, सस्ता महसूस होता है, अगर ऐसा है, रेल राष्ट्रीय संपत्ति है, तो फिर इसके रेट्स बढ़ाने की क्या जरूरत थी? आप एक सोशल काउज समझ कर रेल के बढ़े हुए रेट्स को वापस कर, आप वही रेट्स रखेंगे तो लोगों को सुविधा होगी। कोल्हापुर से बहुत सारे समान जाते हैं। वहां से चप्पल एवं अन्य समान देश के अन्य हिस्सों में जाते हैं। आपने गुड्स ट्रेन के भी रेट्स बढ़ाए हैं जिससे लोगों को कठिनाइयां हो रही हैं। मैं एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहता हूँ कि दो दिन पहले हमारे निर्वाचन क्षेत्र से एक छोटी-सी बच्ची आकांक्षा का फोन आया। वह मुझे मामा बुलाती है क्योंकि उसकी मां मुझे राखी बांधती है। वह कह रही थी कि मामा मम्मी खाना अच्छा नहीं बनाती है। मैंने बोला कि क्या हुआ, तुम मम्मी का फोन दो। मैंने उसकी मम्मी से पूछा।... (व्यवधान) मम्मी ने बताया कि वह आज-कल खाने में प्याज नहीं डालती है क्योंकि प्याज बहुत महंगा हो गया है। आप लोक सभा में गए हैं तो प्याज की दर कम करवाइए।

सभापति महोदय, मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम से लोगों की बहुत-सारी अपेक्षाएं हैं, उम्मीदें हैं, लोग समझते हैं कि हम सुपरमैन हैं। हम एक बाण चलाएंगे तो बारिश हो जाएगी। हम एक बाण चलाएंगे तो सिमेंट की सड़कें बन जाएंगी, पर ऐसा नहीं है। मैं आपके माध्यम से इतना ही कहना चाहूंगा कि रेट्स रोल बैक करिए और कोल्हापुर के लिए कुछ नई ट्रेनों का इंतजाम करिए।

[अनुवाद]

***श्री बी. सेनगुट्टुवन (वेल्लोर) :** सर्वप्रथम मैं वर्ष 2014-15 के लिए दूरदर्शी और प्रगतिशील रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए सरकार को बधाई देना चाहता हूँ। मेरा ऐसा मानना है कि बजट से भारतीय रेल की दशा में परिवर्तन होगा और यह देश को उन्नति की ओर ले जाएगा। बजट का मुख्य आकर्षण महत्वकांक्षी परियोजनाएं जैसे बुलेट रेलगाड़ियां आरंभ करना, हीरक चतुर्भुज रेल लाइन और निजी क्षेत्र की भागीदारी है। नीरस परिस्थिति में रेल यात्रा को आकर्षित करने के साथ यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करना सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा उपायों की घोषणा की गई है।

इसमें कोई सन्देह नहीं कि बजट में कुछ अलग और लोकल भावन बातों को समाप्त करने का साहस दिखा कर इसे नया आयाम दिए जाने के लिए सरकार की सराहना की जानी चाहिए। माननीय मंत्री की आलोचना के बावजूद वे दृढ़ रहे इसकी प्रशंसा की जानी चाहिए।

तथापि, मैं यह महसूस करना हूँ कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र के कतिपय मुद्दे हैं जिनका कुछ समायोजन के पश्चात् रेलवे द्वारा समाधान किया जा सकता है। जैसा कि आप अवगत है मैं वेल्लोर लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जिसमें वेल्लोर, गुडियात्म, अंबुर और वानीयमनडी जैसे शहर आते हैं। निकतम सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन करपाड़ी है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की मांग है कि माननीय मंत्री कृपया निम्नलिखित मुद्दे पर विचार करे जिनके बारे में मेरा मानना है कि रेलवे द्वारा थोड़ा ध्यान दिए जाने से इनका समाधान किया जा सकता है:-

1. करपाड़ी-वेल्लुपुरम क्षेत्र पर आमाम परिवर्तन के सभी लंबित कार्यों से तेजी लाई जाए और इस मार्ग पर तमिलनाडु में दक्षिणी गंतव्यों की ओर जाने वाली और अधिक एक्सप्रेस रेलगाड़ियां चलाई जाए इससे चेन्नई इरोड़ मार्ग पर यातायात में कमी आएगी।
2. राज्य सरकार के साथ वेल्लोर निगम के सहयोग से वेल्लोर वेल्लुपुरम लाइन पर अरियूर समपार पर ऊपरी रेलवे पुल का निर्माण किया जाए। यह अरियूर के स्थित प्रसिद्ध गोल्डन टैमल को एक सुगम मार्ग प्रदान करेगा जहां पर विशेषकर सप्तांत और अवकाश वाले दिनों में कर्नाटक और आंध्र प्रदेश से काफी तीर्थ यात्री और पर्यटक आते हैं।
3. सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेनों, इंटर सिटी एक्सप्रेस: चेन्नई-कोयम्बटूर (ट्रेन संख्या 12679 और डाउन ट्रेन 12680), तिरुवनंतपुरम-चेन्नई एक्सप्रेस (ट्रेन संख्या 12695 और डाउन ट्रेन 12696) और चेन्नई-बंगलौर इंटरसिटी एक्सप्रेस (ट्रेन संख्या 12609 और डाउन ट्रेन 12610) का गुडियट्टम में ठहराव। गुडियट्टम शहर की जनसंख्या लगभग 6 लाख है और यहां लुंगी, दियासलाई और बीड़ी का निर्माण कारोबार है एवं इनका बंगलौर, त्रिवेन्द्रम और कोयम्बटूर के कारोबारियों के साथ संपर्क है दुर्भाग्यवश, गुडियट्टम के नागरिकों के लिए बंगलौर, कोम्बटूर और त्रिवेन्द्रम तक जाने के लिए कोई उचित रेल संपर्क नहीं है। इन ट्रेनों के गुडियट्टम में ठहराव से रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी और संबंधित शहरों में कारोबारी समुदायों को लाभ होगा। चूंकि बंगलौर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 46 से दूर स्थित है, इसलिए इस शहर के लिए ट्रेन सेवा अनिवार्य है।
4. गुडियट्टम शहर चेन्नई में लगभग 155 कि.मी. दूर है। चूंकि यह 150 कि.मी. के दायरे में नहीं है, इसलिए ट्रेन से यात्रा करने वाले मासिक टिकट के पात्र नहीं हैं। ट्रेन यात्रियों की

संख्या अच्छी खासी है और यदि इन्हें मासिक टिकट की सुविधा लेने की अनुमति दी जाए तो रेल के उपयोगकर्ताओं को बड़ा लाभ होगा।

5. यहां यह उल्लेख करना गलत नहीं होगा कि वेल्लूर शहर और वेल्लूर जिले के नागरिक भारत में अलग-अलग स्थान पर जाने के लिए कटपदी जंक्शन का इस्तेमाल करते हैं। वेल्लूर एक प्रमुख शहर है जहां नियमित रूप से पर्यटकों, तीर्थयात्रियों और रोगियों का आना होता है। यहां यह उल्लेखनीय है कि प्रसिद्ध वीआईटी विश्वविद्यालय जो लगभग 15000 छात्रों की शैक्षणिक आवश्यकता को पूरा करता है, वेल्लूर में अवस्थित है। साथ ही, सीएमसी अस्पताल भी यहीं है जहां देशभर में प्रतिदिन रोगी आते हैं। इसके अलावा गौल्डन टेम्पल भी यहां है जहां बड़ी संख्या में तीर्थयात्री आते हैं। हालांकि कटपदी रेलवे स्टेशन पर बड़ी संख्या में यात्रीगण आते हैं किन्तु इतनी संख्या में यात्रियों को संभालने के लिए यहां पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं यह स्टेशन बेहद खराब हालत में है जिसके विस्तार, जीर्णोद्धार और नवीनीकरण के लिए गंभीर प्रयास किये जाने की आवश्यकता है। इस स्टेशन के प्लेटफार्मों पर उचित शेड नहीं है। ये प्लेटफार्म छोटे और उचित सुविधा रहित हैं। जब आपने रेलवे के आमूल-चूल परिवर्तन की चुनौती स्वीकार की है तो, यह कार्य सरकार की आकांक्षाओं को ध्यान में रखते हुए होगा। कटपदी रेलवे स्टेशन को तत्काल उन्नत बनाया जाए और आधुनिकीकृत किया जाए ताकि प्रतिदिन इसका इस्तेमाल करने वाले हजारों यात्रियों को सहायता प्राप्त हो।

6. वेल्लूर स्थित क्रिश्चियन मेडिकल कॉलेज हॉस्पिटल में इलाज के लिए यहां पहुंचने हेतु उत्तर भारत और पूर्वोत्तर राज्यों से बड़ी संख्या में रोगी कटपदी रेलवे स्टेशन पर उतरते हैं। इस रेलवे स्टेशन पर रोगी अनुकूल वातावरण की पूर्णतः कमी है। इस पहलू की जांच की जाए। यहां आने वाले रोगियों और तीर्थयात्रियों की सहायता के लिए कटपदी रेलवे स्टेशन पर एक सहायता-डेस्क की भी स्थापना की जाए।

मुझे आशा है कि उत्कृष्ट नेतृत्व के तहत सरकार और भारतीय रेलवे इन तथ्यों पर विचार करते हुए इन आवश्यक मांगों को पूरा करेंगे कि ये मांगें न सिर्फ मेरे संसदीय क्षेत्र अपितु समग्र भारत के लोगों के हितों में हैं और यह आभार होगा कि ये आवश्यक मांगें यथाशीघ्र पूरी हों।

श्री के.एच. मुनियप्पा (कोलार) : माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का विरोध करने के लिए खड़ा हुआ

हूँ। यह सही है कि रेल मंत्री एक नेक व्यक्ति हैं। उन्हें राष्ट्रीय स्वयं सेवक संघ से प्रशिक्षण प्राप्त हुआ है और उन्होंने स्वयं को उसी धरे तक सीमित कर लिया है। चूंकि हमारा प्रशिक्षण सेवा दल कांग्रेस द्वारा हुआ है, इसलिए हमें भारत के सभी धर्मों के लोगों को साथ लेकर चलना है जिन्होंने स्वतंत्रता के लिए संघर्ष किया है, इनमें हिन्दू, मुस्लिम, सिक्ख, ईसाई और पारसी शामिल हैं। हम यह भी मानते हैं कि भारत को केवल एक धर्म के माध्यम से स्वतंत्रता नहीं प्राप्त हुई है। इस देश के सभी धर्मों के लोगों द्वारा बहाए गए रक्त, पसीने और दिए गए बलिदान के कारण महात्मा गांधी जी के नेतृत्व में हमें स्वतंत्रता प्राप्त हुई है।

मैं माननीय मंत्री जी को महात्मा गांधी के जन्मस्थल के बारे में सूचना देना चाहूंगा। यदि आप यूपीए सरकार के गत दस वर्ष के इतिहास में झांके तो आप पाएंगे कि प्रत्येक वर्ष एक या दो ट्रेनें महात्मा गांधी के जन्म स्थल पोरबंदर के लिए चलायी गयीं। आपने महात्मा गांधी के जन्म स्थल के लिए एक भी ट्रेन की घोषणा नहीं की है। हमने प्रत्येक वर्ष कमोबेश 10 से 21 ट्रेनें गुजरात के लिए दीं। आप रिकॉर्ड में देख सकते हैं। यूपीए की सरकार ने सोनिया गांधी जी और तत्कालीन रेल मंत्री दिनेश त्रिवेदी के कुशल नेतृत्व में गुजरात और कर्नाटक के कोलार जिले के लिए रेल कोच कारखानों की घोषणा की थी। तत्कालीन राज्य सभा सदस्य श्री अहमद पटेल जी रेल मंत्री के साथ बैठे थे और अनुरोध किया कि एक रेल कोच फैक्ट्री की स्थापना की जाए। वर्तमान प्रधानमंत्री जो उस समय मुख्य मंत्री थे, ने लिखित रूप में कहा कि "मेरे पास जमीन नहीं है। मैं जमीन उपलब्ध कराने में असमर्थ हूँ।" कर्नाटक सरकार ने जमीन दी है। अब इसे अनुमोदित कर दिया गया। मैं तत्कालीन रेल मंत्री खड्गे साहिब, सोनिया गांधी जी और भारत के तत्कालीन प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह को उनकी सहायता के लिए धन्यवाद देता हूँ। सदानंद गौड़ा जी, आप तो उस समय कर्नाटक के मुख्य मंत्री थे और आपने इस परियोजना को अनुमोदित किया था। कर्नाटक का मुख्य मंत्री बनने के पश्चात् श्री सिद्धारमैया ने 1200 एकड़ की जमीन निःशुल्क दी है। उन्होंने इसकी नींव डाली और कोलार में कार्य शुरू होने वाला है। उन्होंने 1000 करोड़ रुपए भी दिए हैं जो रेल कोच कारखानों के निर्माण की कुल लागत का पचास प्रतिशत है। तदनुसार अहमद पटेल जी के आग्रह पर हमने गुजरात के लिए भी एक रेल सवारी डिब्बा कारखाने की घोषणा कर दी है। लेकिन वहां पर इस संबंध में कोई कार्य नहीं हुआ है। वह इसके लिए कितने चिंतित हैं, यह आपको जानना होगा?

मैं इस सम्मानित सभा को विशेषरूप से बताना चाहता हूँ कि कांग्रेस जनता के बारे में कितनी चिंतित है। पंडित जवाहरलाल नेहरू द्वारा सन् 1952 में पेरम्बलुर, तमिलनाडु में इंटीग्रेल कोच फैक्ट्री आरंभ किया गया था। यह भारतीय रेल के विकास के महत्वपूर्ण कदमों में से एक है। हमारे

लिए क्षेत्रीय संतुलन अति महत्वपूर्ण है। श्री राजीव गांधी ने कपूरथला पंजाब में रेल सवारी डिब्बा कारखाना खोला था। 1984 में इंदिरा जी के समय में वर्नाटक में रेल पहिया कारखाना खोला गया था। जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे तब हमने रायबरेली में रेल सवारी डिब्बा कारखाना खोला था। हमने वह कार्य पूरा कर लिया है। अब इसमें हर वर्ष 1000 सवारी डिब्बों का उत्पादन होता है पटियाला में डीजल-लोको मोडर्नाइजेशन वर्क्स आरंभ किया गया था, उस समय इंदिरा जी वहां थीं। कांग्रेस सरकार द्वारा स्थापित किया गया बनारस का डीजल लोकोमोटिव वर्क्स इस देश के सबसे बड़े वर्कशॉपों में से एक है।

वर्तमान रेल बजट में किसी नई रेल सवारी डिब्बा अथवा वैगन कारखाने का उल्लेख नहीं किया गया है। हमने विगत 65 वर्ष सरकार चलाई है। क्या आप मुझे दिखा सकते हैं कि राष्ट्रीय लोकतांत्रिक गठबंधन सरकार ने कोई सवारी डिब्बा कारखाना या वैगन कारखाना खोला है? यही राष्ट्रीय लोकतांत्रिक गठबंधन और संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकारों के बीच अंतर है।

सम्मानित सभा के सामने जो अति महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहता हूं वह यह है कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रम पंडित जवाहरलाल नेहरू द्वारा शुरू किए थे। उन्होंने कहा था कि यह भारत के आधुनिक मंदिर हैं। जहां औद्योगिकीकरण है, वहां आर्थिक वृद्धि है। उन्होंने विश्व को बताया: "मुझे मालूम है कि देश को वास्तव में क्या चाहिए।" इससे इन्होंने एक तरफ रोजगार श्रजित किया दूसरी और औद्योगिकी वृद्धि हुई।

आर्थिक वृद्धि प्राप्त करने के लिए औद्योगिक वृद्धि बहुत महत्वपूर्ण है। दुर्भाग्यवश, पूर्ववर्ती राष्ट्रीय लोकतांत्रिक गठबंधन की सरकार के समय में सरकारी क्षेत्र के उपक्रम जैसे कि उदयपुर लक्ष्मी होटल, बंगलोर अशोक होटल यह सरकारी संपत्तियां थीं — जो बेच दी गईं। तत्कालीन राष्ट्रीय लोकतांत्रिक गठबंधन सरकार के चलाने का क्या यह तरीका था? उस समय श्री मदनलाल खुराना जी पर्यटन मंत्री थे। मैंने भी एक प्रश्न पूछा था लेकिन उसका उपयुक्त उत्तर नहीं दिया गया। सरकारी उपक्रम और ऐसे संगठन स्मारक हैं। उन्होंने दिल्ली के अशोक होटल को भी बेचने की कोशिश की। उस समय हमने इसे रोका था। मैं यह सब इसलिए कह रहा हूं कि सरकार को सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में धन का निवेश करना चाहिए और सरकार को इन्हें बनाए रखना चाहिए।

माननीय रेल मंत्री सभी चीजों को सरकारी निजी भागीदारी मॉडल के अंतर्गत करने की कोशिश कर रहे हैं। उस मॉडल का भाग (क) सही है। राज्य सरकार की भागीदारी अथवा साधारण ब्याज दर पर बाह्य स्रोतों से इकट्ठी की गई निधियां देश के विकास के लिए उपयोगी हो सकती हैं। यदि आप इनको निजी लोगों को देंगे, तो इनसे होने वाली आय उन्को मिलेगी और देश के लोग कठिनाइयों का सामना करेंगे...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री एस.पी. मुद्दाहनुमे गौड़ा (तुमकुर) : महोदय, वह रेल मंत्रालय के पूर्व राज्य मंत्री थे। उनके सुझाव महत्वपूर्ण हैं। कृपया उनको कुछ देर और बोलने दीजिए...(व्यवधान)

श्री के.एच. मुनियप्पा : महोदय, माननीय रेल मंत्री इन सभी को सरकारी निजी भागीदारी मॉडल के अंतर्गत लाना चाहते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री से भारतीय रेल के कार्य सावधानीपूर्वक करने का अनुरोध करता हूं। भारत व्यापक जनसंख्या वाला देश है। वह भारत की संपत्तियों को सरकारी निजी भागीदारी के नाम पर नहीं बेच सकते हैं। बाह्य स्रोतों से धन प्राप्त करने की कोशिश करें। राज्य सरकारें भी इनमें शामिल होने के लिए तैयार हैं।

महोदय, हमारे देश की स्वतंत्रता के पश्चात् कांग्रेस और संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकारें द्वारा 13,000 किलोमीटर की रेल लाइनें बिछाई गई थीं और संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार द्वारा 6,000 किलोमीटर यूनीगैज का निर्माण किया गया था।

महोदय, समय की कमी है। मैं इस बजट पर एक घंटे बोलने के लिए तैयार हूं। राष्ट्रीय लोकतांत्रिक गठबंधन सरकार, सरकारी संपत्ति को निजी लोगों को बेचने की कोशिश कर रही है। भगवान के लिए सरकारी संपत्तियों को निजी लोगों को न बेचें आप अपनी पूरी कोशिश करें। कई राज्य सरकारें आपकी मदद के लिए आगे आने को तैयार हैं।

अब, आप दिल्ली-मुंबई और दिल्ली कोलकाता माल गलियारे के बारे में जानते हैं। इन गलियारों में हमारा जापान से सहयोग है। यह महत्वपूर्ण क्षेत्रों में से एक है। मैं समझता हूं माननीय रेल मंत्री इसे समझेंगे।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री मुनियप्पा जी, अब आप समाप्त कीजिए क्योंकि आपका समय समाप्त हो गया है।

श्री के.एच. मुनियप्पा : महोदय, मैं सरकार से साधारण ब्याज दर पर बाह्य स्रोतों से धन प्राप्त करने और सरकारी संपत्तियों को निजी लोगों को न बेचने का अनुरोध करता हूं। यह मेरा हार्दिक अनुरोध है।

लंबित परियोजनाओं को पूरी करने के लिए रेल मंत्री को 5 लाख करोड़ रुपए की आवश्यकता है। माननीय मंत्री को उस तंत्र का पता लगाना होगा कि बाह्य स्रोतों से धन कैसे प्राप्त किया जाए। राज्य सरकारें भी इसमें शामिल होने को तैयार हैं। यह मेरा आपसे हार्दिक अनुरोध है। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री मुनियप्पा जी, आपकी पार्टी का 19 मिनट शेष समय बचा है जिसमें से आप 10 मिनट से ज्यादा समय ले चुके हैं इस चर्चा में भाग लेने के लिए कांग्रेस पार्टी के सदस्यों की लम्बी सूची है।

श्री के.एच. मुनियप्पा : हमारे नेता, श्री खड़गे जी ने भी हरित शौचालय प्रदान करने की अपने स्तर पर बेहतर कोशिश की थी। उन्होंने अनेक महत्वपूर्ण क्षेत्रों में कार्य करना शुरू किया था। मैं, माननीय रेल मंत्री से इन कार्यों को गंभीरता से करने का अनुरोध करता हूँ।

हमारी सरकार ने किसी क्षेत्र अथवा राज्य विशेष का ध्यान न रखते हुए अंतर से दक्षिण, दक्षिण के पूर्व, पूर्व से पश्चिम राज्यों अनेक क्षेत्रों में रेल लाइनों का निर्माण किया था। श्री सदानन्द गौड़ा जी, आपने केवल कुछ क्षेत्रों तक ही सीमित कर दिया है। आप केवल कर्नाटक अथवा गुजरात के ही मंत्री नहीं हैं। आप भारत सरकार के मंत्री हैं। आप सम्पूर्ण भारत के रेल मंत्री हैं। आपको सभी राज्यों के साथ एक जैसा व्यवहार करना चाहिए चाहे वह पश्चिम बंगाल हो, या गुजरात हो, या फिर उत्तर का राज्य हो अथवा दक्षिण का राज्य हो या फिर पूर्व दो अथवा पश्चिम का राज्य हो। माननीय रेल मंत्री से केवल यही मेरा अनुरोध है।

श्री पी.सी. मोहन (बेंगलूर केन्द्रीय) : रेल बजट 2014-15 की चर्चा में मुझे हिस्सा लेने का अवसर देने के लिए माननीय सभापति महोदय मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

सबसे पहले, मैं माननीय रेल मंत्री को श्री नरेन्द्र मोदी के रक्षक और कुशल नेतृत्व में अपना पहला और यथार्थवादी बजट पेश करने पर बधाई देता हूँ।

मैं बेंगलूर शहर में उप-नगरीय रेल सम्पर्क शुरू करने के माननीय मंत्री के निर्णय का स्वागत करता हूँ। जैसा कि हम सभी जानते हैं कि बेंगलूर बहुत तेजी से बढ़ रहा है। बेंगलूर में और उसके आसपास ट्रैफिक बहुत ज्यादा है। बहुत से ग्रामीण लोग हैं, जो काम, व्यवसाय और अन्य गतिविधियों के लिए बेंगलूर आना चाहते हैं। मुझे लगता है कि वहां उप-नगरीय ट्रेन परिवहन का सबसे अच्छा साधन है। इसे शुरू करने के लिए मैं माननीय मंत्री का धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, वर्तमान में बेंगलूर आने वाले एक लाख लोगों के लिए सिर्फ 25 सवारी/यात्रा रेलगाड़ियां हैं। करीब दो वर्ष पूर्व आरआईटीईएस ने एक रिपोर्ट दी थी, जिसमें कहा गया था कि यदि उप-नगरीय ट्रेन को बेंगलूर सिटी के उचित तरीके से जोड़ा जाए, तो अगले पांच वर्षों में करीब पांच से छह लाख लोग इस उप-नगरीय ट्रेन सम्पर्क का इस्तेमाल करेंगे।

इसलिए, इसे प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जाना चाहिए। आरआईटीईएस ने इस परियोजना के लिए 9,000 करोड़ रुपये के निवेश का श्री अनुमान लगाया था, जिस पर तत्कालीन सरकार भी इसकी लागत की 50 प्रतिशत हिस्सेदारी के लिए सहमत हो गई थी।

यात्री रेल नेटवर्क को कार्यान्वित करते वक्त बेंगलूर और वाइटफील्ड तथा बेंगलूर और यशवंतपुर के बीच एक तीसरी लाइन बनाई जानी चाहिए। बेंगलूर से होसुर खंड तक दोहरीकरण का काम भी किया जाना चाहिए।

महोदय, बेंगलूर सिटी रेलवे स्टेशन, पूरे कर्नाटक में सबसे बड़ा रेलवे स्टेशन है, जहां से हर रोज करीब 136 ट्रेन गुजरती हैं। 1.5 लाख से ज्यादा मुसाफिर बेंगलूर सिटी रेलवे स्टेशन का इस्तेमाल करते हैं। इसी प्रकार, यशवंतपुर से भी 88 ट्रेनें गुजरती हैं। करीब 80,000 यात्री इसका इस्तेमाल करते हैं। इन दोनों स्टेशनों का उन्नयन किए जाने की आवश्यकता है।

पिछले तीन से चार बजटों में, पूर्व रेल मंत्री यह कहते रहे कि इसका उन्नयन अंतर्राष्ट्रीय स्तर के अनुरूप किया जाएगा, लेकिन अब तक कुछ नहीं हुआ आज, कई लोग इन दोनों ही रेलवे स्टेशनों का बड़े पैमाने पर इस्तेमाल करते हैं। इसलिए, हमें वहां सभी बुनियादी सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता है। जब ट्रेन देरी से चलती हैं, तो वहां बैठने तक की कोई जगह नहीं होती है। वहां कुर्सियों नहीं हैं। लोगों के पास प्लेटफार्म पर बैठने के अलावा कोई रास्ता नहीं है। वहां पर्याप्त संख्या में शौचालय भी नहीं हैं। इसलिए, वहां शौचालयों की संख्या बढ़ाई जानी होगी। इसी तरह, अन्य कई सुविधाएं की प्रदान करनी होंगी।

इतना ही नहीं इन दोनों ही स्टेशनों का क्षमता से अधिक इस्तेमाल होता है और पूरी तरह भीड़भाड़ वाले हैं। बेंगलूर के लिए 30 नई रेलगाड़ियों की मांग के बावजूद क्षमता संबंधी मजबूरियों के कारण दक्षिण रेलवे कोई नई ट्रेन स्वीकार नहीं कर रहा है।

महोदय, मुझे खुशी है कि माननीय मंत्री ने व्यापनहल्ली कोचिंग टर्मिनल की घोषणा की है। बेंगलूर सिटी के लोगों के लिए यह बेहद अच्छी खबर है। रेलवे को वहां 80 एकड़ भूमि पहले ही मिल चुकी है। लेकिन मुझे जो रिपोर्ट मिली है, उसके मुताबिक, वो वहां पर एक या दो प्लेटफार्म बनाने का प्रयास कर रहे हैं, जो पर्याप्त नहीं है। मुझे लगता है कि ट्रैफिक को नियंत्रण में रखने के मकसद से हमें कम-से-कम छह प्लेटफार्म और छह पिट होल्स बनाने चाहिए। यशवंतपुर और बेंगलूर स्टेशन काफी भीड़भाड़ वाले हैं। इसलिए, वहां एक संपूर्ण और बड़ा स्टेशन बनाए जाने की आवश्यकता है। अगले 10-15 वर्षों में यह बेहद लाभदायक साबित होगा।

वाइटफील्ड और कृष्णाराजापुरम स्टेशन के बीच एक ठहराव बनाने की आवश्यकता है। वर्तमान में, प्रचालन कारणों से सात जोड़ी ट्रेन यहां रुकती हैं। बिना किसी केबिन या प्लेटफॉर्म सुविधा के करीब 10,000 यात्री इन ट्रेनों में चढ़ते और उनसे उतरते हैं। वहां न तो कोई केबिन है और न ही कोई प्लेटफॉर्म है। मैं आपसे इसके लिए रेलवे प्लेटफॉर्म तुरंत बनाने का अनुरोध करता हूं। यह वाइटफील्ड में मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में आता है।

बेंगलूरु ट्रैफिक जाम के लिए बदनाम है। जैसा कि आप जानते हैं, वहां बहुत ज्यादा ट्रैफिक है। महज इसी ट्रैफिक के कारण से, हम उप-नगरीय ट्रेन, मेट्रो और अन्य चीजें लाने की कोशिश कर रहे हैं। बेंगलूरु के आसपास, 30 किलोमीटर के दायरे में, करीब 45 समपार हैं। इससे बेंगलूरु सिटी के लोगों को ट्रैफिक की भारी समस्या हो रही है। इसलिए, मेरा आपसे अनुरोध है कि समपार के मामले पर विचार करें और तुरंत रेल ऊपर पुल (आरओबी) रेल अधोगामी तुरंत (आरयूबी) बनवाएं।

ऐसी कुछ परियोजनाएं हैं, जिनका कार्य पिछले 5-6 वर्षों से चल रहा है, लेकिन वो अब तक पूरा नहीं हो पाई हैं। एक तरफ तो समपार अपने आप में एक समस्या है और वहीं दूसरी तरफ, जो काम बेहद धीमी गति से चल रहा है, उसमें भी बेंगलूरु सिटी के लोगों को काफी समस्या हो रही है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस कार्य को तुरंत पूरा कराएं।

अब, मैं पार्सल के ट्रैफिक पर कुछ कहना चाहूंगा। आज वहां कुल एक लाख करोड़ रुपए का व्यवसाय होता है। इसमें रेलवे की हिस्सेदारी महज 800 करोड़ रुपए की है। रेलवे ने पिछले छह महीनों में 55 प्रतिशत किराया बढ़ा दिया है, जिसके परिणामस्वरूप पार्सल ट्रैफिक को और अधिक नुकसान हुआ है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि हमें इस पार्सल प्रणाली के बेहतर ढंग से समाधान के लिए प्रयास और काम करना चाहिए, ताकि रेलवे को अच्छा मुनाफा हो सके। इसलिए, व्यवसाय में नुकसान के बजाय उन्हें अच्छा मुनाफा कमाना चाहिए और उस मुनाफे को यात्री रेलगाड़ियों में लगाया जा सके, ताकि उन्हें भी कुछ रियायत मिले।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

[हिन्दी]

श्री जयप्रकाश नारायण यादव (बांका) : महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। रेल बजट पर बहस हो रही है। भारतीय रेल भारत की जीवन रेखा है। देश की तस्वीर, देश की तकदीर और सम्पूर्ण भारत में एकता की प्रतीक भारतीय रेल है। रेल को हमें बेहतर बनाना, रेल को जनोपयोगी बनाना और जन सुविधाओं के साथ जोड़ना हम सभी का फर्ज है। मैं

सबसे पहले विगत एक महीने में जो रेल दुर्घटना और खास कर राजधानी ट्रेन की जो दुर्घटना हुई उस हादसे में जो जानें गईं, उसके लिए संवेदना व्यक्त करना चाहता हूं। हमें इससे सीख लेनी चाहिए और इसे अंतिम दुर्घटना मानें, ऐसा सोच कर हमें आगे का रास्ता तय करना चाहिए। हम उन चीजों पर नहीं जाएंगे कि राजधानी ट्रेन दुर्घटनाग्रस्त हुई तो उसके लिए प्रिकॉशन लिया गया या नहीं, अगर प्रिकॉशन लिया जाता तो दुर्घटना नहीं होती, इस चर्चा को भी हम आगे नहीं ले जाना चाहते हैं। हम यही कहना चाहते हैं कि रेल जो हमारी जीवन रेखा है इसे कैसे हम आगे बढ़ाएं। रेल का किराया बढ़ाते हैं, यात्रियों पर बोझ डाल देते हैं। हम रेल का किराया कब तक बढ़ाते रहेंगे? यात्रियों पर कब तक बोझ डालते रहेंगे? हमारा देश गरीब देश है। यहां दाने-दान के लिए लोग बिलखते हैं। महंगाई की मार है। हमें रेल किराया बढ़ाने से पहले सोचना चाहिए। आप कलेजे पर हाथ रख कर सोचिए कि इसी रेल को जब तत्कालीन रेल मंत्री लालू जी थे, उन्होंने कई करोड़ रुपए का मुनाफा बढ़ाया। उन्होंने केवल मुनाफा ही नहीं कमाया बल्कि प्रत्येक रेल बजट में एक रुपया यात्री किराया घटाया। रेल को विल पावर से, डेडिकेशन से चलाया। आज हमें आत्मनिर्भर बनना चाहिए। दो तिहाई माल जो ट्रक द्वारा रोड से जाता है।

रेल को आत्मनिर्भर बनाना है। आप लाइए। माल को आप अपने ट्रैक पर लाइए। इसके लिए लदान को बढ़ाइए, यात्री सुविधाएं बढ़ाइए। जो लदान में गड़बड़ी होती थी, उसको आदरणीय लालू जी ने रोकने का काम किया था और आज लुधियाना से मुंबई, ईस्ट और वैस्ट जो कोरीडोर है, जो हल्दिया तक जाता है, जो पोर्ट को कवर करता है, जो डेडीकेटेड फ्रैंट कोरीडोर लालू जी के उस समय में और यूपीए-वन में आया, इसको आप बेहतर बनाइएगा तभी आपका माल अलग जाएगा और यात्री की गाड़ियां अलग जाएंगी। इन चीजों को देखना पड़ेगा। सिर्फ यह कहना कि ब्राइट डे आ गया। आपका ब्राइट डे आया कि नहीं आया, यह हमें पता नहीं है लेकिन आदरणीय लालू जी के राज को गोल्डन पीरियड कहा गया था और मैनेजेंट गुरु कहा गया था। इस बात को देश भी जानता है। इसलिए आज हमें इन चीजों को जानना चाहिए।

आप कहेंगे कि हमारा पीरियड अभी बेहतर आ रहा है। ठीक है, आप कह रहे हैं। अच्छा लगता है लेकिन पटना से ट्रेन चली, उसे आनंद विहार रुकना चाहिए था और ट्रेन आनंद विहार स्टेशन रुकी ही नहीं, सीधे दिल्ली आ गई। यह कैसा ब्राइट डे है? ये डार्क डे की शुरुआत के लक्षण साफ दिखाई पड़ते हैं। यह क्या हो रहा है?

गरीबों के लिए गरीब रथ चलाया गया। आप प्रो-पुअर किन चीजों को करना चाहते हैं? आप यह बताइए। आप बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं। भारत जैसे गरीब देश में बुलेट ट्रेन की चर्चा करना कितना बड़ा अन्याय है? अमेरिका बुलेट ट्रेन नहीं बना रहा है। अमेरिका के पास सारे

साधन हैं।...*(व्यवधान)* लेकिन अमेरिका बुलेट ट्रेन नहीं बना रहा है। एक बुलेट ट्रेन के बराबर आप 200 राजधानी चला सकते हैं। आप छोटी-छोटी ट्रेन चलाइए। आप देश का पैसा देश में ही रहने दीजिए। बिहार में दरियापुर में चक्का का कारखाना बनाइए। महहोडा में डीजल का कारखाना, मधेपुरा में इंजन का कारखाना बनाइए और इसके साथ-साथ आप पीपी...
(व्यवधान) उधर से तो आवाज़ आएगी ही। सभापति जी, हम आपका संरक्षण चाहते हैं।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त करें।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : पार्टी का समय टाइप करके इधर रखा गया है। मैं कुछ डिस्ाइड नहीं कर रहा हूँ। अब आप अपनी बात समाप्त करिए।

...*(व्यवधान)*

श्री जयप्रकाश नारायण यादव : भागलपुर में डीआरएमओ ऑफिस नहीं खुला जबकि उसके लिए उसी समय तय किया गया था कि भागलपुर में डीआरएमओ ऑफिस होगा। हथुआ में नहीं खुला। मुंगेर में रेल गंगा पुल के लिए पैसा नहीं दिया गया। दीगा-पटना के लिए पैसा नहीं दिया गया। जमालपुर जो एशिया का प्रसिद्ध कारखाना है, उसे निर्माण कारखाना घोषित नहीं किया गया जो पहले ये घोषित है और लोडिंग और अनलोडिंग के कामों पर इनको ध्यान देना चाहिए। इसके साथ-साथ मैं यही कहना चाहूंगा कि बांका जहां से हम आते हैं, चक्का की एक फैक्ट्री खोल जाए, सीमेंट का कारखाना खोला जाए, हावड़ा-भागलपुर जनशताब्दी चलाई जाए। नयी इंटरसिटी बांका से चलाई जाए। बांका से दिल्ली और कलकत्ता के लिए खोली जाए, विक्रमशिला को बांका तक चलाया जाए, हाल्ट और कई समपार फाटक बनाए जाए और सुल्तानगंज जो इलाका है, वहां ट्रेन का स्टॉपेज, समपार फाटक बनाया जाए तथा मॉडल स्टेशन घोषित किया जाए और राजधानी को भागलपुर होकर ले जाना है। माननीय मंत्री जी ने कहा कि हमने बहुत पैसा बिहार को दिया है, आपने एक भी नयी रेलवे लाइन के लिए पैसा नहीं दिया। सुल्तानगंज में, मुंगेर में, पिरपैती में, आपने दो-दो लाख दे दिया, आप इस ढंग से...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : अब आप कंकलूड कीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री जयप्रकाश नारायण यादव : जो उत्तर भारत का इलाका है चाहे बिहार हो, यूपी हो, ओडिशा हो, बंगाल हो या मध्य प्रदेश हो, इसको तो आप भूल गये।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : आप आधे मिनट के भीतर अपनी बात समाप्त करें।

...*(व्यवधान)*

श्री जयप्रकाश नारायण यादव : इस ढंग से नहीं भूलना चाहिए। आप यात्री सुविधाएं बढ़ाइए। रेलवे में साफ-सफाई बढ़ाइए। सुरक्षा, संरक्षा बढ़ाइए। खानपान में सुधार लाइए। रिजर्वेशन को भी दुरुस्त कीजिए। युवकों को रोजगार दीजिए। इन संसाधनों के साथ हम यही कहना चाहेंगे कि पीपी में नहीं जाइए। रीयल भारत को बनाने का जो सपना हमारे पुर्खों, हमारे बापदादों ने देखा, आप उधर जाइए।

अपराह्न 4.00 बजे

भारतीय रेल देश की धमनी है, आत्मा है इसलिए इसे गरीबोन्मुखी बननी चाहिए। आदरणीय लालू जी ने गरीब रथ चलाया, आप चलाइए, टी ट्रेन चलाइए। आप चाय वाला कहते हैं तो टी ट्रेन चलाइए। भारतीय रेल हमारी जीवन रेखा है आप इसे बेहतर बनाने के लिए इच्छाशक्ति रखिए। आप सम्पूर्ण भारत की तस्वीर बनाकर कार्य को अंजाम देंगे, हमारी यही अपेक्षा रेल मंत्री जी से है।

[अनुवाद]

***कुमारी शोभा कारान्दलाजे (उदुपी चिकमगलूर) :** मैं रेल बजट 2014-15 का यात्री-केंद्रित उपायों पर ध्यान देने और सुरक्षा बढ़ाने पर जोर देने के लिए स्वागत करती हूँ। रेलवे भारत के विकास का इंजन है। माननीय रेल मंत्री ने नई ट्रेनों नए सर्वेक्षणों और मौजूदा रेल अवसंरचना का उन्नयन की घोषणा करके कर्नाटक के लोगों को खुशियां दी है। समग्र रूप से, कर्नाटक को एक प्रीमियम ट्रेन, चार एक्सप्रेस ट्रेन और तीन पेसेंजर ट्रेनें प्राप्त हुई है। तीन दैनिक पेसेंजर ट्रेनें यशवंतपुर से दुमकुर, कुंदापुर तालुक में बिंदूर से उत्तरी केरल में कसारगोड और उत्तरी कर्नाटक में धरबाड़ से डनडेली तक चलेंगी। नई लाइनों के लिए रेलवे जिन 18 सर्वेक्षणों को करेगा, उनमें से चार कर्नाटक में — गब्बर से बेल्लारी, शिमोगा से मंगलौर वाया श्रींगेरी, तलगुप्पा से सिद्दापुर और गडग से हरफनतल्ली तक होगा। रेलवे राज्य के तटीय क्षेत्रों में मंगलौर से सुरतकाल वाया उल्लाल तक ट्रेक के दोहरीकरण का कार्य भी करेगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र के लोग बेहतर रेल सेवाओं के सपने देख रहे हैं, लेकिन दशकों बाद भी यह पूरे नहीं हो सके हैं। मैंने माननीय रेल मंत्री से मेरे संसदीय क्षेत्र की। 2014-15 के रेल बजट में शामिल करने के लिए परियोजनाओं को निम्नलिखित लंबत रेल आग्रह किया था:—

1. चिकमंगलूर से बेंगलूर के मध्य एक नई इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) का आरंभ;
2. मंगलौर रेल डिवीजन की स्थापना। मंगलौर हर हाल में पालधार डिवीजन, दक्षिण रेलवे से पृथक् और दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन में शामिल किया जाना चाहिए;

3. उडुपी-मुम्बई या मंगलौर के बीच गरीब रथ का प्रारंभ;
4. मंगलौर से सूरतकाल वाया उल्लाल से करवर वाया कुन्दापुर तक ट्रेक दोहरीकरण का विस्तारण;
5. मुम्बई से मंगलौर वाया उडुपी तक 'गरीब रथ' नई ट्रेन का आरंभ।
6. शिमोगा-बिरुर के बीच चलने वाली पैसैजर ट्रेन का चिकजाजूर तक विस्तारित किया जाए।
7. होन्नावर रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटरीकृत पीआरएस केंद्र का पुनरुद्धार और स्थापना तथा ट्रेनों का ठहराव।
8. विरार-वसाई से मंगलौर के बीच एक नई ट्रेन प्रारंभ करने का प्रस्ताव।
9. सुब्रमन्य-मंगलौर-कुन्दापुर-मडगांव-हुबली के बीच एक नई पैसैजर ट्रेन का आरंभ।

इसके अतिरिक्त, कर्नाटक में साधारण रूप से रेलवे नेटवर्क में और विशेष रूप से मेरे संसदीय क्षेत्र उडुपी-चिकमंगलूर में सुधार हेतु कुछ सुझाव हैं:-

1. नया कडूर-चिकमंगलूर-सकलेशपुर (92.2 कि.मी.) उका रूट 1996-97 में अनुमोदित किया गया था। कार्य के पहले चरण में, कडूर चिकमंगलूर को चुना गया। चिकमंगलूर से सकलेशपुर तक द्वितीय चरण को अभी पूरा होना बाकी है। द्वितीय चरण के पूरा होने के बाद यह मंगलौर तक सीधा मार्ग प्रदान करेगा। कडूर-सकलेशपुर रेलवे परियोजना 1996-97 वर्ष के दौरान रेलवे बजट में शामिल था और एक बार फिर 2014-15 के अंतरिम रेल बजट में शामिल है। इस परियोजना का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। यद्यपि, भूमि अधिग्रहण किया जाना है और पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा इस महत्वपूर्ण परियोजना के लिए पर्यावरणीय मंजूरी दी जानी है।
2. बेंगलूर-मंगलौर एक्सप्रेस ट्रेन को कुन्दापुर वाया उडुपी तक विस्तारित किया जाना चाहिए क्योंकि उडुपी-मणिपाल एक शिक्षा केंद्र है और यह कई सारे धार्मिक केंद्रों को भी कवर करता है।
3. बेंगलूर-करवार ट्रेन मार्ग का मार्ग बदलकर वाया अरासीकरे कर देना चाहिए। वर्तमान में यह मैसूर से जाती है जो कि बहुत समय लेती है और तटीय क्षेत्रों के यात्रियों को लाभ नहीं पहुंचाती।
4. बिरुर, चिकमंगलूर, कडूर और कुन्दापुर रेलवे स्टेशनों और साथ ही तटीय कर्नाटक और चिकमंगलूर जिले में अन्य स्टेशनों के उन्नयन की तुरंत आवश्यकता है।
5. हुबली-अंकोला नई ब्रॉड गेज लाइन एक महत्वाकांक्षी परियोजना है जो कि क्षेत्र के आर्थिक विकास के एक नए दौर को प्रारंभ करने में संक्षम है और वसाई-विरार रूट को कॉकण रेलवे से वाया उत्तरी कर्नाटक से जोड़ा जाना चाहिए।

*श्री शेर सिंह गुबाया (फिरोजपुर) : माननीय सभापति महोदय, रेल बजट 2014-15 पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं अपने दल शिरोमणि आकाली दल की ओर से रेलवे बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हूँ।

सर्वप्रथम, मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं एक बहुत अच्छा रेल बजट (2014-2015) प्रस्तुत करने के लिए माननीय रेल मंत्री श्री सदानन्द गौड़ा का भी धन्यवाद करता हूँ।

माननीय सभापति : श्री शेर सिंह, यदि आप बोलना शुरू दें, तो फिर अपना भाषण सभा पटल पर नहीं रख सकते।

अपराह्न 04.01 बजे

[श्री हुक्मदेव नारायण यादव पीठासीन हुए]

श्री शेर सिंह गुबाया : महोदय, मैं रेल बजट पर बोल रहा हूँ। यह पहली बार है कि रेल बजट में पंजाब का नाम लिया गया है। मैं भी पिछली लोक सभा में एक संसद सदस्य था। पूर्व संग्राम सरकार ने पंजाब के साथ सौतेला व्यवहार किया था। हमने बार-बार अपनी वास्तविक मांगों को उठाया था परन्तु उन्हें किसी ने नहीं सुना। मेरी और श्रीमती हरसिमरत कौर जी और हमारे माननीय मुख्य मंत्री सरदार बांदल जी के अनुरोध की संग्राम सरकार द्वारा सदैव उपेक्षा की गई है। विगत वर्षों में पंजाब में एक भी नई रेलगाड़ी शुरू नहीं की गई। अब, हम खुश हैं कि पंजाब में कुछ नई रेलगाड़ियां शुरू की गई हैं। देर आए, दुरुस्त आए। महोदय, पंजाब को और अधिक रेलगाड़ियों की आवश्यकता है। हमें आशा है कि यह सरकार पंजाब के साथ न्याय करेगी।

महोदय, अब भठिंडा से एक शताब्दी रेलगाड़ी जुड़ेगी। इस रेलगाड़ी को फिरोजपुर तक बढ़ाया जाए। यह एक महत्वपूर्ण ऐतिहासिक स्थान है। इस मांग को पूरा होने से इस क्षेत्र के लोगों को शताब्दी रेलगाड़ी द्वारा

*मूलतः पंजाबी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

यात्रा करने का मौका मिलेगा। इसी तरह, महोदय, चंडीगढ़-फिरोजपुर रेलगाड़ी को फजिल्का तक बढ़ाया जाना चाहिए। इसकी पाकिस्तान के साथ 150 कि.मी. लम्बी सीमा है। यदि ऐसा हो जाता है तो इस क्षेत्र के लोगों के लिए एक सपना सच हो जाएगा।

सभापति महोदय, पंजाब से गुजरने वाली अनेक लाइनों का दोहरीकरण करना समय की मांग है। दिल्ली से अबोहर लाइन का दोहरीकरण पहले ही कर लिया गया है। इस कार्य को भटिंडा तक आगे 20 से 25 कि.मी. और फिरोजपुर तक लगभग 80 कि.मी. तक बढ़ाया जाना चाहिए। इससे हुसैनवाला के लोगों को लाभ मिलेगा। हमारी यह मांग भी रही है कि कुसैनवाला के जरिए पाकिस्तान के साथ एक और व्यापार मार्ग खोला जाना चाहिए। इससे दोनों देशों के बीच व्यापार को बढ़ावा मिलेगा।

महोदय, फिरोजपुर-अमृतसर रेलगाड़ी लिंक के लिए पहले ही मंजूरी दी गई थी। तथापि, पूर्व सरकार नेम इस परियोजना पर एक रुपया भी खर्च नहीं किया। महोदय, यदि इस 25 कि.मी. तक का कार्य पूरा हो जाएगा तो इससे दो शहरों के बीच 100 कि.मी. तक की दूरी कम हो जाएगी। इससे राजस्थान और गुजरात के साथ लम्बी दूरी का रेल-संपर्क भी बढ़ेगा।

महोदय, हजूर साहिब, अमृतसर साहिब और हरिद्वार जैसे धार्मिक और ऐतिहासिक महत्व वाले शहरों और स्थानों में तीर्थयात्रियों की भीड़ हो जाती है। इन स्थानों में पंजाब में फिरोजपुर, फजिल्का और अमृतसर जैसे विभिन्न स्थानों के लिए रेल-संपर्क दिया जाना चाहिए। नांदेड साहिब को जाने वाली रेलगाड़ी को भी मनसा जैसे ऐतिहासिक और धार्मिक स्थान से गुजारा जाना चाहिए और वहां एक बड़ा रेलवे स्टेशन बनाया जाना चाहिए।

महोदय, नांदेड साहिब बरास्ता सराय रोहिल्ला, दिल्ली रेलगाड़ी मलौत और मनसा जिले में नहीं रुकती। बड़ी संख्या में सिक्ख श्रद्धालु पंजाब से नांदेड साहिब तक की यात्रा करते हैं। इस रेलगाड़ी की सेवाएं इस क्षेत्र के लोगों को भी दी जानी चाहिए।

महोदय, पंजाब की उर्वर भूमि की सघन बाआदी है। मानवरहित रेलवे समपार के कारण दुर्घटनाओं में कई कीमती जानें चली जाती हैं। सभी मानवराहित रेलवे समपार का मानवयुक्त रेलवे समपार में उन्नीत किया जाना चाहिए। इसी तरह, अत्यधिक जनसंख्या वाले अनेक स्थानों पर कोई रेलवे समपार नहीं है। लोगों को समपार ढूंढने के लिए कई किलोमीटर तक चलाना पड़ता है। जहां कहीं भी जरूरत है वहां नई मानवयुक्त रेलवे समपार प्रदान करने के मुद्दे पर एक समिति गठित की जानी चाहिए।

महोदय, फजिल्का पंजाब का नया जिला है। तथापि, फजिल्का को विभिन्न स्थानों से जोड़ने वाली कोई नई रेलगाड़ियां नहीं दी गई है। शताब्दी

रेलगाड़ियों को फजिल्का से चंडीगढ़ तथा दिल्ली तक जोड़ा जाना चाहिए। महोदय, भटिंडा पंजाब का एक महत्वपूर्ण शहर है। इसमें तीन थर्मल पॉवर प्लांट्स, उर्वरक उद्योग और एक तेलशोधनशाला है। भटिंडा को विभिन्न स्थानों से जोड़ने वाली रेलवे लाइनों के दोहरीकरण की मांग इस क्षेत्र के लोग लंब समय से कर रहे हैं। इससे क्षेत्र में उद्योग और विकास को बढ़ावा मिलेगा।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, कृपया समाप्त कीजिए और बैठ जाइए।

श्री शेर सिंह गुबाया : महोदय, अंत में, मैं माननीय रेल मंत्री श्री गौड़ा जी का पंजाब में अनेक नए रेल-संपर्क प्रदान करने के लिए धन्यवाद करता हूं। मैं आशा करता हूं कि पंजाब की अन्य वास्तविक मांगों को भी भविष्य में पूरा किया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री अक्षय यादव (फिरोज़ाबाद) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं। यह मेरी मेडन स्पीच है, अगर नहीं भूल होती है तो उसके लिए मैं माफी चाहता हूं। रेल मंत्री जी द्वारा 8 जुलाई को रेल बजट सदन में पेश किया गया। इस बजट से जनता को बहुत सारी उम्मीदें थीं, मगर यह बजट जनता की उम्मीदों के बिल्कुल विपरीत रहा। बजट से पहले भाड़े बढ़ा दिये गये, जिससे जनता की जब पर डाका सा पड़ने लगा है और जनता अपने आपको ठका हुआ महसूस कर रही है। जनता को कुछ नहीं मिला तो क्वालिटि रेलवे की बात करने लगे। क्या माननीय मंत्री जी ने कभी जनरल डिब्बे की ओर देखा है? ऐसा लगता है कि इंसान नहीं उस डिब्बे में भूसा भरा हो। जो गरीब जनता है, उस इस स्थिति में चलने के लिए मजबूर किया जा रहा है। अगर ट्रेन में दस डिब्बे हैं तो दस में से एक डिब्बा ऐसा होता है, जिसमें गरीब चलते हैं, बाकी नौ डिब्बे ऐसे होते हैं, जिनमें अमीर चलते हैं। गरीबों के लिए हर एक्सप्रेस गाड़ी में कम से कम चार जनरल बोगियां लगाई जानी चाहिए। महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि देश की जनता आपकी तरफ देख रही है, क्या आप उन पचास करोड़ गरीबों के लिए जो 32 रुपए प्रतिदिन भी खर्च नहीं कर सकते, कुछ करेंगे? कभी-कभी हम लोगों के पास ऐसे लोग भी आ जाते हैं, जो इतने गरीब होते हैं कि उनके पास कुछ नहीं होता है वे इलाज के लिए कहते हैं तो हम लोग चिट्ठी लिखते हैं, इलाज का इंतजाम हो जाता है, लेकिन दिल्ली आकर वे लोग इलाज नहीं करवा सकते, क्योंकि उनके पास रुपए-पैसे नहीं होते हैं उनको इलाज करवाने के लिए दिल्ली आने-जाने हेतु क्या माननीय मंत्री जी रेल में मुफ्त सफर का इंतजाम करने की व्यवस्था करेंगे? उत्तर प्रदेश आबादी

के अनुसार इस देश का सबसे बड़ा प्रदेश है। 22 करोड़ की आबादी वाला प्रदेश है। प्रदेश के आकार के हिसाब से और आबादी के हिसाब से उत्तर प्रदेश को इस बजट में कुछ नहीं मिला है। बस यह कह दिया गया है कि नई ट्रेनें चालू होंगी, वाया कानपुर चली जाएंगी, वाया बनारस जाएंगी, वाया इलाहाबाद से चली जाएंगी। आबादी के अनुसार उत्तर प्रदेश से लोग योजना मुंबई जाते हैं, अहमदाबाद जाते हैं, देश के हर हिस्से में जाते हैं। माननीय मंत्री जी को कुछ ट्रेनें ऐसी स्टेशनों से चालू करनी चाहिए थीं, जिनसे जनता सीधे-सीधे अपने गंतव्य तक पहुंच सकें। रेलवे इस देश में रोजगार पहुंचाने का सबसे बड़ा माध्यम भी रही है। पिछले कुछ समय से हम लोग देख रहे हैं कि जो कुली होते थे, वे खत्म हही हो गए हैं क्योंकि उनको लाइसेंस ही नहीं दिए जाते हैं। क्योंकि आगे चल कर के फोरमैन बन सकते हैं। क्या माननीय मंत्री जी कुलियों के लाइसेंस देना फिर से चालू करेंगे? जिससे वे जनता का बोझ भी उठा सकें और उनको रोजगार का माध्यम भी मिल सके।

अध्यक्ष जी, देश में 160 प्रोजेक्ट ऐसे हैं जो पिछले 30 पहले चालू किए गए हैं, लेकिन अभी तक वे पूरे नहीं हो सके हैं। इनमें से 3 ऐसे प्रोजेक्ट में आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ। पहला प्रोजेक्ट है — सन् 1984 में स्वर्गी माधव राव सिंधिया जी ने गुना से इटावा रेलवे लाइन स्वीकृत की थी, लेकिन 30 साल हो गए हैं, वह अभी तक पूरी नहीं हो सकी है। दूसरा, लगभग 15 साल पहले, एनडीए के प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने आगरा से इटावा, फतेहाबाद होते हुए रेलवे लाइन का शिलान्यास बटेश्वर में किया। वे बटेश्वर के रहने वाले थे, वहीं पर उन्होंने शिलान्यास किया था। माननीय मंत्री जी, इस पर तो आपको खास तौर से ध्यान देना चाहिए। आपने अपने भाषण में अपनी एनडीए की सरकार के काफी काम गिनाए थे, तो यह घोषणा भी उसी सरकार में की गई थी। सन् 1996 में तब के प्रधानमंत्री माननीय देवगौड़ा जी ने एक रेलवे लाइन स्वीकृत की थी। फिर सन् 2004 में माननीय राष्ट्रीय श्री ए.पी.जे. अब्दुल कलाम जी ने इटावा से मैनपुरी लाइन का शिलान्यास भी किया। उस समय तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी ने घोषणा की थी कि इस रेलवे लाइन का उद्घाटन भी माननीय राष्ट्रपति अब्दुल कलाम जी ही करेंगे। हम सब जानते हैं कि उस समय अगर हम किसी चीज पर सौ रुपए खर्च करते थे तो आज की तारीख में हम लोगों को दो सौ रुपए खर्च करने पड़ रहे हैं। जैसे-जैसे समय बीतता जाता है, वैसे-वैसे लागत बढ़ती जाती है। सरकार को ज्यादा खर्च करना पड़ता है। इसलिए नए प्रोजेक्ट चालू करने में पहले मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि पुराने प्रोजेक्ट्स को जल्द पूरा करवाएं।

माननीय अध्यक्ष जी, उत्तर मध्य रेलवे पर फिरोजाबाद नगर स्थित है, जो कांच उद्योग और चूड़ी उद्योग के लिए सारी दुनिया में मशहूर है।

वहां से व्यापारी सारे देश में आते-जाते हैं। मेरी आपसे प्रार्थना है कि फिरोजाबाद जो कि जिला हैडक्वार्टर भी है, उसको आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए तथा हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस, लखनऊ एवं कानपुर शताब्दी का ठहराव किया जाए।

अध्यक्ष जी, पिछले कुछ दिनों से हम लोग देख रहे हैं कि एनडीए की सरकार से जब भी कुछ कहा जाता है तो वह तुरंत कहती है कि इस स्थिति में हमें यूपीए की सरकार ले कर आई है। अध्यक्ष जी, जनता यह नहीं जानना चाहती कि पहले अण्डा आया या पहले मुर्गी आई। जनता चाहती है कि जो वायदे उससे किए गए, उनको पूरा किया जाए। उत्तर प्रदेश की सरकार ने अक्षरशः वादे पूरे कर के दिखाए हैं।... (व्यवधान) अगर आपको ध्यान हो विधान सभा चुनाव में जो घोषणा-पत्र में कहा था... (व्यवधान) वे सारे वादे पूरे कर के दिखाए हैं।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य बैठ जाएं। ये सारी बातें रिकॉर्ड में नहीं जाएंगी।

(व्यवधान)...*

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूं) : मेडन स्पीच में कभी टोका नहीं जाता है।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप समाप्त कीजिए।

श्री रत्न लाल कटारिया जी।

... (व्यवधान)

श्री अक्षय यादव : महोदय, मैं एक मिनट में समाप्त कर रहा हूँ।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : ठीक है, आप एक मिनट में समाप्त कीजिए।

श्री अक्षय यादव : अगर यह सरकार जनता की सेवा, क्वालिटी रेलवे, अपने वादे पूरे करती है तो हम समझेंगे कि सरकार ने अच्छे काम किये हैं। हम समाजवादियों ने हमेशा संघर्ष किया है, अगर आप कहीं चूके तो हम अपने संघर्ष से आपको जनता की सेवा याद दिलाते रहेंगे।

[अनुवाद]

**श्री आर. पार्थिवन (थेनी) : मैं तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुराची थलैवी अम्मा के आशीर्वाद से थेनी संसदीय क्षेत्र का इसके नवनिर्वाचित सदस्य के रूप में प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ। तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री की पिछड़े जिलों को प्रगतिशील रूप से आगे लाने

*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

**भाषण सभा-पटल पर रखा गया।

की दूरदृष्टि और तमिलनाडु तथा केरल के निकटवर्ती जिलों के लोगों की लंबे समय से लंबित मांग को पूरा करने के लिए, मैंने बोडिनयाकनूर, कंबम, थेनी, पेरियाकुलम, अंडीपट्टी, उसीलमपट्टी, तमिलनाडु के मंदुराई (पश्चिम) और केरल के मुन्नार, ठेक्कडी के लोगों की मंदुराई-बोडिनयाकनूर रेल ट्रेक के आमाम परिवर्तन को शीघ्रतम कार्यान्वित करने की अति लंबित मांग को पूरा करने के लिए पुरजोर अपील की थी।

बोडिनयाकनूर, तमिलनाडु की प्राचीनतम नगरपालिका है जो ब्रिटिश काल से शुरू हुई थी और विभिन्न कृषि उत्पाद जैसे चाय, कॉफी, इलायची और मसालों हेतु केंद्र है। मंदुराई बोडी लाइन विभिन्न पहलुओं और भारत के विभिन्न हिस्सों को उक्त वर्णित कृषि उत्पादों का परिवहन करने के लिए ट्रेक की आवश्यकता को ध्यान में रख कर और निर्यात दर को बढ़ाने के लिए जुलाई 1926 में मंदुराई — बोडी रेलवे खंड के मीटर गेज रेलवे टैक बिछाने के द्वारा 56 मील की दूरी कवर करके 53 लाख रुपए की लागत पर वर्ष 1925 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत की गई थी और 20 नवंबर, 1928 से सार्वजनिक उपयोग के लिए खोली गई थी। यह सुविधा उस क्षेत्र के लोगों हेतु उनके उत्पाद को परिवहन करने के लिए अनिवार्य सेवा है और इस के अलावा खंड यात्रियों के लिए बहुत उपयोगी है और सरकार की दृष्टि से यह रेल मंत्रालय का सफल राजस्व अर्जित करने वाला खंड है।

भारत सरकार ने अपने नीति निर्णय के अनुसरण में ब्रॉड गेज के रूप में मीटर गेज ट्रेक की परिवर्तित करने का विनिश्चय किया है और 2010 से इस खंड पर रेलगाड़ी सेवा को रोक दिया गया था। मंदुराई खंड में जनवरी 2011 से 218 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर आमाम परिवर्तन शुरू करने के लिए यह अंतिम मीटर में गेज है। यद्यपि मूल रूप से यह 180 करोड़ रुपए पर अनुमानित किया गया था, क्रमिक रूप से पंद्रहवीं होने वाले मंत्रियों द्वारा आगामी रेलवे बजट में इस खंड के लिए कोई ठोस आवंटन नहीं किए गए हैं और 10 करोड़ रुपए और 5 करोड़ रुपए की अल्प निधियों के आवंटन ने वर्ष दर वर्ष परियोजना की लागत को 15% तक बढ़ा दिया है और इस कम आवंटन के कारण, गत चार वर्षों के लिए इस खंड में वास्तव में कोई कार्य नहीं किया गया है और उस क्षेत्र के लोगों के सपने पूरे नहीं किए गए हैं और यदि धीमी गति से इसी तरह निधियां आवंटित होती हैं। 20 वर्ष पश्चात् भी परियोजना पूर्ण नहीं होगी।

16वां लोक सभा चुनावों के चुनाव प्रचार के दौरान हमारी माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुराची थलैवी अम्मा ने थेनी संसदीय क्षेत्र में अपने चुनाव प्रचार के दौरान, सभा में उपस्थित लाखों के समूह की उपस्थिति में घोषणा की थी कि हमारी सरकार आमाम परिवर्तन के त्वरित कार्यान्वयन को

सुनिश्चित करने के लिए सभी संभव और उचित कदम उठाएगी, जो कि लोगों की अति लंबित मांग है। जिसकी पूर्ववर्ती यूपीए सरकार द्वारा अनदेखी की गई थी। लोगों की मांग और हमारी नेता प्रांथी थलैवी अम्मा की इच्छा को पूरा करने के लिए मैं कार्य की गति में तेजी लाने के लिए उदारता से निधियां आवंटित करने के द्वारा आगामी बजट में उस क्षेत्र के लोगों की अति लंबित मांग को पूरा करने के लिए आपसे अपील करता हूँ।

चुनाव प्रचार के दौरान भी हमारे माननीय प्रधानमंत्री का यह वायदा रहा है। विद्यमान परियोजनाओं में से निजी आवंटन के कारण लंबित परियोजनाओं को प्राथमिकता दी जाएगी। यह दक्षिणी रेलवे के प्रतिष्ठित और आय अर्जन करने वाले मार्गों में से भी एक है। इस खंड में रेलगाड़ी सफलतापूर्वक प्रात 83 वर्षों से संचालित की गई थी और यह आमाम परिवर्तन नीति की पूर्ति के लिए रोक दी गई थी। यदि यह परियोजना इस समय तक कार्यान्वित की जाती तो यह खंड राजस्व अर्जन के द्वारा रेल मंत्रालय द्वारा इस परियोजना उपर खर्च की गई धनराशि को अर्जित कर चुका होता। इस खंड पर रेलगाड़ी के प्रचालन को रोकने के कारण तमिलनाडु और केरल के लोगों द्वारा सामना की जा रही अनेक समस्याओं और परेशानियों की किसी प्रकार से भरपाई नहीं की जा सकती। व्यापारी और आमजन बुरी तरह प्रभावित हैं और आमाम परिवर्तन हेतु रोक दी गई रेलगाड़ी के संचालन में विलंब के कारण व्यथित हैं। इस क्षेत्र से त्वरित रूप से वस्तुओं का परिवहन करना बहुत कठिन है और कार्य को रोकने के कारण उस क्षेत्र के लोगों को परिवहन करने में विलंब और लागत प्रभावकारिता के कारण भारी नुकसान उठाना पड़ा और बिना किसी विलंब के शीघ्रतिशीघ्र इस परियोजना के कार्य में तेजी लाना। एक राष्ट्रीय महत्व का विषय है।

यदि परियोजना कार्यान्वित की जाती है, यह खंड यार्ड के रूप में रेलगाड़ियों का पार्किंग हेतु एक लूप लाइन के रूप में प्रयुक्त किया जा सकता है चूंकि मंदुराई स्टेशन बहुत भीड़-भाड़ वाला हो गया और अधिक ट्रैफिक को नहीं ठहराने योग्य है चूंकि स्टेशन ऐसे क्षेत्र में स्थित है, जिसकी विस्तार के लिए कोई संभावना नहीं है। यह लाइन इस खंड पर बढ़ते ट्रैफिक को सुचारू बनाने के लिए एक वैकल्पिक ठहराव स्थल के रूप में एक मात्र संभावना है। अतः परियोजना को शीघ्रता से कार्यान्वित करना जनता, व्यापारियों और रेलवे के लिए लाभकारी होगा।

उस क्षेत्र के लोगों की अति लंबित मांग को पूरा करने के लिए मैं इस परियोजना पर गम्भीरतापूर्वक ध्यान दिए जाने के लिए आपके ध्यान में इस परियोजना को लाना चाहूंगा और समयबद्ध तरीके से कार्यों को शीघ्र पूर्ण करने के लिए आगामी बजट में एकमुश्त रूप में उक्त परियोजना को निधियां आवंटित करें और उस क्षेत्र के लोगों के सपनों को पूरा करें।

[हिन्दी]

*श्री दिनेश कश्यप (बस्तर) : बस्तर संभाग मुख्यालय जगदलपुर से चलने वाली 18006-18007 हावड़ा-जगदलपुर-हावड़ा समलेश्वरी एक्सप्रेस एवं 18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग त्रि-साप्ताहिक एक्सप्रेस ट्रेन की वर्तमान समय सारणी बस्तरवासियों के लिए सुविधाजनक नहीं है। समलेश्वरी एक्सप्रेस डाउन ट्रेन सुबह 4.15 बजे छूटती है और अप ट्रेन 11.30 बजे जगदलपुर पहुंचती है। इस ट्रेन को जगदलपुर से 6.00 बजे के आस-पास छोड़ने एवं रात्रि 8-9 बजे के मध्य जगदलपुर पहुंच सके, इसके लिए समय सारणी में परिवर्तन किया जाना प्रस्तावित है। इसी प्रकार 18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस दोपहर 12.30 बजे जगदलपुर से छूटकर दूसरे दिन सुबह 4 बजे रायपुर पहुंचती है, इसे जगदलपुर से संध्या 5 से 6 बजे के मध्य छोड़ना उचित होगा।

18006-18007 हावड़ा-जगदलपुर-हावड़ा में 2 ए.सी. कोच नहीं है। जनसुविधा की दृष्टि से इसमें एक कोच 2 ए.सी. तथा 18447-18448 हीराखण्ड एक्सप्रेस में अतिरिक्त 3 ए.सी. एक कोच सहित एक अतिरिक्त स्लीपर कोच लगाने की स्वीकृति प्रदान की जाये।

18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस ट्रेन के नामकरण का प्रस्ताव मेरे द्वारा तत्कालीन रेल मंत्री माननीय मुकुल रॉय जी को भेजा गया था। जिसके माध्यम से मैंने इस एक्सप्रेस ट्रेन के लिए निम्नानुसार प्रस्तावित नामों में से किसी एक नाम से इसके संचालन की स्वीकृति हेतु अनुरोध किया था।

1. दन्तेश्वरी एक्सप्रेस दन्तेवाड़ा में स्थित माँ दन्तेश्वरी मंदिर शक्तिपीठ आस्था का प्रमुख केन्द्र है। इसके प्रति यहां के निवासियों में अगाध श्रद्धा है।
2. इन्द्रावती एक्सप्रेस बस्तर क्षेत्र से गुजरने वाली इन्द्रावती नदी, बस्तर क्षेत्र के लिए जीवन दायिनी है।
3. दण्डकारण्य एक्सप्रेस धर्मग्रन्थों में दण्डकारण्य क्षेत्र का विशेष उल्लेख है, और बस्तर क्षेत्र उकी वास्तविक दण्डकारण्य क्षेत्र है।

विशाखापट्टनम से दिल्ली जाने वाली 12807-12808 विशाखापट्टनम-हज़रत निजामुद्दीन-विशाखापट्टनम (समता एक्सप्रेस) सप्ताह में पांच दिन विशाखापट्टनम (समता एक्सप्रेस) सप्ताह में पांच दिन विशाखापट्टनम से चलती है, इस ट्रेन को कम-से-कम दो दिन जगदलपुर से चलाया जाये। इससे देश का सर्वाधिक नक्सल प्रभावित क्षेत्र सीधे देश की राजधानी से रेल संपर्क में आ जायेगा।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

बस्तर संसदीय क्षेत्र अंतर्गत बस्तर, दन्तेवाड़ा, बीजापुर, सुकमा, कोंडागांव एवं नारायणपुर कुल छह जिले हैं, इनमें से मात्र बस्तर जिला मुख्यालय जगदलपुर एवं दन्तेवाड़ा जिला मुख्यालय तथा बैलाडीला परियोजना क्षेत्र अंतर्गत बचेली में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा उपलब्ध है। जनभावनाओं एवं आवश्यकता के आधार पर जिला मुख्यालय कोंडागांव तथा बैलाडीला परियोजना क्षेत्र अंतर्गत किरन्दुल में प्राथमिकता के आधार पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोला जाना प्रस्तावित है। संसदीय क्षेत्र अंतर्गत जिला मुख्यालय सुकमा, बीजापुर एवं नारायणपुर में भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोले जाने का कार्य आगामी कार्ययोजना में शामिल किया जाये।

विशाखापट्टनम-किरन्दुल रेल मार्ग बस्तर जिले में जगदलपुर से 14 कि.मी. दूर केशलूर में राष्ट्रीय राजमार्ग-30 एवं दन्तेवाड़ा जिला मुख्यालय के समीप आवराभाटा में राज्य मार्ग को पार करके गुजरता है। यह दोनों अत्यंत आवश्यक है। इसलिए उक्त दोनों स्थानों पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण अत्यंत आवश्यक है। आगामी कार्य योजना में इसे शामिल कर उक्त दोनों स्थानों पर ओवर ब्रिज निर्माण कराया जाये।

18006-18007 समलेश्वरी एक्सप्रेस, 18847-18448 हीराखण्ड एक्सप्रेस एवं 18211-18212 दुर्ग-जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस सुविधा के बाद जगदलपुर रेलवे स्टेशन उन्नयन की अत्यंत आवश्यकता है। यहां प्लेटफॉर्म विस्तार, शेड निर्माण, अतिरिक्त यात्री प्रतीक्षालय सह वीआईपी लाउंज, ओवर ब्रिज, पेयजल, स्वास्थ्य सुविधा तथा जीआरपी थाना सहित अन्य आवश्यक कार्य कराये जाने की दिशा में त्वरित कार्यवाही की जाये।

छत्तीसगढ़ की आर्थिक रेल लाइन का दर्जा प्राप्त बहुप्रतीक्षित दिल्ली-राजहरा-जगदलपुर रेल लाइन का निर्माण कार्य दोनों छोर से शुरू किया जाये। वर्तमान में दुर्ग जिले के राजहरा से कांकेर के रावघाट तक 95 कि.मी. हिस्से में रेल लाइन का कार्य शुरू होने की जानकारी मिली है। दो चरणों में बनने वाली इस परियोजना के लिए 11 दिसंबर, 2007 को रेलवे, सेल, एनएमडीसी एवं राज्य शासन के मध्य करार हुआ था। इसके अनुसार दिसम्बर, 2012 तक प्रथम चरण में उपरोक्त 95 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण कार्य पूर्ण होना चाहिए था, लेकिन ऐसा हुआ नहीं। प्रथम चरण का निर्माण पिछड़ने से द्वितीय चरण में रावघाट से जगदलपुर तक 135 कि.मी. रेल लाइन पर कोई कार्य आगे नहीं बढ़ रहा है। जगदलपुर से कोंडागांव तक 70 कि.मी. क्षेत्र में कोई नक्सली बाधा भी नहीं है, अतएव दोनों छोर से कार्य प्रारंभ किया जाना चाहिए। जगदलपुर से कोंडागांव तक आसानी से रेल लाइन बिछाई जा सकती है। मेरी अपेक्षा है कि इस ओर प्राथमिकता के आधार पर तत्परता से कार्रवाई प्रारंभ की जाये।

*श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) : पिछले लोक सभा का जो चुनाव हुआ, उसमें बहुत ही उम्मीदों के साथ देश की जनता ने भारतीय जनता पार्टी को जनादेश दिया है। क्योंकि पिछले समय से जो सरकार थी, उसमें बहुत सारी समस्याएं थी और वह सरकार अपनी नीति और नेतृत्व के कारण असफल साबित हो रही थी, जिसके कारण देश के लोगों में हताशा और निराशा थी। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जब से सरकार बनी है, देश में निराशा का वातावरण समाप्त हुआ है और लोगों में सरकार के प्रति विश्वास और आशाएं बढ़ी हैं। माननीय रेल मंत्री ने उन्हीं आशाओं को पूरा करने वाला बजट सदन में पेश किया है। मैं उसी रेल बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। वास्तव में जो भारतीय जनता पार्टी का दर्शन है "एक भारत-श्रेष्ठ भारत" उसका दर्शन भारतीय रेल में होता है। हमारा देश जिसमें बहुत सारी भाषाएं, रहन-सहन और खान-पान है, लेकिन भारतीय रेल सबको एक करती है। इसलिए एक तरह से भारतीय रेल हमारे देश की संस्कृति का दर्शन कराने का सशक्त माध्यम है। कहा भी जाता है कि अगर असली भारत देखना है तो भारतीय रेल में देखना चाहिए। माननीय रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल की महत्ता को समझा है और रेलवे की सेहत सुधारने का सिग्नल अपने बजट के माध्यम से दिया है। पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने और नयी परियोजनाओं को शुरू करने के लिए माननीय सदानंद गौड़ा जी ने रेलवे की आर्थिक स्थिति को मजबूत करने के लिए कई उपाय सुझाए। जहां उन्होंने 58 नयी ट्रेनें दी हैं, बुलेट ट्रेन दी हैं, वही देश के माननीय अटल जी ने देश को स्वर्णिम चतुर्भुज के द्वारा सड़कों से जोड़ा था, वहीं माननीय रेल मंत्री जी ने हीरक चतुर्भुज के द्वारा रेल के माध्यम से पूरे देश की यात्रा को सुगम करने का प्रयास किया है। रेल के द्वारा यहां फल व सब्जियों की आपूर्ति, दूध व नमक की दुलाई, अन्य आवश्यक वस्तुओं की प्राथमिकता से दुलाई के द्वारा रेल के सहारे मोदी सरकार महंगाई को भी रोकने में प्रमुख भूमिका निभायेगी। ये बजट उम्मीदों का सफर है, जिसमें महिलाओं की सुरक्षा, बुजुर्गों का सम्मान, अच्छा भोजन, सुव्यवस्था, रेलवे कर्मचारियों के लिए विद्यालय, अस्पताल आदि की सुविधाएं देने के साथ-साथ रेलवे बोर्ड पर भी नकेल डालने की हिम्मत दिखाई। अधूरी रेल परियोजनाओं से खिन्न मोदी सरकार ने पहले ही रेल बजट में रेलवे बोर्ड को विभाजित करने, प्रबंधन व निगरानी समूह बनाने, कार्यप्रणाली में पारदर्शिता होने तथा परियोजना की जानकारी ऑनलाइन उपलब्ध कराने का फैसला लिया है। ये रेल बजट देश को विकास की ऊंचाईयों पर ले जाना वाला आम बजट है, जिसमें रेल के कार्यालय की कोशिश की गयी है। सुधार के स्तर पर मोदी सरकार ने रेल बजट को बहुआयामी और यूपीए सरकार की गलतियों को ठीक कराने वाला बनाया है। देश की रेल चले और देश

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

भी गति से चले, इसलिए यह बजट अति महत्वपूर्ण और देश के विकास में दूरगामी असर डालने वाला साहिब होगा।

भारतीय जनता पार्टी और एनडीए की माननीय मोदी जी के नेतृत्व की सरकार पिछली सरकार की कमियों को आधार बनाकर राजनीति नहीं करना चाहती, बल्कि हम चाहते हैं कि भारतीय रेल जो हमारे देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण है, वह अपना आधारभूत ढांचा खड़ा करे। आर्थिक रूप से मजबूत और देश के विकास में अपना योगदान करे। इसलिए भले ही लोक लुभावन न हो, लेकिन यह एक सार्थक बजट है, जो पिछली सरकारों से आये हुए रेल बजटों से बिल्कुल अलग है। इससे पहले ही सरकारों ने चुनाव को आधार बनाकर ऐसे बजट प्रस्तुत किए, जिनमें घोषित नई योजनाएं पूरी नहीं हुईं। वहीं उक्त सरकारों के रेल बजट के कारण और उनकी रेल की नीतियों के कारण भारतीय रेल जर्जर अवस्था में पहुंच गयी। अभी कांग्रेस के सदस्य और इस देश के पूर्व रेल राज्य मंत्री जो इस बजट के विरोध में अपना भाषण कर रहे थे, उनको मैं मदद दिलाना चाहता हूँ कि उन्होंने 2 फरवरी, 2013 को मेरे संसदीय क्षेत्र लखीमपुर खीरी, उत्तर प्रदेश में आमाम परिवर्तन का शिलान्यास बहुत जोर-शोरी से किया था और बताया था कि 262.76 कि.मी. मीटर गेज रेल लाइन को 2016 तक 927 करोड़ रुपये खर्च करके पूरा कर लिया जायेगा, जिससे लखीमपुर-खीरी बड़े शहरों से जुड़ेगा। व्यवसाय में बढ़ोत्तरी, नये उद्योग लगेंगे तथा दुधवा नेशनल पार्क में पर्यटक बढ़ेंगे। लेकिन मैं माननीय चौधरी साहिब को बताना चाहता हूँ कि आपके द्वारा शिलान्यास की नयी योजना आज तक पूरी नहीं हुई और माननीय रेल मंत्री जी, जो कि देश के पूरे रेल सिस्टम को सुधारने की कोशिश कर रहे हैं, और जिन्होंने बहुत ही दूर दृष्टि से दूरगामी परिणाम देने वाला बजट प्रस्तुत किया है। मैं उनका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूँ कि लखीमपुर-खीरी, उत्तर प्रदेश में नेपाल का सीमावर्ती क्षेत्र है, जो प्राकृतिक सम्पदा से भरपूर है, परंतु बेहद पिछड़ा है, वहां अभी बहुत सारे ऐसे लोग हैं, जिन्होंने रेल पर कदम नहीं रखा। मैं चाहता हूँ कि जो चुनावी शिलान्यास पिछली कांग्रेस की सरकार ने मा. अधीर रंजन चौधरी के द्वारा आमाम परिवर्तन के लिए कराया था, वह ब्रॉड गेज का कार्य पूर्ण कराकर लखीमपुर में कराने का कार्य करें। हमारे क्षेत्र में बहुत सारी ऐसी रेलवे क्रासिंग हैं, जहां पर रेलवे बैरियर नहीं है। मानवरहित रेलवे क्रासिंग के कारण आये दिन बहुत सारी दुर्घटनाएं होती हैं। उन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए ऐसी सभी क्रासिंग पर रेलवे बैरियर लगाये जाये। चूंकि मेरा संसदीय क्षेत्र बाढ़ से प्रभावित क्षेत्र है, जहां पर प्रति वर्ष बरसात के मौसम में मैलानी से तिकुनिया रेलवे ट्रैक बहने की संभावनाएं बनी रहती हैं तथा रेल यातायात दो से तीन महीने बंद रहता है तथा मेरी गुजारिश है कि नये रेल मार्ग का पलिया निघासन होते हुए बिछिया तक नयी रेल लाइन बिछाने का काम किया जाए।

रेलवे के क्षेत्र में हमारे संसदीय क्षेत्र में बहुत सारी रेलवे लाइन भी आती है, जिनकी मरम्मत प्रदेश सरकार नहीं कराती। अतः अनुरोध है कि उक्त सड़कों की मरम्मत कराने का काम करें। इसके साथ-साथ दुधवा नेशनल पार्क के लिए एक नयी ट्रेन लखनऊ से वे एसक नयी ट्रेन बरेली जंक्शन से प्रारंभ कराने की कृपा करें तथा सीतापुर व नई दिल्ली के बीच में शताब्दी ट्रेन की भी आवश्यकता है। सेंचुरी ट्रेन जो लखऊ से बलिया तक जाती है, उसको बढ़ाकर तिकुनिया तक करने का कष्ट करें और नोण्डा-मैलानी प्रखण्ड में चलने वाली सभी ट्रेनों का ठहराव खैरतिया व मझरा स्टेशन पर भी करने की कृपा करें।

माननीय मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय जनता पार्टी और एनडीए की सरकार ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया, स्वागतयोग्य है तथा देश के लोगों की आशाओं और आकांक्षाओं पर खरा उतरने वाला है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस रेल बजट के लिए बधाई देता हूँ और इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री रत्न लाल कटारिया (अम्बाला) : महोदय, मैं भारत माता के लाल, जननायक नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में बनी एनडीए सरकार के द्वारा प्रस्तुत किये गये रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जिस प्रकार का जॉब ऑरिएन्टेड एवं ग्रोथ ऑरिएन्टेड विजन बजट में दिया गया है, यह भारत को उन्नति की ओर ले जायेगा। माननीय मंत्री जी ने बुलेट ट्रेन से लेकर फास्ट ट्रेन तक हर विषय को बजट में कवर किया है और हमें पूरी आशा है कि यह बजट देश के लिए प्रगतिशील साबित होगा।

महोदय, मैं आदरणीय मंत्री जी का ध्यान आपने लोक सभा क्षेत्र अम्बाला की ओर दिलाना चाहूंगा। पिछले 10 वर्षों में जितना घोषणा मेरे लोक सभा क्षेत्र का हुआ है, शायद भारत में ऐसा कभी नहीं हुआ। मैडम सोनिया जी भी दो बार मेरे लोक सभा क्षेत्र अम्बाला गयीं और उन्होंने वहां बहुत सज्जबाग दिखाये, लेकिन वहां की जनता को उसके हाल के ऊपर ही तड़फता छोड़ दिया गया। यमुना नगर से चंडीगढ़ तक की रेलवे लाइन के बादे में हर बार बहुत बड़े-बड़े होर्डिंग लगाये जाते थे। जब भी मैडम सोनिया जी जाती थीं तो कहा जाता था कि वे आयी हैं, वे आयी हैं, मैडम सोनिया जी आयी हैं, नई रोशनी लायी हैं, यमुना नगर से चंडीगढ़ तक की रेलवे लाइन बनवायी है।...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : कृपया शान्ति बनाये रखें। आप बोलिए।

...*(व्यवधान)*

श्री रत्न लाल कटारिया : महोदय, चुनाव आते-आते यह पोजिशन आयी कि अम्बाला से जो केन्द्रीय मंत्री थीं, वहीं चुनाव से पहले परिस्थितियों

को देखते हुए पलायन कर गयीं।...*(व्यवधान)* आज हमारे क्षेत्र अम्बाला का जो रेलवे स्टेशन है, डीआरएम ऑफिस है, वहां से कई राज्यों के लिए रेलगाड़ियां चलती हैं।...*(व्यवधान)*

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : एनडीए ने क्या किया?...*(व्यवधान)*

श्री रत्न लाल कटारिया : एनडीए ने उसमें बहुत कुछ किया है।...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : आप बोलिए। माननीय सदस्य, आप अपनी बात कहिए।

...*(व्यवधान)*

श्री रत्न लाल कटारिया : एनडीए सरकार ने बहुत कुछ किया है।...*(व्यवधान)* एनडीए सरकार के समय में ही मैं अटल जी की डायनैमिक लीडरशिप में उस समय के रेल मंत्री जी को चंडीगढ़ ले गया था और पंचकुला, जो हमारे क्षेत्र की, हरियाणा की अघोषित राजधानी कहा जाता है, उस क्षेत्र में भी रेलवे का पंचकुला को स्टेशन बनाने की बात हुई थी।...*(व्यवधान)* आदरणीय मंत्री जी से मैं निवेदन करूंगा कि उस क्षेत्र को भी डेवलप किया जाये। मैं देख रहा हूँ कि जहां से हमारे आदरणीय प्रधानमंत्री जी वाराणसी को रेप्रिजेन्ट करते हैं, वहां पर गंगा है, जो हमारे देश की सबसे पवित्र मां कही जाती है। वहीं पर संत गुरु रविदास जी महाराज का भी जन्म हुआ था...*(व्यवधान)* मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि दुनिया में रहने वाले संत गुरु रविदास समाज के 45 देशों से लोग करोड़ों की संख्या में और हमारे देश के लोग जालंधर से वाराणसी आते हैं। मैं मांग करूंगा कि संत गुरु रविदास जी महाराज के नाम पर एक स्पेशल ट्रेन वाराणसी से जालंधर के लिए चलाई जाए। मैं यह भी रिक्वैस्ट करूंगा कि बजट में इस बात का प्रावधान किया गया है कि 100 स्टेशनों को ग्लोबल स्तर का बनाया जाएगा। चूंकि अंबाला कई स्टेट्स को कवर करता है, इसलिए मेरी मांग है अंबाला रेलवे स्टेशन को भी वह दर्जा दिया जाए। जगाधरी में रेलवे की एक बहुत बड़ी वर्कशॉप है। वहां पर आज भी कोई 600-700 एकड़ जमीन वर्षों से खाली पड़ी है। मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वैस्ट करूंगा कि वहां कोच फैक्ट्री लगाने का प्रावधान किया जाए। इसके साथ-साथ जो पिंजौर है, एचएमटी के साथ भी वहां 700-800 एकड़ जमीन 40-50 वर्षों से खाली पड़ी है। वहां पर सरकार को जमीन लेने की भी कोई नौबल नहीं आयी, इसलिए वहां पर भी रेल कोच फैक्ट्री के लिए प्रावधान किया जाना चाहिए। अंबाला में पहले यह रेल कोच फैक्ट्री आई थी, लेकिन फिर राजनीतिक कारणों से वह कहीं और चली गई। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह रिक्वैस्ट करना चाहूंगा कि मेरे क्षेत्र के अंदर जो ओवर-ब्रिज बनने हैं, अंडर-ब्रिज बनने हैं और जो रेल की लाइन है, यमुनानगर से पटियाला

वाया कुरूक्षेत्र, यमुनानगर से देहरादून वाया पौंटा साहिब, इन नई रेल लाइनों का भी निरीक्षण किया जाए, मैं आदरणीय मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहता हूँ।

अंत में मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

*श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर) : मैं अपना भाषण सभा पटल पर रखता हूँ। मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ साथ ही बिहार राज्य के मधुबनी जिला में रेल संबंधी कुछ समस्याओं की चर्चा भी करता हूँ। महोदय,

1. सकरी से निर्मली बड़ी लाइन आमान परिवर्तन का कार्य कई वर्षों से चल रहा है।
2. झंझारपुर जंक्शन से लौकहां आमान-परिवर्तन का कार्य भी धीमी गति से चल रहा है।
3. जयनगर से मुम्बई एक सुपरफास्ट ट्रेन की बड़ी जरूरत है।
4. गरीब रथ और स्वतंत्रता सेनानी ट्रेन को जयनगर तक प्रतिदिन करने का आग्रह करता हूँ।
5. सीतामढ़ी से जयनगर, लौकहां होते हुए निर्मल तक एक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता, चूंकि इस रेल लाइन का शिलान्यास पूर्व रेलमंत्री जी कर चुके हैं, इस रेल लाइन का सर्वे भी हो चुका है।

अतः आग्रह है कि सरकारी झंझारपुर से निर्मली और झंझारपुर से लौकहां आमान परिवर्तन के साथ-साथ उपरोक्त सभी मांगों की पूर्ति शीघ्रतापूर्वक करने का आग्रह करता हूँ।

[अनुवाद]

*श्री प्रेम दास राई (सिक्किम) : मैं माननीय मंत्री जी सदानंद गौड़ा को अपना पहला रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए धन्यवाद देता हूँ और पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल लाइनों पर विशेष ध्यान देने के लिए उन्हें धन्यवाद देता हूँ। मैं मौजूदा परियोजनाओं को पूरा करने संरक्षा और स्वच्छता को प्राथमिकता देने के लिए माननीय मंत्री की पहल का स्वागत करता हूँ।

मैं रेल बजट के संबंध में तीन बातें कहना चाहूंगा। पहली सेवोक-रंगपो एक महत्वपूर्ण परियोजना है क्योंकि इतिहास में पहली बार सिक्किम को भारत के रेल मार्ग से जोड़ा जाएगा। परियोजना को वर्ष 2008 में तैयार और स्वीकृत किया गया था। यह परियोजना इंजीनियरिंग की दृष्टि से चुनौतीपूर्ण थी क्योंकि 70% मार्ग सुरंग के अंदर बनाया जा रहा है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

पर्यावरणीय स्वीकृति जैसे विभिन्न कारकों के कारण कार्य में विलंब हुआ यद्यपि इस परियोजना को पूरा करने के लिए दिसम्बर, 2015 की तिथि निर्धारित की गई है। इस परियोजना के पूरा होने से गंगटोक तक इस रेल लाइन का 40 कि.मी. तक विस्तार हो जाएगा। वर्तमान में सिक्किम का शेष भारत के साथ केवल राष्ट्रीय राजमार्ग 31ए से ही संपर्क है। और सिक्किम के लोग अवसंरचना की की के कारण ग्रस्त होते हैं। सिक्किम के लोगों की ओर से मैं सरकार से स्वीकृति की प्रक्रिया में तेजी लाने का निवेदन करता हूँ और सिक्किम के लोगों को शीघ्रतापूर्वक रेल संपर्क से जोड़ने का मार्ग प्रस्तुत करे।

दूसरी बात मैं बजट आवंटन के संबंध में कहना चाहूंगा। इस परियोजना के लिए केवल 50 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है जो 3.375 करोड़ रुपए की परियोजना लागत को ध्यान में रखते हुए अपर्याप्त है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि कृपया इस पर विचार करें।

अंतिम बात मैं पर्वतीय रेलवे के संबंध में कहना चाहूंगा। विभिन्न देशों ने इस क्षेत्र में काफी उन्नति की है जबकि हम अभी तक 1947 की स्थिति पर हैं। हम वही हैं जहां अंग्रेजों ने इसे छोड़ा था। हमारे पड़ोसी देश चीन ने तिब्बत में सड़क और रेल मार्ग दोनों की विश्व स्तरीय अवसंरचना विकसित की है। बीजिंग लाहस के रेलमार्ग के कुछ सिद्धांत हिमालयी क्षेत्र विशेषकर सिक्किम की रेल परियोजनाओं पर लागू हो सकते हैं। इस क्षेत्र में रेल लाइन को डिजाइन करते समय परिस्थिति पर्यावरणीय संरक्षण पर आवश्यक ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। परिस्थितिकीय पर्यावरण पर कम-से-कम सुझाव पड़ना चाहिए। रेलगाड़ियों में जैव-शौचालय, अपशिष्ट जल जमा टैंक और उचित जल प्रबंधन सुविधाएं होनी चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी से हिमालयी क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए एक पृथक पर्वतीय रेल मंडल की स्थापना करने पर विचार करने का निवेदन करता हूँ।

*श्री एच.डी. देवेगौड़ा (हासन) : माननीय सभापति महोदय, मैं मुझे कुछ समय बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपको धन्यवाद देना चाहूंगा। प्रत्येक राजनीति दल का वर्तमान रेल बजट के बारे में अपना-अपना मत है।

महोदय, मैं इस सम्माननीय सभा का ध्यान रेल बजट के पैरा संख्या 19 की ओर दिलाना चाहूंगा जिसमें यह कहा गया है। कि गत 10 वर्षों में 60,000 करोड़ रुपए की 99 नई परियोजनाओं को स्वीकृति दी गयी जिनमें से केवल एक परियोजना ही आज थी तिथि तक पूरी हो पायी है। संसाधन जुटाने के स्रोत क्या है? मैं इसका समर्थन अथवा विरोध नहीं कर रहा हूँ।

मैं पिछले कुछ महीनों से वहां बैठा था। मैं यह स्वीकार करता हूँ कि हमारे अंतरिम बजट में संसाधन जुटाने के लिए हमने क्या किया है। मैं सभा का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि ऐसा केवल गठबंधन सरकार के दौरान हुआ। वर्ष 1996-97 में हमें कतिपय निर्णय लेने के लिए मजबूर किया गया। जब हमारी सरकार आयी तो उस समय संसाधनों की स्थिति क्या थी मैं इस पर विस्तारपूर्वक बात करना नहीं चाहता हूँ।

मैं उस समय संयुक्त मौर्या सरकार का नेतृत्व कर रहा था। हमने वित्तीय श्रेणी अथवा सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाले सभी यात्रियों के किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं थी। परन्तु समाज के कतिपय वंचित वर्गों जो रेलगाड़ियों के शयनयान श्रेणी में यात्रा करते थे के संबंध में हमें निर्णय लेना पड़ा। ठीक उसी प्रकार मेल अथवा एक्सप्रेस अथवा सामान्य रेलगाड़ियों के शयनयान श्रेणी के मामले में 200 कि.मी. तक मौजूदा किराये में कोई वृद्धि नहीं की गई। हम उन यात्रियों से और पैसा नहीं वसूलना चाहते थे। लम्बी दूरी की यात्रा करने वालों से इन श्रेणियों के संबंध में 200 कि.मी. की दूरी से अधिक की यात्रा करने पर किराये में 5 प्रतिशत तक की वृद्धि की।

भारतीय अर्थव्यवस्था तेज गति से बढ़ रही थी। यदि रेलवे को परिवहन की मांग को पूरा करना है तो उन्नत और तेजी से रेल अवसंरचना विकसित करनी होगी। इसके लिए रेलवे के विकास कार्य के लिए भारी निवेश की आवश्यकता होगी जिसके लिए अतिरिक्त संसाधन जुटाने की आवश्यक थी। चूंकि हमारे पास कोई और विकल्प नहीं था, हमें उस समय उच्च श्रेणियों के किराये बढ़ाने का निर्णय लेना पड़ा। मेल और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के प्रथम श्रेणी वातानुकूलित, टू टीयर वातानुकूलित शयनयान, वातानुकूलित श्री टीयर शयनयान वातानुकूलित कुर्सीयान और प्रथम श्रेणी के किराये में 10 प्रतिशत की वृद्धि की गई, किराये में बीस वर्ष पूर्व यह वृद्धि की गई थी।

मुझे नहीं पता कि यह निर्णय वर्तमान प्रधानमंत्री या भूतपूर्व प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह के कार्यकाल में लिया गया था। हमारे पूर्व रेल मंत्री श्री खड्गे जी यहां बैठे हैं। क्या इन्होंने प्रस्ताव किया था या इस प्रस्ताव को आपको द्वारा मूर्त्तरूप दिया गया है, मुझे यह नहीं है। यात्री और अधिक सुविधाएं चाहते हैं।

हासन से मैसूर तक बस से यात्रा करने वाले को 80 रुपए का भुगतान करना पड़ता है जबकि हासन से मैसूर तक रेल से 30 रुपए का भुगतान करना पड़ता है। आप जो कुछ भी कहें ट्रेनसे यात्रा करने वालों को हम मांस्टर कहेंगे। जब मैंने 1991 में इस सभा में प्रवेश किया था तो स्वर्गीय नरसिम्हा राव प्रधानमंत्री थे और श्री जांफर शरीफ रेल मंत्री थे। उस समय मैसूर से हासन तक की रेल लाइन को बंद कर दिया गया था क्योंकि

यह व्यावहारिक नहीं थी और इससे राजस्व प्राप्त नहीं होता। इसलिए उन्होंने इसे बंद कर दिया। संयोग से मैं प्रधानमंत्री बना और मैंने इस काम को आगे बढ़ाने का निर्णय लिया। आज इस लाइन पर 18 ट्रेनें चल रही हैं। मैंने रेल मंत्री से इस लाइन पर एक और ट्रेन शुरू करने का पत्र लिखा था लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया। मैं उन्हें दोष नहीं देता हूँ। कोई नई ट्रेन शुरू करते वक्त सभी तरह की पुरानी बोगियां इस ट्रेन के साथ जोड़ दी जाती हैं और शार्ट और सर्किट की वजह के कारण अनेक बोगियां जल जाती हैं और रेलवे कम्पार्टमेंटों में लोगों की मौत हो जाती है।

प्रत्येक राजनीतिक दल के किराया बढ़ाने के बारे में अपने विचार होते हैं लेकिन गठबंधन सरकार अर्थात् संयुक्त मोर्चा सरकार के दौरान इस पर कई निर्णय लेने का दबाव डाला गया। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि गुवाहाटी के अलावा उत्तर-पूर्वी राज्यों में कोई रेल लाइन नहीं है। मैं ईमानदारी पूर्वक बताता हूँ। हमने नई रेल लाइनें शुरू करने के संबंध में कई निर्णय लिए। आज यहां कोई बता रहा था कि अम्बाला के बारे में कोई नहीं सोचता। आप इस बाजट का अवलोकन करे हमने पठानकोट से अम्बाला के बीच विद्युतीकरण करने का निर्णय लिया है। हमने अमृतसर और अजमेर जैसे पवित्र स्थानों के लिए नई ट्रेन सुविधाएं शुरू की थी। हमने राजनीतिक समर्थन मिलने या न मिलने के आधार पर किसी भी राज्य की उपेक्षा नहीं की है।

आज मुद्दा समग्र विकास का है। कोई भी उत्तर-पूर्वी राज्यों में कैसे जाएगा। जब तक आप वहां रेल जैसी अवसंरचना प्रदान नहीं करते वहां औद्योगिक विकास के लिए कौन जाएगा? जब तक आप वहां विकास नहीं करेंगे वहां कोई नहीं जाएगा तथा आप वहां से लाभ की आशा नहीं कर सकते। उस समय हमने राजस्व लाभ से संबंधित अनुपात में परिवर्तन किया था।

मैं आपको ईमानदारी से बताता हूँ। संसाधन का पता लगाने का प्रश्न आसान नहीं है। वर्ष 1991 के दौरान डॉ. मनमोहन सिंह ने वित्त मंत्री के रूप में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की शुरुआत की थी? मैं इस मुद्दे पर वाद-विवाद नहीं करना चाहता, मुझे सामान्य बजट संबंधी चर्चा के दौरान इस संबंध में बोलने के लिए कुछ समय की जरूरत होगी?

आज आपके पास पीपीपी मॉडल अथवा एफडीआई मार्ग है मैं इसका स्वागत करता हूँ और मुझे ऐसा कहने में कोई चिंहाकिचाहट नहीं है। लेकिन इसके साथ-साथ जहां तक अनेक क्षेत्रों में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश आमंत्रित करने का संबंध है तो इस बारे में थोड़ी सावधानी बरतने की जरूरत है। मैं आपको कुछ सुझाव देना चाहता हूँ। मुझे कुछ कंटु अनुभव हुए हैं। एनएनपी का क्या हुआ? महाराष्ट्र के शिवसेना के हमारे मित्र यहां हैं। मुख्य कार्यकारी को अमेरिका में आजीवन कारावास की सजा दी गई है। अनावश्यक रूप से अनेक मुद्दे नहीं उठाना चाहता।

मैंगलोर और चेन्नई बड़े पत्तनों को जोड़ने वाली हासन-बैंगलोर जिसकी आधारशिला हमने रखी थी पिछले 20 वर्षों से लम्बित है। मैं डॉ. मनमोहन सिंह और श्रीमान वाजपेयी जी से मिला था लेकिन कुछ नहीं हुआ। आपने कम-से-कम 165 करोड़ रुपए प्रदान करने का निर्णय तो लिया। हमारे मित्र श्री खड़गे यहां हैं। पिछले एक वर्ष के दौरान इन्होंने बहुत अच्छा काम किया। मैं उन्हें मुबारकबाद देता हूँ। मैंने रेल भवन में इनसे एक अनरोध किया था। मैं भूतपूर्व प्रधानमंत्री के रूप में अपने कद के बारे में चिन्तित नहीं हूँ मैं इस सभा का साधारण सदस्य हूँ।

मैं इस सभा का मूल्यवान समय बर्बाद नहीं करना चाहता। यदि आप चाहते हैं तो मैं बैठ जाऊंगा मैं पीठ के निर्देशों का पालन करूंगा।

संयुक्त मोर्चों की सरकार के समय हमने 14 रेल लाइनें स्वीकृत की थी। मैं अन्य राज्यों से तुलना नहीं कर रहा हूँ। यदि मैंने राजनीतिक निहिताओं के चलते कोई विसंगति की है तो कोई भी मेरी आलोचना करने के लिए स्वतंत्र है मैं इस सभा में मौजूद हो? हमने ऐसी कोई चीज नहीं की है।

पिछले 17 वर्षों से हम चेन्नई और मैंगलोर के दो बड़े पत्तनों को जोड़ने की मांग कर रहे हैं। मैंने संयुक्त जनतांत्रिक गठबंधन सरकार से भी संपर्क किया था। एनडीए और यूपीए सरकारों में अनेक रेल मंत्री रहे हैं उनमें से एक मुनियप्पा जी यहां हैं लेकिन मुझे को परिणाम नहीं मिला? पिछले एक वर्ष के दौरान श्री खड़गे ने कुछ किया है।

श्री डी.वी. सदानन्द गौड़ा : व्यवधान के लिए क्षमा चाहता हूँ। भूतपूर्व प्रधानमंत्री एक मुद्दा उठा रहे हैं और मैं उनको आश्वासन देना चाहता हूँ कि हासन-मैंगलोर रेललाइन का कार्य 2016 तक पूरा हो जाएगा।

श्री एच.डी. देवगौड़ा : मैं यही कहना चाह रहा था। कृपया मेरी बात सुनिए। मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ मैं यही कहना चाहता था। वर्तमान प्रधानमंत्री का मंत्र ही विकास करना है। विकास कैसे होगा? हमें इस मुद्दे पर खुले तौर पर चर्चा करनी चाहिए।

संप्रग की अध्यक्षा भी यहां बैठी हुई हैं। ये उस समय हमारा समर्थन कर रही थी जब हमने रेल किराया बढ़ाए जाने का निर्णय लिया था क्योंकि हमारे पास संसाधन नहीं थे और हम यह निर्णय लेने के लिए बाध्य थे।

आज आपने कहा कि 30 वर्षों में एक भी लाइन का काम पूरा नहीं हुआ है। इसका क्या अर्थ है? हम सभी दलों के लोग रेलवे के और विकास की मांग कर रहे हैं। सभी राजनीतिक दलों के लोग यही मांग कर रहे हैं। आज सुरक्षा के बारे में चिन्तित नहीं है आप आरओबी के बारे में भी चिन्तित नहीं है, ऐसे अनेक मुद्दे हैं।

हाल ही में प्रधानमंत्री जी ने उद्यमपुर कटरा ट्रेन को हरी झंडी दिखाई है। इसे कब मंजूर किया गया था? आप 1996-97 के रेल बजट का

अवलोकन कर सकते हैं। आप अभी तक श्रीनगर से उद्यमपुर की लाइन को पूरा नहीं कर पाए हैं।

मैं अन्य मुद्दों पर चर्चा नहीं कर रहा हूँ। उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में राज्य की कितनी राजधानियों को रेल से जोड़ा गया है हमने पूर्वोत्तर राज्यों में राज्य की राजधानी तक रेल कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए वर्ष 1996-97 में बजट प्रदान किया है।

ऐसे कई मुद्दे हैं। हमारा देश बहुत विशाल है और हमें विकास के संदर्भ में सोचना है। हमें यह नहीं सोचना चाहिए कि यूपीए सरकार ने कुछ नहीं किया है। मैं अपने कुछ अनुभव बताना चाहता हूँ। यूपीए सरकार अथवा इससे पूर्व की वाजपेयी जी की सरकार की आलोचना करने की आवश्यकता नहीं है। आज, लोगों को विकास चाहिए। हम अधिक रोजगार और अधिक सुविधाएं सृजित करना चाहते हैं। यह कोई साधारण बात नहीं है और इसलिए मैं रेलवे में एफडीआई का स्वागत करता हूँ। आम बजट लाया जाने वाला है और मैं कतिपय अन्य मुद्दों पर अपने अनुभव बताने की कोशिश करूंगा।

[हिन्दी]

***साध्वी निरंजन ज्योति (फतेहपुर) :** सबसे पहले मैं रेल मंत्री जी माननीय डी.वी. सदानंद गौड़ा जी का आभार व्यक्त करती हूँ कि उन्होंने पूरे देश में 9 बुलेट ट्रेन चलाने की घोषणा की, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

जनहित में मेरी निम्नलिखित मांगें हैं, कृपया उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उन्हें इस बजट में शामिल किया जाए:—

1. इलाहाबाद से फतेहपुर-कानपुर होते हुए मुम्बई के लिए प्रतिदिन जाने और आने के लिए ट्रेन चलायी जाए।
2. कानपुर से इलाहाबाद जाने एवं आने के लिए दोनों समय इंटरसिटी चलायी जाए।
3. शटल गाड़ी कानपुर से इलाहाबाद आने एवं जाने के लिए चलायी जाए।
4. उंचाहार-रायबरेली से फतेहपुर-बांदा होते हुए चित्रकूट तक नई रेल लाइन का निर्माण कराया जाए।
5. इटावा से औरिया, भोगनीपुर, घाटमपुर, जहानाबाद होते हुए बिन्दकी को नई रेल लाइन से जोड़ा जाए।
6. कानपुर से बांदा रेल लाइन को थोड़ा मोड़कर दुर्गा देवी मन्दिर से जिला मुख्यालय हमीरपुर रेलवे स्टेशन बनाकर रेल लाइन से जोड़ा जाए।

7. कानपुर से बांदा का शटल दोपहर में चलायी जाए।
8. उत्तर-प्रदेश सम्पर्क क्रांति को निजामुद्दीन से मानिकपुर तक प्रतिदिन किया जाए।
9. झांसी-इलाहाबाद रेलवे लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए।
10. कानपुर-बांदा रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए।
11. हावड़ा-नई दिल्ली रेल लाइन पर पड़ने वाले सभी रेलवे फाटकों पर उपरिपुल का निर्माण कराया जाए।

रेलवे को घाटे से उबारने के लिए बिना टिकट यात्रियों को यात्रा करने से रोका जाए। उसके लिए मेट्रो की भांति सभी प्लेटफॉर्मों पर मशीन लगाकर प्रवेश एवं निकास की व्यवस्था टोकन के माध्य से सुनिश्चित करायी जाए।

*श्री बाबूलाल चौधरी (फतेहपुर सीकरी) : मेरे लोक सभा क्षेत्र फतेहपुर सीकरी (19) में माननीय श्री अटल जी का ग्राम बटेश्वर है और बटेश्वर श्री अटल जी की जन्मस्थली है। मैं बटेश्वर को नमन करता हूँ तथा प्रणाम करता हूँ। माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के प्रधानमंत्री काल में 1999-2000 में आगरा से इटावा नई बड़ी लाइन की शुरुआत कराई थी। इसकी पिक बुक संख्या 1999-2000 है तथा इस कार्य का नाम आगरा से इटावा नई बड़ी रेल लाइन का निर्माण रखा गया। इस परियोजना की लम्बाई 112 कि.मी. है। इसके स्टेशनों की संख्या 11 (ग्यारह) है तथा परियोजना में 76 ग्राम जिला आगरा के तथा 16 ग्राम जिला इटावा के आते हैं। कुल 92 ग्राम आते हैं। इस परियोजना की लागत 214.00 करोड़ रुपए दिनांक 24.10.2002 के रेलवे बोर्ड से स्वीकृत है। इस परियोजना का प्रथम संशोधित एस्टीमेट लागत 227.42 करोड़ रुपए दिनांक 4.2.2011 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया।

इसके बाद भी परियोजना पूरी नहीं हुई तो दोबारा संशोधित प्राक्कलन लागत (एस्टीमेट) 427.21 करोड़ रुपए का दिनांक 20.6.2012 में रेलवे बोर्ड द्वारा स्वीकृत किया गया। मगर इसके बाद भी अभी तक परियोजना अधूरी है। यह दुर्भाग्यपूर्ण है, क्योंकि आज करीब 15 साल पूर्ण होने पर भी यह परियोजना लंबित है।

माननीय अटल जी की सरकार जाने के बाद यूपीए की सरकारें आने पर काम पर ध्यान नहीं दिया गया और उत्तर प्रदेश में भी विरोधी सरकारें

रहने के कारण कार्य नहीं हो पाया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि अविलम्ब इस परियोजना को पूर्ण कराया जाये, जिससे आम जनता को इस परियोजना का लाभ मिल सके, क्योंकि करीब 15 साल से यह अपूर्ण है।

बटेश्वर एक ऐतिहासिक पर्यटन स्थल भी है। यहां पर 101 शिवलिंग शृंखला के रूप में यमुना नदी के किनारे बसे हुए हैं और यमुना जी पूर्व दिशा से पश्चिम में बहती है। यह एक अद्भुत संयोग है।

श्री अटल जी का बटेश्वर ग्राम होने के बाद और एक ऐतिहासिक स्थल होने के बावजूद भी रेलवे विभाग ने बटेश्वर पर स्टेशन नहीं बनवाया है। मेरा विनम्र अनुरोध है कि बटेश्वर को स्टेशन बनवाते हुए स्टेशन का नाम बटेश्वर अटल स्टेशन रखा जाये या अटल बटेश्वर रखा जाये, जिससे अटल जी हमेशा स्मृति में बने रहें।

फतेहपुर सीकरी लोक सभा में एक विश्व विख्यात पर्यटन स्थल है, जिसका नाम फतेहपुर सीकरी है। देश-विदेशों में इसका नाम और पहचान है। फतेहपुर सीकरी देखने के लिए हज़ारों लोग रोज़ाना आते हैं, जिससे भारत सरकार को लाखों रुपए का राजस्व भी मिलता है। फतेहपुर सीकरी स्टेशन को उच्च श्रेणी का स्टेशन बनवाया जाये तथा पर्यटकों के ठहरने के लिए एक वातानुकूलित वेंटिंग हॉल बनवाया जाये, जिससे लोग रात होने पर रुक सकें।

आगरा-फतेहपुर सीकरी रेलवे मार्ग को डबल लेन लाइन करवाया जाये, जिससे गाड़ियों का आवागमन सरल हो सके।

फतेहपुर सीकरी स्टेशन पर सभी सुपरफास्ट गाड़ी अमीनाबाद एक्सप्रेस 2948, जे.आर.एस., 2395, पटना से अजमेर 2315, पटना-उदयपुर, अनन्या एक्सप्रेस, पटना से भावनगर (अजीमाबाद एक्सप्रेस), 2948 (द्वारिका एक्सप्रेस) बनारस-ओरवा, द्वारिका-गुवाहाटी, पटना से अहमदाबाद (पारसनाथ एक्सप्रेस) 2942 का ठहराव कराया जाये, जिससे पर्यटकों को आने-जाने में परेशानी न हो सके।

आगरा-फतेहपुर सीकरी के लिए शटल गाड़ियां चलाई जाएं।

आगरा से रूनुकता स्टेशन फतेहपुर सीकरी लोक सभा में आता है। आगरा सिटी स्टेशन आगरा शहर के बीचो-बीच में स्थित है और मालगाड़ी ज़्यादातर इसी स्टेशन पर माल उतारती है। बीच शहर में होने के कारण हर समय ट्रकों के आने-जाने से जाम लगा रहता है।

मेरा अनुरोध है कि रूनुकता स्टेशन पर माल गोदाम बनवाया जाये, जो आगरा शहर से करीब 25 कि.मी. दूर है, जिससे व्यापारियों को माल ले जाने में कोई परेशानी नहीं होगी। आगरा शहर को जाम से निजात मिलेगी।

आगरा के स्टेशन पर कर्नाटक राजधानी, त्रिवेन्द्र राजधानी, बेंगलूर राजधानी तथा सम्पर्क क्रांति राजधानी सुपरफास्ट गाड़ियों का ठहराव किया जाये, जिससे पर्यटकों को आने-जाने में परेशानी न हो सके, क्योंकि आगरा एक ऐतिहासिक पर्यटन स्थल है। यहां पर ताजमहल, लालकिला, फतेहपुर सीकरी आदि दर्शनीय स्थल हैं।

ईदगाह स्टेशन पर रेलवे की बहुत जमीन पड़ी हुई है, उसका विकास किया जाये।

दूडला स्टेशन पर शताब्दी-लखनऊ को स्थायी तौर पर ठहराव कराया जाये। सभी शताब्दी-लखनऊ का ठहराव टेम्पेरी है, दो महीने के लिए।

आगरा-अछनेरा मार्ग को डबल ट्रेक बनवाया जाये तथा अछनेरा स्टेशन पर आगरा-अहमदाबाद गाड़ी का ठहराव किया जाये।

[अनुवाद]

श्री के.एन. रामचन्द्रन (श्रीपेरुम्बुदुर) : माननीय सभापति महोदय, मैं सर्वप्रथम अपनी पार्टी की ओर से श्रीपेरुम्बुदुर संसदीय क्षेत्र से चुनाव लड़ने का सुनहरा अवसर प्रदान करने के लिए तमिलनाडु के मुख्य मंत्री माननीय पुराची थलाइची और मुझे चुनने के लिए अपने संसदीय क्षेत्र के लोगों को धन्यवाद देना चाहूंगा।

माननीय रेल मंत्री को उनके पहले बजट पेश करने की शुभकामनाएं देते हुए मैं इस शुभ दिवस पर रेल बजट पर अपना पहला भाषण दूंगा।

इस बजट में माननीय मंत्री जी ने यह उल्लेख किया है कि वर्ष 2013-14 में परिचालनात्मक अनुपात लगभग 94 प्रतिशत था जिसका अर्थ यह है कि रेलवे ने अर्जित एक रुपए में 94 पैसे इसके परिचालन पर खर्च किया और एक रुपए में केवल छह पैसे शेष बचे। ऐसी स्थिति पिछले कई वर्षों से थी। इसलिए हमारी मुख्य मंत्री माननीय अम्मा ने कहा कि इस महत्वपूर्ण क्षेत्र में पिछले दशक में यूपीए सरकार के कुप्रबंधन के कारण रेलवे का वित्त अत्यधिक खराब स्थिति में था।

रेलवे दृष्टिपत्र-2020 में इसका उल्लेख है कि सभी मानवरहित समपारों को समाप्त किया जाए। अप्रैल, 2014 तक इस रेल नेटवर्क में 11560 मानवरहित समपार हैं। अतः मैं माननीय रेल मंत्री के इस उद्देश्य के लिए अधिक धन का आबंटन कर सभी मानवरहित समपारों को हटाने के इरादे की प्रशंसा करता हूँ।

रेल यात्रियों की सुरक्षा अनिवार्य है और इसे शीर्ष प्राथमिकता दी जानी चाहिए। रेलवे पर लाखों लोगों को भरोसा और विश्वास है। चलती ट्रेनों में विशेष कर रात्रि समय में चोरी, डकैती इत्यादि की कई घटनाएं हुई

हैं। रात के समय ट्रेनों में पर्याप्त संख्या में आरपीएफ के जवानों की तैनाती की आवश्यकता है ताकि ऐसी घटनाएं नहीं हों। ऑन बोर्ड सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए 4000 महिला कांस्टेबलों की भर्ती इस दिशा में एक कदम है।

जहां तक अवसंरचनात्मक विकास का संबंध है, हीरक चतुर्भुज त्वरित रेल नेटवर्क से स्थिति में व्यापक बदलाव होगा और यह हमारे देश के रेल नेटवर्क की रीढ़ साबित होगा। उच्च गति वाले बुलेट ट्रेन को शुरू किया जाना एक स्वागत योग्य कदम है जिसकी प्रशंसा तमिलनाडु की मुख्यमंत्री पुराची थलाइवा अम्मा न की। यहां मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि मुम्बई, जहां 1857 में सर्वप्रथम रेलगाड़ी चलायी गयी थी, के बाद अगले चरण में बुलेट ट्रेन को चेन्नई लाया जाना चाहिए।

दूसरा, इसमें रेलवे के साथ अधिकाधिक शहरी परिवहन समाकलन का एक समग्र दृष्टिकोण है। इस संबंध में, मैं यह कहना चाहूंगा कि चेन्नई में शहरी परिवहन को समाकलित करने के लिए तमिलनाडु की मुख्यमंत्री अम्मा का एक अनुरोध लंबे समय से लंबित पड़ा है। हमें आशा है कि माननीय मंत्री चेन्नई में एमआरटीएस नेटवर्क के कार्य को चेन्नई मेट्रो रेल निगम को सौंपने का निर्णय जल्द लेंगे।

यदि प्रमुख रेलवे स्टेशनों पर यात्रा के दौरान बीमार पड़ने वाले यात्रियों की सहायता के लिए कछ चिकित्सकों और कर्मचारियों के साथ छोटे अस्पतालों की सुविधाएं हों तो यह हमारे रेलवे के लिए गर्व का विषय होगा।

अब हम अपने संसदीय क्षेत्र श्रीपेरुम्बुदुर के लोगों की कुछ मांगों पर आते हैं क्योंकि इस महान सदन के माध्यम से उनकी शिकायतों को दूर करना मेरा कर्तव्य है। श्रीपेरुम्बुदुर एक तीर्थस्थल है, यह संत रामानुज, जो तिरुपति और श्रीरंगम मंदिरों के निर्माताओं में से एक हैं, की जन्मस्थली है। लाखों लोग दर्शन के लिए श्रीपेरुम्बुदुर आते हैं। श्रीपेरुम्बुदुर एक प्रमुख औद्योगिक केन्द्र है जहां दस लाख से अधिक लोग यहां रह रहे हैं। अतः, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि बेंगलूर को जोड़ते हुए ताम्रम से पीपेरुम्बुदुर तक एक नई रेल लाइन परियोजना को मंजूरी दें।

तिरुसुलम रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, जो मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आता है। यह चेन्नई हवाईअड्डे के सामने है। मेल और यात्री सवारी गाड़ियां यहां नहीं रूकती हैं। जो लोग दक्षिण से आते हैं और अलग-अलग गणतंत्रों के लिए हवाई जहाज पकड़ना चाहते हैं, उन्हें ताम्रम उतरना पड़ता है और हवाईअड्डे तक पहुंचने के लिए 10 कि.मी. से अधिक यात्रा करनी पड़ती है। कृपया तिरुसुलम रेलवे स्टेशन पर सभी ट्रेनों के ठहराव की व्यवस्था करें।

मैं माननीय मंत्री से हमारी प्रिय माननीय अम्मा के नाम पर चेन्नई से दिल्ली तक अम्मा एक्सप्रेस के नाम से एक नई एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने का अनुरोध करता हूँ। यह केवल मेरी राय नहीं है, बल्कि यह तमिलनाडु के सभी लोगों की भी राय है। जहाँ अनेक नई रेलगाड़ियाँ आरंभ करने और कुछ रेलगाड़ियों के विस्तार का मैं स्वागत करता हूँ, वही मैं माननीय मंत्री से तमिलनाडु के लोगों के हित में, चल रही आमान पवित्तन, विद्युतीकरण और अन्य परियोजनाओं का कार्य पूरा करने पर तुरंत ध्यान देने और पर्याप्त धन का आबंटन करने का अनुरोध करता हूँ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं हमारे माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ क्योंकि यह भविष्य के लिए एक दृष्टिकोण प्रदान करता है। मैं सभापति जी को रेल बजट पर बोलने के लिए समय देने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

***श्री कृपाल बालाजी तुमाने (रामटेक) :** मैं माननीय रेल मंत्री को उनके विचारार्थ यह अनुरोध रिकॉर्ड पर लाना चाहता हूँ:

मेरे निर्वाचन क्षेत्र (रामटेक-महाराष्ट्र) में रामटेक से नागपुर के बीच एक यात्री रेलगाड़ी चलाई जा रही है। बड़ी संख्या में नौकरी वाले और व्यापारी लोग बुटीबोरी एमआईडीसी क्षेत्र में जाने के लिए इस रेलगाड़ी से यात्रा करते हैं; इसके लिए उन्हें दो रेलगाड़ियाँ अर्थात् रामटेक से नागपुर और पुनः नागपुर से बुटीबोरी बदलनी पड़ती हैं; उनके लिए यह बहुत ही असुविधाजनक है। इसलिए यह अनुरोध है कि नागपुर में दूसरी रेलगाड़ी न बदलनी पड़े इसके लिए रामटेक-नागपुर यात्री गाड़ी को ही बुटीबोरी तक विस्तारित किया जाये।

तीन वर्ष पहले संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार ने नागपुर-दिल्ली दुरंतो एक्सप्रेस चलाने की घोषणा की थी। लेकिन, यह मांग अभी तक भी पूरी नहीं हुई है। इसके कारण, यात्रियों को अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए, मैं आपसे व्यक्तिगतरूप से इस मामले पर ध्यान देने का अनुरोध करता हूँ ताकि यहाँ के यात्रियों को राहत की जा सके।

[हिन्दी]

मेरे संसदीय क्षेत्र के नागभीड़ से नागपुर तक नेरोगेज रेल लाइन है, इस रेल लाइन को ब्रॉडगेज करने का मंजूर किया गया है। नागभीड़-नागपुर ब्रॉडगेज की घोषणा यूपीए शासन में की गई थी, परन्तु आर्थिक प्रावधानों के कारण यह काम प्रलंबित है। नागभीड़-नागपुर ब्रॉडगेज यह मेरे संसदीय क्षेत्र के कई छोटे गांवों के विकास के लिए संजीवनी साबित हो सकती है। यह रेलवे लाइन चंद्रपुर एवं गोंदिया को जोड़ने का काम करती है।

इस जगह तीसरी लाइन की हमेशा मांग होती आ रही है। इस लाइन के ब्रॉडगेज हो जाने पर गोंदिया-चंद्रपुर समेत अन्य स्थानों के लिए पर्यायी मार्ग मिल जायेगा। इसलिए नागभीड़-नागपुर नेरोगेज लाइन पर दो ब्रॉडगेज लाइन जल्द से जल्द शुरू करने की आवश्यकता है, जिससे नागरिकों को बड़े पैमाने पर इसका लाभ हो सकेगा।

इसलिए आपसे विनती है कि नागभीड़-नागपुर नेरोगेज लाइन को ब्रॉडगेज लाइन करने हेतु जल्द से जल्द आवश्यक आर्थिक प्रावधान कर तुरंत काम शुरू करें।

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद (मलप्पुरम) : सभापति महोदय, मैं मेरे मित्र द्वारा इस सदन में प्रस्तुत रेल बजट पर अपना विरोध और घोर वेदना दर्ज कराने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं महसूस करता हूँ कि देश की स्वतंत्रता के पश्चात् यह पहली बार है कि रेल बजट में केरल राज्य के साथ ऐसा बुरा बर्ताव किया गया है। रेलवे मानचित्र से राज्य को पूरी तरह बाहर कर दिया गया है यह आश्चर्य की बात है क्योंकि वर्तमान रेल मंत्री केरल के उत्तरी भागों से व्यक्तिगतरूप से जुड़े हुए हैं। इस तथ्य के बावजूद भी, उन्होंने उस क्षेत्र को पूर्णतः भुला दिया है।

मैं यहाँ पर अन्य माननीय सदस्यों द्वारा पहले ही विस्तार से कह दी गई बातों को दुहराकर बहुमूल्य समय नहीं लेना चाहता हूँ। भारतीय रेल 65,436 कि.मी. लंबे मार्ग में प्रचालन करना है; यह प्रतिदिन 2,038 रेलगाड़ियों का संचालन करता है जो 23 मिलियन यात्री और 2.77 मिलियन टन माल की ढुलाई करती है; यह 13 लाख कर्मचारियों के सहयोग से 7,172 स्टेशनों को जोड़ता है।

आदान की तुलना में यात्री और माल यातायात दोनों में वृद्धि दर्शाती है कि रेल नेटवर्क भारी दबाव में है। इससे बचा नहीं जा सकता। लेकिन, मैं केवल यह कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री ने परियोजनाओं की वाणिज्यिक व्यवहार्यता के बारे में ध्यान केन्द्रित किया है। मैं उनसे सहमत नहीं हूँ। निश्चय ही इस पर अवश्य ध्यान केन्द्रित किया जाना चाहिए लेकिन इसके साथ ही हम इस तथ्य को नहीं भूल सकते कि रेल की यह सामाजिक बाध्यता है। 1875 के बाद, हम लोगों की सामाजिक बाध्यता पर ध्यान दे रहे हैं। सामाजिक बाध्यता को केवल रेल के माध्यम से पूरा किया जा सकता है। यह रेलवे की अत्यंत महत्वपूर्ण, बुनियादी जिम्मेदारी है जिसे रेल कभी भूल नहीं पाएगा।

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् से यात्री और माल यातायात 15 गुना बढ़ गया है। इसके साथ ही, वैगन क्षमता तीन गुना बढ़ी है; सवारी डिब्बे साढ़े तीन गुना बढ़े हैं; मार्ग किलोमीटर 100 से 122 गुना और लोको के ट्रैक्शन

प्रयास केवल चार गुना लगभग बढ़े हैं। रेल लाइनों पर अत्यधिक दबाव है। जिसके परिणामस्वरूप बार-बार दुर्घटनाएं होती रहती हैं। रेलवे में दुर्घटनाएं हो रही हैं। मैंने भी यह अनुभव किया था। मैं समझता हूँ कि जब दुर्घटनाएं हो जाती हैं तो रेल मंत्री किस प्रकार तनाव में होते हैं। मैं भी रेल मंत्रालय में कनिष्ठ मंत्री के रूप में 19 महीने मंत्री रहा था।

ये सब चीजें आधुनिकीकरण और क्षमता में विस्तार की मांग करती हैं। लेकिन इसके लिए पैसे की आवश्यकता है। पैसा कहां से आएगा? यही सबसे बड़ी समस्या है? छठी पंचवर्षीय योजना से ही परिवहन क्षेत्र में रेलवे की हिस्सेदारी लगभग स्थिर बनी हुई है। दसवीं पंचवर्षीय योजना से इसमें थोड़ी बढ़ोत्तरी हुई है। कुल योजना में रेलवे की हिस्सेदारी में छह प्रतिशत की गिरावट का रूख दिखाई दिया है। छठी योजना में यह छह प्रतिशत था और 12वीं पंचवर्षीय योजना में यह 5.5 प्रतिशत तक नीचे आया है। यही वास्तविकता है। मैं सिर्फ माननीय मंत्री जी पर आरोप नहीं लगाना चाहता लेकिन हमें निर्णय करना पड़ेगा। कि किस प्रकार हम यहां अपने रेल नेटवर्क को फिर से बनाने में सक्षम हो पाएंगे। यह सबसे महत्वपूर्ण बातें हैं।

आज, हम रेल विकास के संदर्भ में चीन से काफी पीछे हैं। रेल विकास के संदर्भ में, चीन हमसे काफी आगे हैं। भारत में इसे 1853 में शुरू किया, जबकि चीन ने 1876 में अपनी रेल का विकास शुरू किया। सभापति महोदय, मुझे नहीं पता इसे कैसे कहें। आज, भारत में 65,436 रूट किलोमीटर लंबी रेल लाइन है, जबकि चीन में करीब एक लाख रूट किलोमीटर रेल लाइन है। चीन की यात्री रेलगाड़ियां 350 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार से दौड़ती हैं, जबकि भारत में रेलगाड़ियों की रफ्तार 150 किलोमीटर प्रतिघंटा से भी कम है। उनकी मालगाड़ियां 120 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार से दौड़ती हैं, जबकि हमारी मालगाड़ियां जसर्फ 26 किलोमीटर प्रतिघंटा की रफ्तार के चलती हैं। आज, हम हाई स्पीड ट्रेन/बुलेट ट्रेनों की बात कर रहे हैं। ये सब अच्छी बातें हैं। हम इन्हें बनाना चाहते हैं। हम ऐसी सुविधाओं पर हमेशा जोर देते रहे हैं। लेकिन इग ट्रेनों को चलाने के लिए ट्रेक कहां हैं? यह सबसे अहम बात है। जब तक हम अपनी रेलगाड़ियों के चलने के लिए सही ट्रेक नहीं बनाते, तब तक हमें परिणाम कैसे हासिल होगा?

हाल ही में सेमी-सुपर-स्पीड ट्रेन का परीक्षण हुआ था, जिसने नई दिल्ली से आएगा की दूरी 99 मिनट में पूरी की थी। इसके लिए 18 यात्री रेलगाड़ियों और मालगाड़ियों को रोकना पड़ा था। 99 मिनट के लिए हमें इन रेलगाड़ियों को रोकना पड़ा। यह तो हमारी स्थिति है। हम सच्चाई से भाग नहीं सकते। हमें प्रक्रिया समझनी चाहिए, तभी हमें आगे बढ़ना चाहिए। हर कोई सब कुछ चाहता है। किसी भी सरकार के लिए इसे आज ही करना संभव नहीं है। ऐसे समय पर हमें साथ बैठकर सोचना होगा और देखना होगा कि हम इसे कैसे कर पाएंगे।

पुरानी पड़ चुकी पटरियों, चल स्टॉक और बदहाल अवसंरचनात्मक ढांचे के कारण रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए वित्तीय संसाधन जुटाने की आवश्यकता है। यह अति महत्वपूर्ण है मुझे खुशी है कि आपने इस पर भी विचार किया। लेकिन साथ ही मैं निराश भी हूँ कि आपने कुछ क्षेत्रों के साथ भेदभाव किया है।

राकेश मोहन समिति की रिपोर्ट, सैम पित्रोदा समिति की रिपोर्ट और अनिल काकोडकर समिति ने रेल परिचालनों की संपूर्ण जांच की और बेहद मूल्यवान सिफारिशें दीं। महोदय, 40 प्रतिशत रेल नेटवर्क, जो कि यातायात का 80 प्रतिशत भार ढोता है, उसके प्राथमिकता आधार पर आधुनिकीकरण की आवश्यकता है... (व्यवधान) रेलवे में उत्पादकता में वृद्धि करने की आवश्यकता है ताकि परिचालन की लागत घट सके। माननीय गौड़ा जी ने भी इस बात का जिक्र किया है। दुर्भाग्य से स्थिति यह नहीं है। हमें इस पर ध्यान देना होगा। इतना ही नहीं, अधिकांश परियोजनाएं लंबित पड़ी हैं, जिसके परिणामस्वरूप उनकी लागत बढ़ती जा रही है। वहीं, संसाधनों की भी कमी है। धन न्यायोचित तरीके से इस्तेमाल करने की आवश्यकता है। हमें रेल परियोजनाओं की प्राथमिकता निश्चित करने और उन्हें आवश्यकता है। जब कोंकण रेल परियोजना और दिल्ली मेट्रो परियोजना समय से पहले पूरा हो सकती हैं, तो अन्य परियोजनाएं क्यों नहीं? हमें अपने बारे में सोचना होगा। हमें ई. श्रीधरन जैसे टेक्नोक्रेट के नेतृत्व वाले टीमों की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री को इसकी सूचना दे रहा हूँ।

आज, परिवहन क्षेत्र में मालभाड़े के संदर्भ में रेलवे की हिस्सेदारी में व्यापक रूप से कमी आई है 1950-51 में जो 86 प्रतिशत था, वह वर्तमान में करीब 30 प्रतिशत है।... (व्यवधान) यह स्थिति है। हम इस तस्वीर को कैसे बदलेंगे?... (व्यवधान)

सभापति महोदय, इस सदन में हम दोनों एक-दूसरे को जानते हैं। आप भी यहां बैठते थे; आपने भी पीठ से कई बार पूछा था; और हम आपके अनुरोध का समर्थन कर चुके हैं। इसलिए, महोदय, आप भी वही करें... (व्यवधान)

यदि आप 2012-13 की उपलब्धियों की तुलना करें, तो आप पाएंगे कि 2014-15 के लक्ष्य में सभी शीर्षों, विशेषकर 'विद्युतीकरण', 'पटरियों का नवीकरण', 'नई लाइनें', 'आमान-परिवर्तन' और 'इंजन तथा कोचों की खरीद' के अंतर्गत कमी आई है। ये मेरे सुझाव हैं। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा। माननीय सदस्य मेरा भाषण सुनकर खुश हो सकते हैं, लेकिन आप मुझे और बोलने की अनुमति नहीं देंगे। मैं और बोलकर आप कैसे महान चित्र को खोना नहीं चाहता, जबकि आप पीठ पर आसीन हैं... (व्यवधान)

अब, मैं अपने राज्य केरल पर आता हूँ, जो रेलवे के मानचित्र में नहीं है। उसमें केरल के लिए कुछ नहीं है। यह वास्तविकता है। यह निराशाजनक है। जबकि महाराष्ट्र को 13; कर्नाटक को आठ; तमिलनाडु को छह नई ट्रेनें मिली हैं। मुझे उनके लिए खुशी है। लेकिन केरल को सिर्फ एक यात्री रेलगाड़ी मिली है और वह भी सिर्फ करीब 40 किलोमीटर की दूरी को ही कवर करती है।

[हिन्दी]

माननीय सभापति : माननीय सदस्य अपनी बात समाप्त करें।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद : ना 'जन साधारण', ना प्रीमियम, न कोई एक्सप्रेस ट्रेन और न ही ट्रेनों का विस्तार...(व्यवधान) मैं सिर्फ दो मिनट लूंगा।

[हिन्दी]

माननीय सभापति : माननीय सदस्य अब अपनी बात समाप्त करें। समय का अभाव है। अभी 80 माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री ई. अहमद : हमारे पास नीलांबुर रोड और तिरुवनंतपुरम के बीच चलने वाली एक रेलगाड़ी राज्य रानी एक्सप्रेस है...(व्यवधान)

[हिन्दी]

*श्री केशव प्रसाद मौर्य (फूलपुर) : मैं माननीय मंत्री महोदय का ध्यान इलाहाबाद जनपद की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूँ, जहां रेलवे के क्षेत्र में बहुत सारे कार्य यूपीए की गलत नीतियों के कारण रूके पड़े हैं। जिसके कारण आज़ादी के 67 साल बाद भी इलाहाबाद से लखनऊ रेलवे मार्ग के चौड़ीकरण का कार्य लंबित पड़ा है। मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र फूलपुर, प्रयाग जंक्शन, मऊ, आइमा, रामबाग, झूंसी सहित दर्जनों रेलवे क्रॉसिंग की जगह ओवर ब्रिज बनाने का कार्य अधूरे पड़े रहने के कारण बीमारों को आये दिन जान तक गंवानी पड़ती है, परंतु वर्षों पुरानी ये मांगे पूरी नहीं की गई।

मैं माननीय मंत्री जी से निम्नलिखित मांगें करना चाहता हूँ—

इलाहाबाद ने मुम्बई के लिए आने व जाने वाली दूरतो एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाया जाए।

इलाहाबाद से लखनऊ के लिए चेयरकार स्पेशल चलायी जाए।

जम्मूतवी एक्सप्रेस को कानपुर से चलाने की जगह इलाहाबाद से चलाया जाए।

कुंभ एवं माघ मेला की भीड़ को देखते हुए झूंसी, दारागंज, प्रयागघाट, रामबाग, नैनी, छिवकी, सूबेदारगंज, प्रयाग और फाफामऊ रेलवे स्टेशनों का उच्च स्तर पर विकास किया जाए और विशेष गाड़ियों का परिचालन विशेष अवसरों पर किया जाये।

दिल्ली-कानपुर शताब्दी एक्सप्रेस का विस्तार इलाहाबाद तक कर दिया जाए।

इलाहाबाद में बेरोजगारों को रोजगार देने हेतु रेलकोच फैक्ट्री एवं इलाहाबाद में रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना की जाए।

कुंभ, अर्द्धकुंभ विश्व के सबसे बड़े धार्मिक मेले को ध्यान में रखते हुए इलाहाबाद जंक्शन, प्रयाग जंक्शन, रामबाग जंक्शन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाया जाए।

इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश का सबसे अधिक आबादी वाला जिल है, इसलिए इलाहाबाद में मेट्रो रेल की व्यवस्था की जाए।

मऊ आईमा से फूलपुर को जोड़ने हेतु रेलवे लाइन बिछायी जानी चाहिए।

इलाहाबाद से बेंगलूरु एवं इलाहाबाद से अहमदाबाद के लिए भी एक ट्रेन दी जाए।

इलाहाबाद से बड़ोदरा के लिए एक नई दुरंतो ट्रेन चलायी जाए।

तीर्थयात्री एक्सप्रेस ट्रेन को रामेश्वरम से काशी तक के बजाय तीर्थराज प्रयाग (इलाहाबाद) तक के लिए चलाया जाए।

मुझे पूर्ण विश्वास है कि मा. मंत्री जी तीर्थराज प्रयाग के गौरव, गरिमा एवं धार्मिक महत्व को ध्यान में रखते हुए ट्रेनों के विस्तार, चलाने तथा रेल कोच फैक्ट्री के रेलवे विश्वविद्यालय खोलने के साथ रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण व कुंभ मेला क्षेत्र के आस-पास के रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय बनाने के लिए रेल बजट 2014-15 में शामिल करेंगे।

[अनुवाद]

*डॉ. श्रीकांत एकनाथ शिंदे (कल्याण) : माननीय रेल मंत्री ने रेलवे को एक संतुलित बजट दिया है जिससे आने वाले समय में रेल यात्रा को बेहतर बनाने की उम्मीदें बढ़ी हैं।

मैं एक चिकित्सा पेशेवर हूँ और इसीलिए रेल मंत्री ने देश को जो थोड़ी-सी कड़वी दवाई दी है मैं उसकी जिम्मेदारी ले सकता हूँ। तथापि, मुझे यकीन है कि इस देश के नागरिकों को एक यथार्थ बजट प्रस्तुत करने के लिए देश उनका आभारी होगा तथा उन्होंने इसमें एक सीधा सपाट रूख अपनाया है।

यद्यपि रेलवे मुम्बई और इसके बाहरी क्षेत्रों से अत्यधिक राजस्व अर्जित करता है परन्तु इसके बदले में जब इस क्षेत्र को कुछ देने की बात आती है तो होता है इसके बिल्कुल उलट। क्षेत्रीय विकास हेतु परियोजनाएँ नहीं पहुँच पाती और उनमें बेहद विलंब हो जाता है।

सर्वप्रथम, मैं सरकार की उदासीनता के उदाहरण के रूप में कल्याण-नगर मलशेज रेल परियोजना के बारे में बताना चाहूँगा। मलशेज पर्वत महाराष्ट्र की सबसे प्राकृतिक सौन्दर्य से युक्त स्थलों में से एक है इसमें पर्यटन विकास की बहुत अधिक गुंजाइश है। वहीं दूसरी ओर, तीव्र मोड़ और पर्वतों के साथ यहां के दुर्गम भू-भाग सड़क पर यात्रियों के लिए एक मौत का जाल बने हुए हैं। लगभग 40 वर्ष पहले कल्याण-नगर बरास्ता मनशेज रेल मार्ग के संदर्भ में एक विकल्प पर विचार किया गया था। यह परियोजना जुन्नार के एक दूरदृष्टा इंजीनियर श्री बी. सुधीरचन्द्रा के दिमाग की उपज थी जिसे वर्ष 1974 में मात्र 108 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत के साथ प्रस्तुत किया गया था। अब लागत में कई बार वृद्धि हो चुकी है।

मई 1997 में, तत्कालीन रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान ने कल्याण-नगर रेल मार्ग के सर्वेक्षण की घोषणा की। परन्तु निधियों की कमी के कारण कार्य आरंभ नहीं हो पाया। अंत में, 9 वर्षों के पश्चात् परियोजना को व्यवहार्य के रूप में प्रमाणित किया गया तथा रेलवे की पिंक बुक में शामिल किया गया था। वह वर्ष 2006 था।

रेल बजट 2013-14 में प्रावधान करके इस परियोजना को मंजूरी दी गई तथापि इसमें 7 वर्ष बीत चुके थे। लेकिन इसके बावजूद भी इस परियोजना उपर कुछ नहीं किया गया है। यह परियोजना महाराष्ट्र राज्य के चार क्षेत्रों नामतः विदर्भ, मराठवाड़ा, पश्चिमी महाराष्ट्र और कोंकण से जुड़ेगी जिससे इस क्षेत्र के औद्योगिक विकास को बढ़ावा मिलेगा। अनेक उद्योगपति कोंकण या मराठवाड़ा में स्थापित होना चाहेंगे। कृषि और अन्य उत्पादों को मुम्बई के शहरी तथा अन्य क्षेत्रों में तीव्रता से पहुंचाने से हम कीमतों को भी कम कर सकेंगे।

मैं दोहराना चाहूँगा कि इसे परियोजना को प्राथमिकता दिए जाने की आवश्यकता है क्योंकि क्षेत्र के लोगों की आकांक्षाएँ परियोजना से निकटतम रूप से जुड़ी हुई हैं।

दूसरा मुद्दा जो मैं सभा के सामने उठाना चाहूँगा वह मध्य रेलवे में टर्मिनस के रूप में 'कल्याण' रेलवे में कल्याण एक जंक्शन है तथा 'कल्याण टर्मिनस' के प्रश्न पर कई वर्षों तक चर्चा की गई है। उपलब्ध सुविधाओं के साथ, जिसे विकसित किया जा सकता है, कल्याण दक्षिण, उत्तर और पूर्व जाने वाली रेलगाड़ियों से बेहतर तरीके से जुड़ने के लिए एक सबसे अच्छा टर्मिनस हो सकता है। इस क्षेत्र के लोगों के विकास के लिए 'कल्याण टर्मिनस' जरूरी होगा। करजत और कसारा की ओर जाने वाली उपनगरीय यातायात के लिए कल्याण का एक महत्वपूर्ण जंक्शन के रूप में व्यापक महत्व भी है।

'कल्याण' की प्रमुख विशेषताएं यह हैं: स्टेशन पर 7 प्लेटफार्म हैं; कल्याण से प्रतिदिन 2.5 लाख यात्री यात्रा करते हैं; पूर्व, पश्चिम, उत्तर और दक्षिण सभी चारों दिशाओं में कल्याण से प्रतिदिन 150 लम्बी दूरी की रेलगाड़ियां गुजरती हैं; इस स्टेशन से 1000 स्थानीय रेलगाड़ियां गुजरती हैं; इसमें 14 टिकट विंडो और 18 एवीटीएम हैं; यहां प्रतिदिन 30 लाख रुपए तक का राजस्व अर्जित किया जाता है।

इन सभी कारकों को ध्यान में रखते हुए कल्याण को एक टर्मिनस के रूप में विकसित किए जाने के लिए सभी जरूरी तत्व मौजूद है यात्री सुविधाओं या सुगमताओं के संदर्भ में कल्याण की लंबे समय तक उपेक्षा की गई है यद्यपि रेलवे के राजस्व में इसका प्रमुख योगदान है। कृपया इसे स्वीकृति दी जाए।

मेरा अंतिम मुद्दा 'कल्याण वाशी स्थानीय मार्ग' से संबंधित है: मेरे चुनाव क्षेत्र से अधिकतम लोग कार्य, शिक्षा या कारोबार के लिए प्रतिदिन रेलवे का प्रयोग करते हैं। निवासियों को अपने दैनिक कार्य के लिए वाशी, पनवेल क्षेत्र की यात्रा भी करनी पड़ती है और ऐसे यात्रियों की संख्या भी बढ़ रही है। कल्याण और वाशी के बीच भौगोलिक क्षेत्र ऐसा है कि सड़क से यात्रा करना पूर्णतः असुविधाजनक और समय लेने वाला है। इन दो महत्वपूर्ण स्थानों के बीच कोई प्रत्यक्ष मार्ग नहीं है और इस तरह यात्रियों के पास रेल से जाने के अलावा और कोई सुविधाजनक विकल्प नहीं है। कल्याण से ठाणे और ठाणे से वाशी तक के मार्ग पहले ही मौजूद है और वाशी और इससे आगे तक रेलगाड़ी के विपथन के लिए ठाणे में सुविधाएं प्रदान करना जरूरी हो जाएगा। मैं अधिकारिक रूप से कह सकता हूँ कि लगभग 1 लाख यात्री इस मार्ग पर प्रतिदिन यात्रा करते हैं। वर्तमान में यात्रियों को ठाणे में स्थानीय रेलगाड़ी बदलनी पड़ती है और उसके बाद वाशी और उससे आगे के लिए एक और रेलगाड़ी पर चढ़ना पड़ता है। वाशी जाने वाली रेलगाड़ियों के अपर्याप्त फेरों से दैनिक यात्रियों को विलंब हो जाता है।

इन कारकों को ध्यान में रखते हुए यह जरूरी है कि रेलवे यात्रियों की सुविधा के लिए कल्याण-वाशी मार्ग शुरू करें। यह यात्रियों की लंबे

से मांग रही है और इसका प्राथमिकता आधार पर समाधान किए जाने की आवश्यकता है।

हमें रेलगाड़ियों के बेहतर फेरों के साथ अर्द्ध-शहरी क्षेत्रों को मुख्य परिपथ से जोड़ने वाली पनवेल-दिवा-सीएसटी स्थानीय सेवाओं को शुरू करने की आवश्यकता है। आपको जानकारी है कि कोंकण क्षेत्र के लगभग 10 लाख लोग दिवा-कल्याण-करजात-कसारा क्षेत्र में रह रहे हैं। कार्यों और उत्सवों हेतु अपने मूल स्थान तक यात्रा करने की सुविधा देने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री से कल्याण से कोंकण जाने वाली नई रेलगाड़ियों को शुरू करने का भी अनुरोध करूंगा।

[हिन्दी]

श्री बदरुद्दीन अजमल (धुबरी) : माननीय सभापति जी, मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रगुजार हूँ और धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया।... (व्यवधान) मैं माननीय मंत्री जी गौड़ा साहब का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा।... (व्यवधान) आप जिस तरीके से मुस्कुराते हैं, तुम सदा इसी तरह मुस्कुराते रहो। आपका बजट भी गरीबों के लिए ऐसा हो जिससे गरीब भी मुस्कुराते रहें क्योंकि इस मुल्क के सारे गरीब लोगों को इस रेल बजट की खुशी भी मिलने वाली है और अगर दुःख है तो वह भी मिलने वाला है।... (व्यवधान) आप बड़े अच्छे-अच्छे प्रोजेक्ट लाए हैं। मैं उनकी तारीफ करता हूँ।... (व्यवधान) लोगों को बड़ी उम्मीदें हैं। आप इतनी जल्दी में बड़ी अच्छी-अच्छी चीजें लाएं हैं।... (व्यवधान) आपकी पूरी तारीफ के बाद एक चीज से मुझे सबसे ज्यादा तकलीफ हुई कि आपने बजट से पहले 14 प्रतिशत किराए बढ़ा दिए जबकि मोदी जी का वायदा था कि यह गरीबों की सरकार है और गरीबों के लिए सरकार है। इस मामले में आपसे जितना मुमकिन हो, उतना आप कुछ न कुछ कंसीडर करेंगे, ताकि गरीबों का बोझ भी कुछ हल्का हो।

महोदय, मोदी जी हमेशा कहते हैं और फाइनेंस मिनिस्टर ने भी कहा कि बेटी बचाओ, बेटी पढ़ाओ। बेटी पढ़ाओ के मामले में हम आपका साथ देते हैं। इसके साथ-साथ सब चाहते हैं कि बेटी बचना भी चाहिए। लेकिन मुल्क के इस कोने से उस कोने तक हमारी बच्चियां जो रेलवे में लाखों मील तक सफर करती हैं, उनकी सेफ्टी और सिक्योरिटी के लिए भी आप कोई मेजरमेंट ऐसा रखिए ताकि कम-से-कम उनकी इज्जत, आबरू की हिफाजत हो और वह एजुकेशन हासिल कर सकें।

दूसरा, उन बच्चियों को जो लाखों मील इधर से उधर जाती हैं, उनमें से ज्यादातर गरीब फैमिलीज से आती हैं। जो बच्चियां गरीबी रेखा के नीचे से आती हैं, वे जब मुल्क से इस कोने से उस कोने में जाती हैं, तो क्या आप उनके लिए स्पेशल इंसीडरेशन कर सकते हैं? मैं समझता हूँ कि महिलाएं, जितनी मेरी बहनें हैं, इस मामले में मुझे सपोर्ट करेंगी कि उन बच्चियों को कुछ न कुछ कन्सेशन मिलना चाहिए।

आपने हमारे नार्थ ईस्ट के लिए बड़ी अच्छी-अच्छी चीजें दीं, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ। लेकिन अपने खुद कहा कि बहुत से प्रोजेक्ट्स जो 30 साल से लंबित पड़े हैं। [अनुवाद] परिणाम यह है कि परियोजनाओं में से अब तक आधी भी पूरी नहीं हुई। माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में स्वयं इस तथ्य को स्वीकार किया है कि गत 30 वर्षों में 679 परियोजनाएं मंजूर की गई थीं, परंतु मात्र 317 पूर्ण की गई हैं। जबकि 352 परियोजनाएं पूर्ण होनी शेष हैं। [हिन्दी] इसके ऊपर आप ध्यान देंगे। सपने बहुत अच्छे आते हैं, हम लोग खुश भी हो जाते हैं और आप लोगों की तारीफ भी करते हैं, लेकिन यदि इम्प्लीमेंटेशन न हो, तो यह हमारे लिए बहुत बड़ा मसला है। मेरा महना है कि आप इस पर जरूर ध्यान देंगे।

महोदय, मैं असम से आता हूँ और असम के कुछ प्रोजेक्ट्स जो इतने सालों से रुके हुए हैं, उसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि आप नार्थ ईस्ट के गरीबों पर ध्यान दें। मणिपुर से सिल्चर एक ऐसा रेलवे कनेक्शन है, जो सुनने में आ रहा है कि वह शुरू होने वाला है। वहां लोगों के पास कोई दूसरा विकल्प नहीं है। इसी तरह से बोंगाईगांव और जोगीघोपा के बीच असम क्षेत्र की बीजी लाइन का पूरा होना बहुत महत्वपूर्ण है।

आपने अहमदाबाद और लखनऊ को स्पेशल सैक्टर, इंटरनैशनल स्टैंडर्ड में ले जाना चाहते हैं। मैं गुवाहाटी के बारे में आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि गुवाहाटी के बारे में भी आप जरूर सोचें और इसे इसमें शामिल करें। इसी तरह से [अनुवाद] फकीराग्राम और धुबरी जो मेरा क्षेत्र है, के बीच रेल संपर्क को पुनः शुरू करना, जोगीघोपा से मेगादार तक नई रेलगाड़ी की शुरुआत, बोंगाईगांव से शेष आसाम और रंगिया से उत्तरी लखीमपुर तक मीटर गेज से बड़ी गेज की परिवर्तन महत्वपूर्ण है। [हिन्दी] हमारे सिल्चर में ब्राडगेज की जो लाइन है, वह 16-17 साल पहले से शुरू हुई है। आप उसकी इक्वायरी कीजिए कि वह काम क्यों नहीं पूरा होता। इसे सिल्चर तक जाना चाहिए। सिल्चर से करीमगंज, बदरपुर आदि ये सब इसमें शामिल होने चाहिए, यह हमारी पार्टी की डिमांड है।

नये मंत्री और आपके हंसमुख चेहरे से हमें बड़ी उम्मीदें हैं। आप जिंदगी में सदा मुस्कुराते रहो। हम भी मुस्कुरायेंगे जब आपका ऐलान होगा। उसमें हमारी दो-चार चीजें जरूर आयेंगी, जिससे हम भी मुस्कुरायेंगे, यही हमें उम्मीद है।

[अनुवाद]

श्री पी.पी. चौधरी (पाली) : माननीय सभापति महोदय, रेलवे बजट पर इस परिचर्चा में बोलने का मुझे अवसर देने के लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ।

सर्वप्रथम, मुझे माननीय रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा और हमारे माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी को वर्ष 2014-15 में अपूर्व दूरदृष्टि वाला रेल-बजट देने के लिए बधाई देनी चाहिए। इस बजट को पढ़ने के पश्चात्, कोई भी इस सहज निष्कर्ष पर पहुंच सकता है कि यह देश के विकास के लिए एक क्रांतिकारी बजट है। अब हमें देखना है कि, वस्तुतः संपूर्ण बजट का केंद्र बिन्दु रेलवे की वित्तीय स्थिति के आस-पास ही है।

अपराह्न 5.00 बजे

यदि हम गत 30 वर्ष के पीछे जाएं। तो हम देखते हैं कि एक रूपए में से, हम 94 पैसे रेलवे को चलाने के लिए खर्च करते हैं और हमारे पास 6 पैसे शेष रहते हैं। यदि हम यात्रियों का नुकसान देखें, तो 2000-2001 में यह मात्र 10 पैसे प्रति कि.मी. था। वर्ष 2012-13 के दौरान, यह 23 पैसे पर पहुंच गया है। अब बजटीय प्रावधानों को देखते हुए, यदि हम चालू या गत तीस वर्षों के दौरान स्वीकृत परियोजनाओं को पूर्ण करना चाहते हैं, तो हमें इन परियोजनाओं को पूर्ण करने हेतु 5 लाख करोड़ रूपए की आवश्यकता होगी। इसका अर्थ यह कि 10 वर्षों में, हम इन परियोजनाओं को पूर्ण करने की स्थिति में होंगे। तब चालू परियोजनाओं हेतु यह राशि 50,000 करोड़ रूपए प्रति वर्ष बनती है। मैं भविष्य की परियोजनाओं के बारे में बात नहीं कर रहा हूँ। भविष्य की परियोजनाओं पर, मैं बाद में बोलूंगा। इसके लिए हमारे माननीय रेल मंत्री जी द्वारा एक प्रावधान किया गया है।

यदि हम गत 30 वर्षों को देखें तो 676 परियोजनाएं स्वीकृत हुईं और उस समय, वे परियोजनाएं 1,57,000 करोड़ रूपए मूल्य की थीं। अब इन परियोजनाओं में से, मात्र 317 परियोजनाओं को पूर्ण किया जा सका। फिर तब भी गत 30 वर्षों से, 359 परियोजनाएं अपूर्ण हैं और वे पूर्ण होने की प्रक्रिया में हैं। इन परियोजनाओं के लिए, हमें कम-से-कम 1,82,000 करोड़ रूपए की आवश्यकता है।

गत 10 वर्षों से, 60,000 करोड़ रूपए मूल्य की 99 नई लाइन की परियोजनाएं स्वीकृत की गई थीं। मुझे समझ नहीं आता कि केवल एक परियोजना पूर्ण की जा सकी और चार परियोजनाएं 30 वर्षों से लंबित हैं। यह दिखाता है कि हमारी पूर्ववर्ती सरकारों ने रेलवे को किस तरह चलाया है।

सामाजिक दायित्व और वाणिज्यिक व्यवहार्यता के बारे में बहुत कुछ कहा जा चुका है। ऐसा इसलिए है कि सामाजिक दायित्व और परियोजना की वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आसपास ही सारी चीजें घूमती हैं। जहां तक सामाजिक दायित्व की बात है तो वर्ष 2013-14 के लिए रेलवे ने सामाजिक दायित्व के लिए 20,000 करोड़ रूपए खर्च किए हैं। जहां तक, किराया

संयोजन की बात है। मैं पूर्व रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूँ कि उनके द्वारा यात्रियों और मालभाड़ा किराए को बढ़ाने का निर्णय लिया गया है। यह अच्छा निर्णय था अतः, हमारे माननीय रेल मंत्री ने पूर्व सरकार के पूर्व रेल मंत्री द्वारा लिए गए इस निर्णय को कार्यान्वित किया है।

जहां तक दूरदृष्टि का संबंध है तो, मैं कह सकता हूँ कि वर्तमान बजट, वास्तव में, सामाजिक दायित्व और वाणिज्यिक व्यवहार्यता के बीच एक संतुलन बनाता है। ऐसा इसलिए है, क्योंकि हम सिक्के का एक ही पहलू नहीं देख सकते हैं। हमें दोनों देखना है और सामाजिक दायित्व और वाणिज्यिक व्यवहार्यता के मध्य एक संतुलन बनाना है। यह रेलमार्ग की ही तरह है। यदि हम रेल को किन्हीं दो रेलवे लाइनों पर चला सकते हैं, तो उनमें से एक सामाजिक दायित्व है और दूसरा वाणिज्यिक व्यवहार्यता। जब हम सामाजिक कर्तव्य के बारे में बात करते हैं, तो हमें वाणिज्यिक व्यवहार्यता भी नहीं भूलनी चाहिए। अन्यथा, हम कोई रेलगाड़ी नहीं चला सकते। यह दुःखद है कि गत 30 वर्षों से हम, इस हेतु आवश्यक संतुलन नहीं बना पाए। न केवल गत 30 वर्षों से, परंतु गत 60 वर्षों से, न केवल हमने, अपितु विश्वभर ने हमारे रेलवे की शोचनीय स्थिति देखी है।

मैं कह सकता हूँ कि, अंतर्राष्ट्रीय मानकों और देश के विकास की प्राप्त करने की दृष्टि से, हमारे रेल मंत्री द्वारा, रेलवे में सुरक्षा, रेलगाड़ी-संचालन की क्षमता वृद्धि, और यात्रियों के लिए सुविधाओं और सेवाओं को सुधारने को उच्च प्राथमिकता दी गई है। जहां तक रेलगाड़ियों की गति न संबंध है। तो बुलेट रेलगाड़ियों के लिए एक प्रावधान किया गया है। उससे राजकोष पर 60,000 करोड़ रूपए की लागत आएगी। इसके ट्रैक को बहुत पहले ही चिह्नित किया जा चुका है, जो मुंबई-अहमदाबाद है। 160 से 200 कि.मी. गति की उच्च गति की रेलगाड़ियों के लिए, प्रावधान हीरक चतुर्भुज नेटवर्क, मालभाड़ा गलियारा, नई लाइनें, दोहरीकरण, तीसरी और चौथी लाइन और आमाम परिवर्तन परियोजनाएं नई रेलगाड़ियों की सूची और विद्यमान रेलगाड़ियों का विस्तार किया गया है। जनसाधारण रेलगाड़ियों, प्रीमियम रेलगाड़ियां, एसी एक्सप्रेस रेलगाड़ियां और अनेक अन्य रेलगाड़ियां प्रदान की गई हैं। इन नई रेलगाड़ियों के लिए उपबंध किया गया है।

दूसरा भाग सेवाओं की उपलब्धता के बारे में है, यह रेलवे को कार्यरत रखने के लिए और इसे अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की दृष्टि से अहम है।

यात्री सुविधाओं, स्टेशन प्रबंधन, खानपान, स्वच्छता, सुरक्षा और संरक्षा, रेल पर्यटन, आरक्षण प्रणाली में व्यापक परिवर्तन, कौशल विकास, नवाचार विकास केन्द्र, कोयला संपर्क, पोत संपर्क और सुदूर क्षेत्रों को संपर्क प्रदान करने के प्रयोजनार्थ बजटीय उपबंधों में पहली बार 40 प्रतिशत वृद्धि की गई है। 20,680 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत से आंध्र प्रदेश और तेलंगाना हेतु लगभग 29 रेल परियोजनाओं को स्वीकृत किया गया

है। शहरी परिवहन में सुधार हेतु भी प्रस्ताव है। ऊर्जा संरक्षण हेतु भी योजना है।

सौर ऊर्जा के मामले में — अत्यंत नवाचारपूर्वक — रेलवे स्टेशनों और अन्य रेलवे इमारतों की सभी छतों का प्रयोग सौर ऊर्जा हेतु किया जा रहा है। ऐसा पहली बार है कि इस विज्ञान को वर्तमान बजट में देखा गया है। मैंने प्रारंभ से ही यह कहा है कि यह हमारे देश के विकास हेतु अतुल्य और दूरदृष्टिपूर्ण बजट है।

अब, मैं वित्त प्रदाय पर आता हूँ। प्रत्येक माननीय सदस्य कोई न कोई सुविधाएं प्रदान करने की मांग कर रहा है परन्तु किसी भी ने यह सुझाव नहीं दिया कि हम संसाधन कहां से सृजित कर सकते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ कि इस प्रयोजनार्थ उन्होंने तीन क्षेत्र उपबंधित किए हैं जो केवल अवसंरचना क्षेत्र के लिए है। पहला, रेल सरकारी क्षेत्र उपक्रम संसाधनों को बढ़ावा देना; दूसरा, घरेलू और विदेशी प्रत्यक्ष निवेश के माध्यम से रेल अवसंरचना में निजी निवेश; और तीसरा; भावी परियोजनाओं हेतु सरकारी-निजी भागीदारी। इन सभी संसाधनों को भावी परियोजनाओं के लिए जुटाया जा रहा है और कोयला-संपर्क के लिए अधिक भंडार इकट्ठे किए जा रहे हैं।

महोदय, मैं राजस्थान के पाली जिले से आता हूँ। यह काफी पिछड़ा मरुस्थलीय जिला है, जहां तक रेल-संपर्क का संबंध है; — यद्यपि मैंने माननीय रेल मंत्री को विस्तृत प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है और उन्होंने मुझे कार्यवाही का वादा किया है — परन्तु मैं इस सम्मानित सभा के समक्ष हमारे समक्ष आ रही कुछ समस्याओं को रखना चाहूंगा। पाली, जालौर, सिरोही, जोधपुर, नागौर, चुरू, बाडमेर और राजसमंद जैसे जिलों से कम-से-कम 20 लाख लोग देश के दक्षिणी भागों में पहले ही प्रवास कर चुके हैं, ये राजस्थान से जुड़े हैं। यदि इन्हें आरक्षण चाहिए हो, तो इन्हें इसके लिए कम-से-कम दो माह पूर्व आरक्षण कराना पड़ता है। ये हमेशा प्रतीक्षा सूची में होते हैं। इन्हें काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। इसलिए, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध कर रहा हूँ कि कृपया साप्ताहिक रेलगाड़ियों को दैनिक आधार पर उपलब्ध कराएं।

[हिन्दी]

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अपनी बात समाप्त कीजिए, दूसरे सदस्य को बोलने दें।

[अनुवाद]

श्री पी.पी. चौधरी : जहां तक बिलाड़ा और बाड़-जोधपुर का संबंध है, केवल एक छोटा कार्य ही शेष है, जिसे पूरा किया जाना है। परियोजना को स्वीकृत किया जा चुका है। रेलवे बोर्ड ने काफी पहले 2009 में

परियोजना को स्वीकृत किया था। इस परियोजना को पूरा करने के लिए 204 करोड़ रुपए की राशि निर्धारित की गई है। यदि इस बिलाड़ा और बाड़ रेल लाइन को पूरा किया जाता है, तो यह जयपुर और दिल्ली को सीधे जोड़ देगी और मार्ग को छोटा करेगी।

[हिन्दी]

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, बैठ जाइए। श्री राजीव सातव।

[अनुवाद]

श्री पी.पी. चौधरी : जहां तक समपारों का संबंध है, अनेक उपरि पुल स्वीकृत किए गए हैं। दिल्ली से जोधपुर के लिए वाया जयपुर, अजमेर एक हाई स्पीड रेल सर्वेक्षण स्वीकृत किया गया, जिस हेतु तत्काल कार्यवाही अपेक्षित है।

***डॉ. के. गोपाल (नागापट्टिनम) :** मैं अपने दल अखिल भारतीय अन्ना द्रविड मुनेत्र कषगम की ओर से रेल बजट पर अपना पहला भाषण देते हुए प्रसन्नता महसूस कर रहा हूँ। मेरा निर्वाचन क्षेत्र देश के सबसे पिछड़े निर्वाचन क्षेत्रों में से एक है, जिसमें रेल सेवा की पहुंच उपलब्ध नहीं है और जिसे पिछले दो दशकों से केन्द्र सरकार की अन्य कल्याण योजनाओं के साथ-साथ रेलवे परियोजनाओं के लाभ से भी वंचित रखा गया है। इस संबंध में यह काफी अच्छा अवसर है कि लगभग 15 वर्षों के बाद, इस निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व मेरे द्वारा हमारी तमिलनाडु की माननीय मुख्य मंत्री डॉ. पुराची थलैवी अम्मा के मार्गनिर्देशन में किया जा रहा है। इसलिए, मैं मानता हूँ कि यह मेरा कर्तव्य है और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री, डॉ. पुराची थलैवी, अम्मा के प्रति आभार व्यक्त करें।

इस अवसर पर मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस सम्मानित सभा में पहला रेल बजट प्रस्तुत किया है। माननीय मंत्री वे देश के समक्ष भारतीय रेल की वास्तविक स्थिति को प्रस्तुत किया है, जिसमें नई रेल लाइनों की घोषणा के लिए पहले से स्वीकृत परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए महत्ता दी गई है। यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि विगत 10 वर्षों में, 60,000 करोड़ रुपए की 99 नई लाइन परियोजनाएं स्वीकृत की गई हैं परन्तु केवल एक ही परियोजना पूरी हुई है और विगत तीन दशकों में कुछ परियोजनाएं अपूर्ण नहीं हैं।

इसलिए, माननीय मंत्री ने लंबित परियोजनाओं की वास्तविक स्थिति को स्वीकार किया है और मुझे आशा है कि वह स्वीकृत रेल परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए अधिक प्रभावी कदम उठाएंगे। हीरक चतुर्भुज

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

हाई स्पीड रेल नेटवर्क देश हेतु परिवहन अवसंरचना आधार प्रदान करने के संबंध में निर्णायक सिद्ध होगी।

तिरुवरुर और कराईकुडी के मध्य आमान-परिवर्तन परियोजना की पहले ही घोषणा की गई थी परन्तु अपर्याप्त निधि आवंटन को कारण बताकर कार्य धीमा गति से किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त परिवर्तन कार्य को तिरुवरुर से प्रारंभ किया जाना चाहिए था, लेकिन इसे कराईकुडी से प्रारंभ किया गया है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इसकी जांच करें और इस आमान परिवर्तन संबंधी परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए आवश्यक कार्रवाई शुरू करें। उसी प्रकार थिरुतुरई पूंडी से अगस्थम्पल्ली (वेदारण्यम) के बीच लाइन बिछाने के कार्य में शीघ्रता लायी जाए। इस मार्ग पर 20 छोटे पुल और पुलिया हैं।

मेरा संसदीय क्षेत्र देश के प्रसिद्ध तीर्थ स्थलों में से एक है जहां हर वर्ष बहुत सारे पर्यटक आते हैं और हजारों लोग वेलणाकन्नी, नागौर में तीर्थाटन के लिए आते हैं। ये सभी लोग अपनी यात्रा केवल ट्रेन से ही करना पसंद करते हैं। वेलणाकन्नी के लिए विशेष त्योहार कालीन ट्रेनों की घोषणा करने के लिए माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करते हुए मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वेलणाकन्नी — वास्कोडिगामा साप्ताहिक ट्रेन की दैनिक सेवा शुरू की जाए, इससे मेरे संसदीय क्षेत्र से सेलम और बैंगलूर जाने वाले यात्रियों को सहायता मिलेगी। उसी प्रकार, चेन्नई, रेनीगुंडा, मंत्रालयम, शिरडी और पुणे जाने वाली यात्रियों की सुविधा के लिए कराईकल-मुम्बई लोकमान्य तिलक साप्ताहिक ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए।

माननीय मंत्री ने कई रेल-उपरि पुलों और अधोगामी पुलों की घोषणा की है। विशेषकर मईलादुथुरई और कराईकुडी लाइन पर समपार संख्या 17 में सबसे और मईलादुथुरई तंजावुर सड़क-पुल पर समपार संख्या 303 और 216 महत्वपूर्ण हैं। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। तथापि, मैं यहां आग्रह करना चाहूंगा कि नारापट्टिनम से नागौर लाइन के बीच अकाराईपेट्टई के निकट समपार संख्या 48 महत्वपूर्ण है। इस लाइन को पहले ही केन्द्र सरकार द्वारा मंजूरी प्रदान कर दी गई है और राज्य सरकार ने भी इस संबंध में अपने कार्य को पूरा कर लिया है। इस मार्ग से होते हुए राज्य के दूसरे हिस्से में मछली और अन्य प्रकार की शीघ्र नाश होने वाली वस्तुओं का परिवहन किया जाता है। इसलिए, मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वे इस स्थान पर यथाशीघ्र रेल-उपरि पुल का निर्माण कार्य शुरू करें और मुझे आशा है कि तिरुवरुर से चेन्नई के बीच एक नई पृथक ट्रेन सेवा की घोषणा यथाशीघ्र की जाएगी।

मैं मंत्री जी की प्रशंसा करता हूँ कि इस बजट में सभी स्टेशनों पर और ट्रेनों में स्वच्छता, सुरक्षा, खानपान, शौचालय और अन्य सुविधाओं में सुधार कर रेल यात्रियों की कठिनाइयों पर अच्छा खासा ध्यान दिया

गया है, जबकि परिचालन में सुरक्षा को भी उपयुक्त तरीके से सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की गई है। मैं रेल सुरक्षा में सुधार हेतु कदमों की प्रशंसा करता हूँ। मुझे बताया गया है कि ट्रेनों और स्टेशनों में सुरक्षा को मजबूत बनाने के लिए 17000 आरपीएफ कर्मियों की भर्ती की गयी है और ये तैनाती के लिए तैयार हैं एवं अकेली यात्रा कर रही महिलाओं की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए 4000 महिला आरपीएफ सुरक्षा बल की भर्ती का भी प्रस्ताव है। माननीय मंत्री को धन्यवाद देते हुए मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वे सभी यात्री सवारी गाड़ियों, विशेषकर उपनगरीय क्षेत्र में भीड़-भाड़ वाली ट्रेनों में यात्रियों की सुरक्षा प्रदान करने के लिए पहल करें।

मैंने अपने संसदीय क्षेत्र के लिए कतिपय मांगों की सूची यहां रखी है। तथापि, जहां तक रेलवे का संबंध है मेरा संसदीय क्षेत्र कई वर्षों से रेल सेवा से बिल्कुल वंचित रहा है। मैं महसूस करता हूँ कि मेरे कार्यकाल के दौरान सभी लंबित कार्यों को पूरा करना मेरा कर्तव्य है और आशा करता हूँ कि केन्द्र सरकार के बेहतर सहयोग और तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुरात्वी तलाइवी अम्मा के नेतृत्व में मैं इसे कर पाऊंगा।

***श्री पी. कुमार (तिरुचिरापल्ली) :** मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा दिनांक 8 जुलाई, 2014 को प्रस्तुत रेल बजट 2014-15 का समर्थन करता हूँ।

तमिलनाडु की मुख्यमंत्री माननीय अम्मा ने पारदर्शिता और राष्ट्र के समक्ष रेल के संबंध में सही स्थिति को रखने के लिए पहले ही माननीय प्रधानमंत्री और रेल मंत्री की प्रशंसा की थी। इस बजट में भविष्य के लिए एक दृष्टि प्रदान की गयी है जिसमें हरित चतुर्भुज, द्रुतगति रेल नेटवर्क, द्रुत गति बुलेट ट्रेनें और अन्य चीजें शामिल हैं।

माननीय मंत्री ने कहा कि पिछली सरकार की लोक लुभावन परियोजनाएं और खराब प्रबंधन के कारण रेलवे में वित्तीय संकट आया है। हम आशा करते हैं कि नए रेल मंत्री तत्काल इस स्थिति में सुधार करें और संसाधन जुटाने के वैकल्पिक साधनों की तलाश करें और केवल बार-बार किराए में वृद्धि पर निर्भर न रहें।

रेल बजट पर एक सरसरी निगाह डालने से यह पता चलता है कि इनका मुख्य ध्यान और अधिक परियोजनाओं को मंजूरी देने से अधिक चल रही परियोजनाओं को पूरा करने पर था। ऐसा प्रतीत होता है कि जितनी अधिक परियोजनाएं होंगी इनके कार्यान्वयन और इन्हें पूरा करने की गति उतनी ही धीमी होगी। अधिक परियोजनाओं की घोषणाएं किए जाने के बदले चल रही परियोजनाओं को पूरा करने की अपनी मंशा जाहिर की है। इसे समझा जा सकता है।

रेलवे भारत में अब माल वहन करने वाला सबसे बड़ा माध्यम है जो भारत में कुल 31 प्रतिशत मालवहन करता है। माननीय मंत्री का विचार है कि रेलवे को विश्व का सबसे बड़ा मालवहन साधन बनाया जाए, जो कि प्रशंसनीय है।

ये प्रशंसनीय है कि रेल मंत्रालय रेलवे में निधियों की कमी को देखते हुए इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए रेलवे में एफडीआई लाने और पीपीपी मॉडल अपनाने की कोशिश कर रहा है।

रेल यात्रियों की सुरक्षा अति महत्वपूर्ण है और रेलवे को संपूर्ण रेल नेटवर्क में टक्कर रोधी उपकरण (एसीडी) लगाने चाहिए। माननीय मंत्री को भी मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को समाप्त करने के लिए रेलगाड़ी संरक्षा चेतवनी तंत्र आरंभ करने के बारे में सोचना चाहिए। पुलों की उपयुक्त मरम्मत भी जरूरी है क्योंकि यह रिपोर्ट प्राप्त हुई थी कि रेल नेटवर्क के एक लाख से अधिक पुलों में से एक-तिहाई लगभग सौ वर्ष पुराने हैं।

मैं रेल बजट की प्रशंसा करते हुए सभा के समुख तमिलनाडु के लोगों की कुछ शिकायतें और मांगें रखना चाहता हूँ।

पहली मांग रेलवे लाइनों के तीन खंडों अर्थात् चेन्नई-त्रिची, त्रिची-करूर और त्रिची-डिंडीगुल में नए “दो लाइन वाले अधोगामी मार्गों” के निर्माण के बारे में है।

चेन्नई-त्रिची खंड (श्रीरंगम टाऊन) : इस खंड पर श्रीरंगम टाऊन के अधिकांश लोग एक ओर से दूसरी ओर जाने के लिए वार्ड संख्या 3 (एलसी संख्या 244) के सिंगापेरूमल कोइल रोड-गवर्नमेंट बोयज़ हायर सैकेंडरी स्कूल रोड जो त्रिची निगम के अंतर्गत आता है, का उपयोग करते हैं। इसलिए लोगों को रेल की पट्टी पार करनी पड़ती है। यदि इस स्थान पर एक अंडरपास का निर्माण कर दिया जाता है, तो यह श्रीरंगम के लोगों के लिए बहुत बड़ी राहत होगी।

त्रिची-करूर खंड (अंधनल्लुर यूनियन) : इस खंड पर निम्नलिखित आठ स्थानों पर अंडरपासों के निर्माण किए जाने की आवश्यकता है: मुथारासनाल्लुर (एलसी गेट संख्या-77); जीयापुरम (एलसी गेट संख्या 73); कोड्यालम (एलसी गेट संख्या-67); पेरूगमानी (एलसी गेट संख्या 64); कामानयाकंपालयम (एलसी गेट संख्या-63); पेट्टावाईथलाई (पार्यस सुगर फैंक्टरी — एलसी गेट संख्या-62); पेट्टावाईथलाई (गांधीपुरम — एलसी गेट संख्या-61) और पेट्टावाईथलाई (देवस्थानम एलसी गेट संख्या-60)।

त्रिची-डिंडीगुल खंड (मणीकंडम और मनप्पराई यूनियन) : इस खंड पर निम्नलिखित दस स्थानों पर अंडरपासों के निर्माण किए जाने

की आवश्यकता है: अरूवाकुडी (एलसी गेट संख्या-258); पूंगुडी (एलसी गेट संख्या-259); पागाब्यर (एलसी गेट संख्या-263) सन्नासीपट्टी (एलसी गेट संख्या-264); इनामकुलाथुर (एलसी गेट संख्या-265); अलम्पट्टीपुर (एलसी गेट संख्या-266); मेट्टुप्पाट्टी (एलसी गेट संख्या-268); कन्नुडइयान्पट्टी (एलसी गेट संख्या-274); पूसारीपट्टी (एलसी गेट संख्या-277); समुद्रम (एलसी गेट संख्या-272)।

मैं आपसे इन पर सकारात्मक रूप से विचार करने और श्रीरंगम जो तमिलनाडु की मुख्यमंत्री का विधान सभा निर्वाचन क्षेत्र है और मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का एक भाग है के लोगों की समस्याओं के निवारण के लिए आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूँ।

मैं तमिलनाडु राज्य के लिए माननीय मंत्री के विचारार्थ और तत्पश्चात् इस वर्ष के रेल बजट में उन्हें शामिल करने के लिए निम्नलिखित परियोजनाएं भी प्रस्तुत करता हूँ।

गोल्डन रौक, त्रिची में कोच फैंक्टरी की स्थापना : द गोल्डन रौक वर्कशॉप और स्टाफ क्वार्टर्स लगभग 988.28 एकड़ भूमि क्षेत्र में है, इस भूमि का बड़ा भाग खाली पड़ा है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इस भूमि का उपयोग गोल्डन रौक में एक नई कोच फैंक्टरी की स्थापना हेतु किया जाये।

माननीय रेल मंत्री ने वर्ष 2012-13 के रेल बजट में गंडाखाक्कोट्टई के रास्ते थंजावुर और पुडुकोट्टई के बीच रेल लाइन बिछाने की संभावनाएं तलाशने के लिए एक नए सर्वेक्षण की घोषणा की थी। ऐसा प्रतीत होता है कि तत्पश्चात् इस परियोजना पर कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई है। मैं आपसे शीघ्र आवश्यक सर्वेक्षण कराने का अनुरोध करता हूँ।

विल्लुपुरम-डिंडीगुल दोहरीकरण परियोजना हेतु अधिक निधियों का आबंटन : इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त निधियां आबंटित किए जाने की आवश्यकता है। मैं माननीय रेल मंत्री से इस वर्ष के बजट में अधिक निधियां आबंटित करने का अनुरोध करता हूँ।

नई रेलगाड़ियां आरंभ करना : मैं माननीय रेल मंत्री से निम्नलिखित क्षेत्रों जैसे तिरूचरापल्ली-बेंगलूरु-तिरूचरापल्ली; पुडुकोट्टी-तिरूचरापल्ली-चेन्नई (दिवस एक्सप्रेस); तिरूचरापल्ली-चेन्नई-तिरूचरापल्ली (दुरंतो प्रकार की रेलगाड़ी); तिरूचरापल्ली-मदुरई-तिरूचरापल्ली-नगरकोइल-कन्याकुमारी एक्सप्रेस; तिरूचरापल्ली-तिरुपति (दिवस एक्सप्रेस) में नई रेलगाड़ियां आरंभ करने का निवेदन करता हूँ।

एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव : गाड़ी संख्या 22627/22628 इंटरसिटी एक्सप्रेस तिरूचरापल्ली से तिरुनेवेली बरास्ता मनापरई के बीच चलती है। 14.07.2012 को यह रेलगाड़ी आरंभ की गई थी। मनापरई

एक बड़ी नगरीय क्षेत्र है और यहां के लोग प्रतिदिन काफी संख्या में तिरिचे और डिंडीगुल जाते हैं। अतः यह निवेदन है कि अतः यह निवेदन है कि मनापरई में इस रेलगाड़ी का एक मिनट का ठहराव किया जाए।

क्योंकि श्रीरंगम एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है, श्रीरंगम से होकर गुजरने वाली सभी रेलगाड़ियों का श्रीरंगम में ठहराव दिया जाए। गाड़ी संख्या 16107/16108 मैंगलोर एक्सप्रेस और अन्य एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का तिरिचे-करूर खंड पर जियापुरम और पिथावथलई स्टेशनों पर ठहराव दिया जाए। चेन्नई विमानपत्तन पर तिरुसूलम रेलवे स्टेशन पर सभी एक्सप्रेस रेलगाड़ियों का ठहराव दिया जाए। गाड़ी संख्या 12605/12606 पल्लवन एक्सप्रेस कीरानूर से होकर गुजरती हैं, जो तिरिचे और पुडुकोरई के मध्य स्थित हैं। कीरानूर नगर पंचायत है जहां अनेक कारोबारी और कृषक रहते हैं, जहां रेल सेवा की एक मात्र परिवहन का साधन है। मेरा निवेदन है कि कीरानूर रेलवे स्टेशन पद इस गाड़ी का ठहराव किया जाए।

रेलवे स्टेशनों का उन्नयन : यद्यपि, श्रीरंगम और पुडुकोट्टई रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया गया था इन रेलवे स्टेशनों को उन्नयन करने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई है। मैं यह निवेदन करता हूँ कि इस रेल बजट के पर्याप्त निधियां प्रदान करके उनका उन्नयन किया जाए।

सड़क उपरि पुल (आरओबी) : त्रिची शहर में मारिस थिएटर के पास एक आरओबी (संख्या-17) है, जो पहले से ही मौजूद है, लेकिन यह बेहद जीर्ण-शीर्ण अवस्था में है, और लोगों की जान के लिए एक बड़ा खतरा बना हुआ है। कृपया इसे तोड़ा जाए और तुरंत एक नया आरओबी बनाया जाए। रसवायल और तिरुवप्पूर के बीच पुडुकोत्तई उपनगर में भी आरओबी का निर्माण किया जाए।

मैं आगे कहना चाहता हूँ कि ये सभी मेरे राज्य और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की बेहद महत्वपूर्ण मांगें हैं और इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि कृपया इन पर विचार करें और इन्हें इस वर्ष के रेल बजट में शामिल किया जाए।

श्रीमती आर. वनरोजा (तिरुवन्नमलाई) : मैं स्वयं को तिरुवन्नमलाई निर्वाचन क्षेत्र का संसद सदस्य बनाए जाने पर तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुरच्चि थलाइवी अम्मा की बहुत आभारी हूँ। मैं केंद्र सरकार की पहल का समर्थन करती हूँ, जिससे रेल संपर्क के जरिए रेल का विकास और अर्थव्यवस्था का विकास होगा। यह एक दूरदर्शी रेल बजट है, जो रेल के पुनरुद्धार का रास्ता तैयार करेगा। बुलेट ट्रेन, हीरक चतुर्भुज नेटवर्क परियोजना, महिला यात्रियों की सुरक्षा, ई-टिकटिंग कुछ ऐसी पहल हैं, जिनकी काफी सराहना हुई है। मैं अपने तिरुवन्नमलाई निर्वाचन क्षेत्र के संबंध में कुछ निवेदन या मांग करना चाहती हूँ।

तिरुवन्नमलाई एक तीर्थ स्थल है। मेडिटेशन और धार्मिक कार्यों के लिए देश के सभी हिस्सों से लोग तिरुवन्नमलाई के आश्रम और कार्तिकगल दीपम में आते हैं। बड़ी लाइन में परिवर्तन के बाद, तिरुवन्नमलाई और चेन्नई के बीच रेल सेवा को रोक दिया गया था। मैं इस रेल सेवा को पुनः बहाल करने का अनुरोध करती हूँ और इसके वेल्लोर और विल्लुपुरम तक विस्तार की मांग करती हूँ।

मैं तिरुवन्नमलाई में पुदुचेरी-हावड़ा साप्ताहिक एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव का आग्रह करती हूँ। अभी इस ट्रेन का एक ही ठहराव है, जो विल्लुपुरम में है और वह तिरुवन्नमलाई से 65 किलोमीटर दूर है। जिला मुख्यालय होने के कारण तिरुवन्नमलाई में पर्याप्त रेल संपर्क होना चाहिए। मैं बरास्ता चेंगम तिरुवन्नमलाई से जोलारपेत्ताई जंक्शन तक नई रेल सेवा शुरू करने का अनुरोध करती हूँ।

लंबे समय से मांग की जा रही है कि जोलारपेत्ताई में रेल अस्पताल स्थापित किया जाना चाहिए। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करती हूँ कि इस पर कृपापूर्वक ध्यान दें।

चालुक्य एक्सप्रेस (ट्रेन संख्या-11006), जो पुदुचेरी और बेंगलूर के बीच सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे दैनिक आधार पर चलाया जाना चाहिए। तिरुवन्नमलाई और इसके उपनगरों से बड़ी संख्या में यात्री काम के सिलसिले में बेंगलूर तक सफर करते हैं। अगर इस सेवा को दैनिक आधार पर शुरू किया जाए, तो इससे रेल यात्रियों को फायदा होगा और रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

मैं केंद्रीय रेल मंत्री से विल्लुपुरम और कटपाड़ी के बीच रेल सेवाओं, विशेषकर दिन के समय चलने वाली रेल सेवाओं की फ्रीक्वेंसी में वृद्धि करने का भी निवेदन करती हूँ।

आमान परिवर्तन के बाद तिरुवन्नमलाई, तिरुकोविलूर और वेल्लोर रेलवे स्टेशनों पर पार्सल कार्यालय सेवा बहाल नहीं की गई है। मेरा अनुरोध है कि सभी तीनों स्टेशनों पर पार्सल कार्यालय का काम करना शुरू किया जाना चाहिए, जिसके माध्यम से भी रेलवे राजस्व अर्जित कर सकती है।

इतना ही नहीं, सुबह के समय उपलब्ध आरक्षण सुविधाओं को शाम के वक्त भी मुहैया कराया जाना चाहिए। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को लाभ होगा। अंत में, मेरा रेल मंत्री से निवेदन है कि वह तिरुवन्नमलाई स्टेशन पर उपलब्ध सुविधाओं में वृद्धि करके इसे आदर्श स्टेशन घोषित करें। जैसा कि रेल बलट में घोषणा की गई थी कि त्यौहार के मौसम में रामेश्वरम और वेलाक्कनी के बीच विशेष ट्रेनें चलाई जाएंगी, इसे हर वर्ष तिरुवन्नमलाई तक बढ़ाया जाना चाहिए और आदर्श रेलवे स्टेशन की घोषणा से रेल यात्रियों को अधिक सुविधाएं लेने और रेलवे को राजस्व अर्जित करने में मदद मिलेगी।

मैं बजट का पूरा तरह समर्थन करती हूँ। मैं आशा करती हूँ कि माननीय रेल मंत्री मेरे तिरुवन्नामलाई निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की आकांक्षाओं को पूरी करेंगे। मैं यह अवसर प्रदान करने के लिए डॉ. पुराच्चि थलाईवी अम्मा को धन्यवाद देती हूँ।

[हिन्दी]

*श्री अर्जुन लाल मीणा (उदयपुर) : मैं सरकार का ध्यान मेवाड़-उदयपुर संसदीय क्षेत्र, राजस्थान की ओर दिलाना चाहता हूँ। उदयपुर सिटी देश में ही नहीं एशिया महाद्वीप में पर्यटन एवं ऐतिहासिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है। अः नीचे लिखे बिन्दु पर ध्यान कर, संशोधित बजट में प्रावधान करायें।

उदयपुर से अहमदाबाद ब्रॉडगेज लाइन का काम धीमी गति से चल रहा है। कृपया आमान-परिवर्तन लाइन के लिए बजट उपलब्ध करायें, ताकि हमारे लोग जो अहमदाबाद, गुजरात व मुम्बई, महाराष्ट्र से आना-जाना करते हैं, के लिए सुविधा हो जाये।

उदयपुर सिटी स्टेशन पर नया प्लेटफॉर्म का निर्माण करायें, कार्यरत केरिज स्टाफ को सिटी से 8 कि.मी. दूर उमरडा स्टेशन शिफ्ट किया जाये।

जम्मूतवी से अजमेर चलने वाली ट्रेन पूजा एक्सप्रेस को उदयपुर सिटी तक बढ़ाया जाये एवं मेवाड़ एक्सप्रेस उदयपुर से निजामुद्दीन तक को हरिद्वार तक बढ़ाया जाये। इससे रेलवे को अतिरिक्त खर्चा नहीं होगा और राजस्व में वृद्धि होगी।

[अनुवाद]

*श्री चिन्तामन नावाशा वांगा (पालघर) : रेल बजट 2014-15 पर अपने लिखित भाषण को सभा पटल पर रखने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री और भारत सरकार को दूरदर्शी और विकासोन्मुखी बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देना चाहता हूँ। यह आम आदमी का बजट है, विकसित भारत की ओर योगदान करने वाली आधुनिक रेलवे के निर्माण का एक प्रयास है।

मैं महाराष्ट्र के ठाणे जिले में पालघर लोक सभा संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र मुम्बई शहर से लगा है और मुम्बई और गुजरात राज्य के बीच में है। पश्चिम रेलवे मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर जाती है। पश्चिम और पूर्व रेलवे को जोड़ने वाली वसई-दिवा रेल लाइन मेरे संसदीय क्षेत्र में है। मेरे संसदीय क्षेत्र में दहानु रोड, बोल्सर, पालघर, सफूला, विरार, नालासोपारा और वसई बड़े रेलवे स्टेशन हैं, भीड़-भाड़ वाले हैं और वे तेजी से विकसित हो रहे हैं। मैं अत्यंत प्रसन्न हूँ कि माननीय मंत्री जी ने ट्रेनों और स्टेशनों की स्वच्छता की घोषणा की है। माननीय मंत्री ने न केवल घोषणा की है बल्कि स्वच्छता के लिए व्यापक

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रूप से चालू वर्ष में बजट आवंटन में वृद्धि का प्रस्ताव किया है जो कि गत वर्ष से 40% अधिक है। मैं माननीय मंत्री जी को स्टेशनों और ट्रेनों में प्रायोगिक आधार पर आरओ पेयजल इकाईयां प्रारंभ करने के लिए बधाई देता हूँ। मैं माननीय रेल मंत्री जी को आरक्षण प्रणाली या ई-टिकट प्रणाली, मोबाइल फोन और डाकघरों के माध्यम से टिकट बुकिंग के लिए भी बधाई देता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र में सभी रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त पेयजल आपूर्ति, प्लेटफार्म शेड और शौचालय नहीं हैं। मैं प्रसन्न हूँ कि माननीय मंत्री जी का विचार चालू वर्ष में ये सुविधाएं प्रदान करने का है।

मैं केंद्रीय रेल साइड भांडागारण निगम की साझेदारी से विशेषकर 10 स्थानों पर तापमान नियंत्रित भांडागारों की आवश्यक सुविधाएं प्रदान करके जिनमें से दो मेरे ठाणे जिले में भिवंडी रोड और कलमबोली में हैं, फलों और सब्जियों के रेल से आवागमन में तेजी लाने के प्रस्ताव के लिए धन्यवाद देता हूँ।

मैं प्रसन्न हूँ कि मुम्बई-अहमदाबाद के बीच पहली बुलेट ट्रेन को शीघ्र ही प्रारंभ करने का प्रस्ताव है। कई तेज और त्वरित ट्रेनों को शीघ्र ही प्रारंभ करने का प्रस्ताव है। कई नई ट्रेनें प्रारंभ की गई हैं लेकिन दुर्भाग्यवश इस रेल बजट में मेरे संसदीय क्षेत्र को पूरी तरह से नजरअंदाज किया गया है। यात्रियों और प्रवासी संगठन द्वारा वसई-मडगांव नई ट्रेन की मांग की गई है।

मुंबई उपनगरीय ट्रेन बसई-दिवा रेल लाइन पर भी आवश्यक है। दहानु रोड तक और उपनगरीय ट्रेनों की मांग मेरे और यात्रियों तथा प्रवासी संगठन द्वारा भी की गई है। दहानु रोड से नासिक सिटी के बीच सर्वेक्षण पहले ही पूरा हो चुका है। मैंने रेल मंत्री से कई बार आग्रह किया है लेकिन इस रेल लाइन के निर्माण के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से एक बार फिर आग्रह करता हूँ कि उक्त ट्रेनों को तुरंत प्रारंभ किया जाए और दहानु रोड और नासिक सिटी के बीच नई रेल लाइन के निर्माण हेतु आवश्यक प्रावधान किया जाए।

[हिन्दी]

*श्री राजीव सातव (हिंगोली) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, आठ जुलाई को महाराष्ट्र के बगल वाले प्रदेश के और अभी रेल मंत्री के रूप में काम करने वाले गौड़ा जी का बजट था। मैं महाराष्ट्र से आता हूँ, तो बड़ी उम्मीदें लगाकर गौड़ा जी की तरफ देख रहे थे कि गौड़ा जी महाराष्ट्र के लिए बहुत अच्छा पैकेज देंगे और क्यों नहीं देंगे? 48 में से 42 सांसद सत्तापक्ष के साथ महाराष्ट्र ने भेजे। जब यह बजट आया, तब एक बड़ी निराशा महाराष्ट्र में छा गयी। यह बात मैं कांग्रेस सांसद होने के नाते नहीं कह रहा हूँ, महाराष्ट्र के दूसरे दिन के जो पेपर है, सामना से लेकर लोकमत से लेकर महाराष्ट्र टाइम्स से लेकर लोकसत्ता

आदि सभी पेपर्स की कटिंग्स मेरे पास हैं। इन पेपर्स की गाइड लाइन है कि महाराष्ट्र को साइड लाइन में रखा गया है। हमारे वरिष्ठ सांसद खैरे जी ने अपना भाषण दिया। मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेलवे के बजट भाषण में कहा था कि महाराष्ट्र की कई बातों का ध्यान नहीं करखा गया। मैं खैरे जी को बधाई दूंगा कि उन्होंने अपने नाराजगी व्यक्त की थी। कई सांसदों ने प्रेस में स्टेटमेंट्स दिए। बीजेपी के सांसद सदन में मौजूद हैं। महाराष्ट्र के 48 सांसदों में से 42 सांसद बीजेपी के हैं। उनके हृदय में भी कहीं न कहीं दुःख होगा, उस दुःख को मैं सदन में बयान कर रहा हूँ। आपने साढ़े 14 प्रतिशत किराया बढ़ाया। जिस प्रकार से माल किराये में 6.5 प्रतिशत वृद्धि की है और रेल मंत्री जी अपने भाषण में कहेंगे कि मुंबई के सबर्बन रेलवेज का कंराया कम किया। क्या मंत्री जी आपने रेल का किराया कम किया है?

जनता में आक्रोश है, जिस प्रकार से मुंबई की जनता ने आपका साथ दिया, उनके मन में आक्रोश था। उसके बाद आपने किराया कम करने की बात कही लेकिन क्या किराया कम करने से साठ साल का आदमी दिन भर खड़ा रहा और उसके बाद उसे पास मिला। सत्तर साल की वृद्ध महिला दिन भर पास के लिए खड़ी रही, क्या उसकी परेशानी कम हुई। एक-दो साल के बच्चे को साथ लेकर एक माँ पास के लिए खड़ी रही, क्योंकि जिस प्रकार से रेल के किराये में वृद्धि के कारण उसके घर का बजट बिगड़ गया। क्या उसका कसूर इतना ही था कि उसने अच्छे दिन के लिए वोट किया था। उसे आपसे, सरकार से बहुत उम्मीद थी और उस उम्मीद पर यह सरकार कायम नहीं रही।

हम आपसे ज्यादा कुछ नहीं मांग रहे हैं। इस देश में रेल को सबसे ज्यादा रेवेन्यू अगर प्राप्त होता है तो वह महाराष्ट्र से प्राप्त होता है। चालीस प्रतिशत के आस-पास का रेवेन्यू महाराष्ट्र से आता है। अगर चालीस प्रतिशत रेवेन्यू महाराष्ट्र से आता है तो चालीस प्रतिशत का एलोकेशन महाराष्ट्र के लिए क्यों नहीं किया गया? मैं अपने संसदीय क्षेत्र के लिए मांग नहीं कर रहा हूँ। मेरे मंत्री जी निवेदन है कि जैसा रेवेन्यू महाराष्ट्र देता है, वैसा एलोकेशन आपकी तरफ से होना चाहिए। महाराष्ट्र इस देश की आर्थिक राजधानी रही है। महाराष्ट्र के सभी सांसदों ने मांग रखी। मुख्यमंत्री जी ने भी अपनी मांग रखी। हमने कहा था कि वर्धा-नांदेड़ प्रोजेक्ट के लिए हम स्टेट का एलोकेशन देने के लिए तैयार हैं। हमारे नेता श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था, जैसा खैरे जी ने अपने भाषण में कहा कि अहमद नगर, बीड़, परली रेलवे रूट होने का उनका सपना था। उसके लिए स्टेट गवर्नमेंट पैसे देने के लिए तैयार है, लेकिन अफसोस की बात है कि इनमें से किस भी प्रोजेक्ट को आपने अपने बजट में शामिल नहीं किया। अमरावती में रेल वैगन फ़ैक्टरी की बात है। आपने सैक्शन किया है, लेकिन आगे कुछ नहीं हुआ है। अगले साल नासिक में अर्धकुंभ मेला होने जा रहा है। क्या कुंभ मेले के लिए भी रेलवे के बजट से कुछ

नहीं मिलेगा। पूरे देश में लोग आएंगे, क्या नासिक के लिए कोई सुविधा नहीं मिलेगी। यावतमाल में आपके सांसद हैं, बुलडाना में आपके सांसद हैं, उनके यहां रेलवे नेटवर्क नहीं है। मुंबई और हिंगोली की ट्रेन की हमने बात कही है। हर रोज एक ट्रेन अगर वहां शुरू हो जाए, तो बहुत मेहरबानी होगी। पूरना-खंडवा लाइन की बात है, किनवट-माहूर, माहूर-पूंसत सर्वे की बात हमने कही है। महाराष्ट्र में औधा नागनाथ है, पर्ली वैजनाथ है, निरीनेश्वर है, भीमाशंकर है, इन ज्योतिर्लिंगों के लिए क्या टूरिस्ट सर्किट की घोषणा सरकार करेगी। माहूर है, वनी है, कड़ शक्तिपीठ है, क्या इनके लिए सरकार द्वारा कोई मदद होगी तो हम उनका भी आभार व्यक्त करना चाहेंगे। खैरे जी ने नांदेड़ के आफिस की बात कही है, यह बहुत सांत्वनी से लंबित मांग है और इसके लिए शिव सेना और सभी साथ एक साथ हैं।

इस बजट में विवेकानंद जी की दर्शनी के लिए आपने ट्रेन चलाने की बात कही, इसके लिए हम आपका अभिनंदन करते हैं। लेकिन हम महाराष्ट्र के लोगों को तब खुशी होती कि छत्रपति शिवाजी महाराज की दर्शनी के लिए भी एक ट्रेन इसमें चालू होती और मेरे शिव सेना के साथी मेरे साथ इसलिए खड़े रहेंगे क्योंकि छत्रवृत्ति शिवाजी महाराज की दर्शनी के लिए एक विशेष ट्रेन का भी आप ऐलान करेंगे।

3 जून को इस देश की एक बहुत बड़ी हानि हुई। महाराष्ट्र के सपूत गोपीनाथ मुंडे जी हम सब के बीच में नहीं रहे। उनके जाने से महाराष्ट्र मराठवाड़े का नुकसान हुआ। अगर आज गोपीनाथ मुंडे जी होते तो इस बजट को देखकर महाराष्ट्र के साथ जो अन्याय हुआ है, उसे देखकर क्या वह खुश होते? वह इससे खुश नहीं होते। अगर यह सरकार उनको श्रद्धासुमन अर्पित करना चाहती है तो जो रेल यूनिवर्सिटी आप स्थापित करने जा रहे हैं, उस रेल यूनिवर्सिटी को गोपीनाथ मुंडे जी का नाम दीजिए और उसे हिंगोली में स्थापित कीजिए। इतना ही निवेदन मैं आपके माध्यम से करना चाहता हूँ।

[अनुवाद]

*श्री पी.सी. गद्दीगौदर (बांगलकोट) : माननीय रेल मंत्री जी ने बहुत अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है और मैं उसके के लिए धन्यवाद देता हूँ। इसमें आधुनिक तकनीकों के साथ हमारी भारतीय रेल को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप परिवर्तित करने और हमारी रेल को विश्व में अच्छा बनाने हेतु भविष्य के लिए व्यापक दृष्टिकोण है।

रेल मंत्री ने सुरक्षा उपायों, स्वच्छता और सुविधाओं को महत्व दिया है और नई परियोजनाओं पर विचार करने के बजाय लंबित और चल रही परियोजनाओं को पूरा करने पर अधिक बल दिया है और साथ ही, मंत्री जी ने हाई स्पीड और बुलेट ट्रेनों प्रदान करने को भी प्राथमिकता दी है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

जहां तक मेरे संसदीय क्षेत्र की बात है, तो चल रही बागलकोट-कुडीची, (142 कि.मी.) परियोजना के लिए बजट प्रावधान बहुत ही कम है। उक्त परियोजना वर्ष 2010-11 में अनुमोदित की गई थी। माननीय मंत्री जी से मेरा यह विनम्र अनुरोध है कि कुछ हिस्सों में सरेखण संबंधी कुछ समस्याएं हैं और निर्णय शीघ्रता से लिया जाना चाहिए और अनुपूरक बजट में पर्याप्त राशि प्रदान की जानी चाहिए।

मेरे संसदीय क्षेत्र की विशेष मांगें हैं, अल्मट्टी-कोपल नई लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा हो चुका है और यह लाइन हम्पी और बादामी, इहोल, पट्टडकल के बीच जीवन रेखा होगी जो कि विश्व विराजत स्थल हैं। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि अल्मट्टी-कोपल नई लाइन को अनुमोदित किया जाए।

बागलकोट और बादामी रेलवे स्टेशनों को पहले ही आदर्श स्टेशन के रूप में घोषित किया जा चुका है लेकिन निधियों की कमी के कारण कार्य आरंभ नहीं किया जा सका है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि उक्त कार्यों को पूरा करने के लिए बजट में पर्याप्त राशि प्रदान की जाए।

चूँकि, बागलकोट जिले में गन्ना उद्योग और चूना पत्थर, डोलोमाइट, लौह अयस्क और ग्रेनाइट उद्योग हैं तथा पाल्मो ग्रेनाइट अंगूर, नींबू आदि जैसे बागवानी के उत्पादों का अन्य स्थानों पर परिवहन किया जाता है और माल संभलाई सुविधाएं और प्रसुविधाएं वर्तमान परिस्थिति को संभालने के लिए अपर्याप्त हैं, इसलिए यह निवेदन है कि वहां रेलपथ, गोदाम, सड़कें, शेल्टर आदि जैसी पर्याप्त माल संभलाई सुविधाएं प्रदान की जाएं।

मैं माननीय मंत्री को उन रेलवे स्टेशनों को आधारभूत सुविधाएं देने के लिए अनुरोध करता हूँ जो होल आलूर, गुलेगुड और मल्लापुर में स्थित है। वर्तमान कादलीमट्टी रेलवे स्टेशन कादलीमट्टी गांव से 2 कि.मी. दूर स्थित है। यहां सामाजिक तत्वों की घुसपैठ के कारण यात्रियों का उत्पीड़न किया जाता है और रेलवे संपदा को अत्यधिक क्षति होती है — इसलिए वर्तमान रेलवे स्टेशन को कादलीमट्टी गांव के निकट स्थानांतरित किया जाना चाहिए।

कृपया हुबली-सोलापुर यात्री रेलगाड़ी और हुबली-मुम्बई एक्सप्रेस रेलगाड़ी प्रदान की जाए।

[हिन्दी]

*प्रो. चिन्तामणि मालवीय (उज्जैन) : रेल बजट का देश को बहुत इंतजार रहता है, लेकिन इस बजट के पूर्व के रेल बजट को देखते हैं तो ध्यान में आता है कि अधिकांश बजट किसी एक क्षेत्र पर केन्द्रित होता था, सामान्यतः रेल मंत्री के क्षेत्र पर। किन्तु यह रेल बजट किसी

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

क्षेत्र विशेष का न होकर पूरे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है। इस हेतु माननीय रेल मंत्री व रेल राज्यमंत्री को बधाई देता हूँ।

इससे पूर्व के बजट सामान्यतः लोक-लुभावन होते थे, लेकिन शुगर पेशेन्ट को मिठाई खिलाने जैसे नुकसानदेह होते थे। इससे रेलवे की प्रगति थम-सी गई थी। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर हम पिछड़ रहे थे।

जैसे पहले यात्री भाड़ा न बढ़ाकर माल भाड़ा बढ़ाया जाता था, जिससे सामान महंगा होता था। महंगाई बढ़ती थी और वह अप्रत्यक्ष रूप से जनता की जब से निकाली जाती थी।

यूपीए सरकार में रेलवे में होने वाले भ्रष्टाचार पर कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है। यह बजट भारतीय रेल को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के समकक्ष ले जाने की ओर पहला कदम है। भारतीय रेल अंग्रेजों द्वारा स्थापित रेल व्यवस्था से निकल कर नया रूप ले रही है।

दुर्घटना न हो, इस हेतु अंतर्राष्ट्रीय मानकों को अपनाने के लिए रिसर्च सेंटर की स्थापना आपके बजट की दूरदृष्टि बताता है। रेलवे विश्वविद्यालय की स्थापना, ऑफिस ऑन व्हील्स, रेलवे स्टेशनों की सफाई के लिए 40 प्रतिशत बजट बढ़ाना, ई-टिकट जो अभी प्रति मिनट 2000 बन पाती है, उसकी क्षमता बढ़ाकर 7200 मिनट करना, भारतीय रेल को दो वर्षों में कागज रहित बनाने का लक्ष्य रेलवे की पोर्ट से कनेक्टिविटी आदि प्रयासों से भारतीय रेल नये स्वरूप में दिखाई देगी।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को रेल के आधुनिकीकरण के नये प्रयास के लिए बधाई देता हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी ने भारतीय संस्कृति और धार्मिक पर्यटन को ध्यान में रखते हुए तीर्थ सर्किटों की पहचान की है और इन सर्किटों पर विशेष पैकेज गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव किया है, जिनसे यह चेन्नई-बेंगलूर, अयोध्या-वाराणसी-हरिद्वार तीर्थ स्थलों को कवर करेगी। यह स्तुत्य प्रयास है, किन्तु इसमें उज्जैन छूट गया है। उज्जैन मध्य भारत का महत्वपूर्ण तीर्थस्थल है। बाबा महाकाल की नगरी और श्री कृष्णा की शिक्षा स्थली है, जहां लाखों लोग प्रतिवर्ष आते हैं। इस पिलग्रिम सर्किट स्थल में उज्जैन को भी जोड़ने की कृपा करें।

साथ ही उज्जैन में वर्ष 2016 में सिंहस्थ महाकुंभ का आयोजन होना है, जिसमें लगभग 5 करोड़ श्रद्धालु आयेंगे। रेल बजट में सिंहस्थ का ध्यान नहीं रखा गया है। निवेदन है कि सिंहस्थ की दृष्टि से भी रेलवे की कुछ योजना हो।

उज्जैन से इन्दौर के बीच फतेहाबाद होकर मीटरगेज लाइन थी, जिसे फतेहाबाद से इन्दौर तो आमाम परिवर्तन कर दिया है, किन्तु उज्जैन से फतेहाबाद जो मात्र 18 कि.मी. है, को छोड़ दिया है। यदि ये 18 कि.मी. आमाम परिवर्तन हो जाये तो उज्जैन-इन्दौर-देवास के मध्य एक सर्कल

ट्रेक चलाई जा सकेगी। मुझे लगता है कि इन्दौर की सांसद होने के नाते इसमें आप भी मेरी मदद करेंगी। मैं मा. मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि उज्जैन-फतेहाबाद आमान परिवर्तन करने की कृपा करें तथा इन्दौर-रतलाम डबलडेकर ट्रेन को रतलाम-भोपाल करने की कृपा करें।

इन्दौर-गोधरा रेल लाइन का उद्घाटन 2004 में तत्कालीन प्रधानमंत्री जी ने किया था। ये आज तक शुरू नहीं हो पाया है, यह कार्य भी शीघ्र शुरू होना चाहिए।

***श्री चंदूलाल साहू (महासमन्द) :** माननीय रेल मंत्री द्वारा पेश किया गया बजट देश को विकास की ओर ले जाना वाला बजट है। रेल विकास का एक माध्यम है, किन्तु रेल बजट तैयार करने के लिए मंत्री को बहुत कम वक्त मिला, फिर भी कम वक्त में रेल मंत्री जी ने रेल को इस दुष्चक्र से निकालने की कोशिश की है, जिसमें वह एक दशक के लंबे समय से फंसी हुई है। इस बजट के माध्यम से भारतीय रेल ने एक नये सफर पर ले जाने का ऐसा दस्तावेज पेश किया है, जिस पर भरोसा किया जा सकता है। रेलवे में निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए जो कदम उठाये गये हैं, वे समय की मांग है। यात्री सुरक्षा एवं सुविधाओं में वृद्धि तथा साफ-सफाई का प्रावधान भी स्वागतयोग्य है।

मैं इस रेल बजट का स्वागत करते हुए अपने क्षेत्र की लंबित एवं महत्वपूर्ण मांग की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए इसे पूर्ण किये जाने की मांग करता हूँ:—

रायपुर से धमतरी एवं रायपुर से राजिम छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए तथा राजिम से आगे बढ़ाकर गरियाबंद, मैनपुर, देवभोग से धरमगढ़ (ओडिशा) एवं धमतरी से आगे बढ़ाकर बालोद तक नई रेल लाइन हेतु सर्वे किया जाये।

महासमंद में महासमंद रेलवे क्रॉसिंग तथा नदी मोड़ में रेलवे क्रॉसिंग पर नवीन पुल का निर्माण कराया जाये।

महासमंद से पिथोरा, बसना, सराईपाली से सम्बलपुर (ओडिशा) तक नई रेल लाइन बिछायी जाये।

बागबहरा रेलवे स्टेशन में निम्न ट्रेनों को स्टॉपेज दिया जाये:—

- (1) सूरत-पुरी एक्सप्रेस — अप एवं डाउन 22828 एवं 22827,
- (2) जगदलपुर-दुर्ग एक्सप्रेस — अप एवं डाउन 18212 एवं 18211,
- (3) पुरी-गांधीधाम एक्सप्रेस — अप एवं डाउन 12994 एवं 12993,
- (4) पुरी-लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस — अप एवं डाउन 12146 एवं 12145, (5) पुरी-शिर्डी एक्सप्रेस — अप एवं डाउन 18407 एवं 18408, (6) पुरी-अजमेर एक्सप्रेस — अप एवं डाउन 18421 एवं 28422.

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

महासमंद रेलवे स्टेशन एवं बागबहरा रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन बनाया जाये।

महासमंद बागबहरा रेलवे स्टेशन की सम्बलपुर रेलवे मंडल में शामिल किया जाये।

***डॉ. बंशीलाल महतो (कोरबा) :** माननीय प्रधानमंत्री एवं माननीय रेल मंत्री जी को संतुलित रेल बजट प्रस्तुत करने हेतु हार्दिक बधाई देता हूँ। यह बजट भारतीय रेल को नई दिशा प्रदान करने वाला है। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में भारतीय रेल की तस्वीर का पूरा ब्यौरा देश के समक्ष रखा है। वर्षों से रेलवे के सामने जो चुनौती रही है, उसका सामना करने का खाका बजट में दिया गया है। रेल मंत्री जी ने स्पष्ट किया है कि उन्हें विरासत में कैसी रेल मिली है और उसकी माली हालत क्या है। साथ ही उसे फिर से पटरी पर लाने और आम आदमी के लिए सुविधाओं का विस्तार करने के साथ-साथ सुरक्षा सुनिश्चित करने का खाका भी रखा है। रेल बजट में सुरक्षा, योजनाओं का समय पर निष्पादन, यात्री सुविधाओं, वित्तीय अनुशासन, संसाधन जुटाने, सूचना तकनीकी का प्रयोग और पारदर्शिता व बेहतर कार्यप्रणाली पर पूरा जोर दिया गया है। रेल मंत्री जी ने भारतीय रेल को भारतीय अर्थव्यवस्था की आत्मा कहा है। वास्तव में तमाम बाधाओं के बाद भी यह पूरे देश को जोड़ती है तथा आस्ट्रेलिया जितनी आबादी के बराबर रोजाना यात्रियों को ढोती है। यह रेल बजट भारतीय रेल के कायाकल्प का शंखनाद है।

बुलेट ट्रेन से लेकर तीर्थयात्रा संबंधी बदले हुए रंग-रूप और भक्तिभाव के माहौल वाली रेलें, स्वर्ण चतुर्भुज सड़क परियोजना का अध्ययन रेलवे के अलग विश्वविद्यालय आदि सराहनीय कदम है। रेल मंत्री जी ने पर्यटन के लिए देवी सर्किट, ज्योतिर्लिंग सर्किट, जैन सर्किट, ईसाई सर्किट, बौद्ध सर्किट, सूफी सर्किट, सिख सर्किट, मुसलिम सर्किट की पहचान की है। इससे पर्यटन को भी काफी लाभ मिलेगा। रेल के दफ्तरों को पांच सालों में कागज रहित बनाने की बड़ी घोषणा की है। हाई स्पीड ट्रेन, बुलेट ट्रेन, बेहतर खान-पान स्वच्छता, रेलों में वाई-फाई की सुविधा, महिलाओं की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए रेलवे पुलिस बल में महिलाओं की भर्ती, इत्यादि स्वागतयोग्य है। रेल बजट में रेलवे की मूलभूत सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा गया है।

मेरा संसदीय क्षेत्र कोरबा औद्योगिक तथा अधिसूचित क्षेत्र तथा छत्तीसगढ़ राज्य से इस ऊर्जाधानी के नाम से जाना जाता है। इस क्षेत्र में सबसे अधिक कोल खाने हैं तथा यहां लदान से रेलवे को करीब 500 करोड़ की आय होती है। पीट लाइन भी कोरबा में बनी हुई है। कोरबा क्षेत्र के लिए यात्री सुविधाओं, नई रेलगाड़ियों से संबंधित किसी भी प्रकार की घोषणा न होने से क्षेत्रवासी व्यथित है। अतः मैं कोरबा क्षेत्र से संबंधित कुछ मांगें रखता हूँ, जो जनकल्याण के लिए आवश्यक है।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

ट्रेन संख्या 08795 कोरबा-रायपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस, जिसे कुछ समय के बुनावी लाभ के लिए चलाया गया था, परंतु क्षेत्र की जनता को उक्त ट्रेन से काफी लाभ हो रहा था, इसे पुनः प्रारंभ किया जाए। साथ ही क्षेत्र की जीवनदायिनी हसदेव नदी के नाम पर इसका नाम "हसदेव एक्सप्रेस" रखा जाये। इस ट्रेन से चार संसदीय क्षेत्रों, कोरबा, जांजगीर-चम्पा, बिलासपुर एवं रायपुर को लाभ होता था। अतः इस ट्रेन का पुनः प्रारंभ होना आवश्यक है।

ट्रेन संख्या 18237-18238 छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस, कोरबा से रायपुर तक पैसंजर के रूप में चलती है, तथा अमृतसर से वापसी के समय इसे बिलासपुर में ही रोक दिया जाता है। इस ट्रेन को कोरबा से ही अमृतसर तक एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाये।

ट्रेन संख्या 18239 शिवनाथ एक्सप्रेस, कोरबा से नागपुर, को नागपुर वापसी में बिलासपुर में रोक दिया जाता है, इसे कोरबा तक चलाय जाये। यह जनकल्याणकारी होगा तथा रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी।

ट्रेन संख्या 12252-12251, कोरबा से बेंगलूरु (यशवंतपुर) के बीच चलती है। यह गाड़ी सप्ताह में केवल दो दिन है। इसका फेरा बढ़ाया जाये।

ट्रेन संख्या 12409-12410, रायगढ़ से हजरत निजामुद्दीन तक चलने वाली गोंडवाना एक्सप्रेस का परिचालन कोरबा से किया जाये। इससे कोरबा वासियों को अत्यधिक लाभ होगा।

ट्रेन संख्या 11265-11266, जबलपुर-अंबिकापुर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन है, इसे प्रतिदिन किया जाये।

ट्रेन संख्या 18517-18518, लिंक एक्सप्रेस जो कोरबा से विशाखापट्टनम तक चलती है, इसका परिचालन दिन में दो बार किया जाये।

इन्हीं मांगों के साथ, मैं रेल मंत्री जी को उनके विकासकारी बजट हेतु बधाई देता हूँ तथा उनके द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

***श्रीमती सुप्रिया सुले (बारामती) :** हम रेल मंत्रालय को विभिन्न मुद्दों पर पत्र भेज रहे हैं। रेल मंत्रालय को हमारे द्वारा भेजे गए मुद्दे निम्नलिखित हैं:

पुणे-डोंड विद्युतीकरण — यद्यपि कार्य प्रगति पर है और इसे 2015 में पूरा किया जाना है, फिर भी वास्तविक कार्य की गति समय-सीमा से मेल नहीं खाती। पुणे देश में 7वां बड़ा महानगर होने के नाते तथा डोंड

के एक पड़ोसी शहर के रूप में उभरने से इस परियोजना महाराष्ट्र के समग्र विकास में बहुत बड़ा महत्व है (हम इस मुद्दे का नियमित रूप से अनुसरण करते हैं)।

लघु इकाई के लाइसेंसियों और विक्रेताओं के भारतीय रेल केंद्रसंघ के प्रतिनिधि सदस्य को सुनने के बाद जिन्होंने मुझे जानकारी दे कि केंद्ररिंग नीति 2010 और इसके बाद के परिपत्रों को रेल मंत्रालय द्वारा जारी किया गया था ताकि उन हजारों लघु इकाई के लाइसेंसियों और उनके कर्मचारियों, जो दशकों से यात्रियों और रेलवे की सेवा कर रहे हैं, की आजीविका को सुरक्षित किया जा सके। दुर्भाग्यवश, इकाइयों की उच्चतम सीमा के संबंध में खंड 19 का एक उप-खंड 19.2 उन मौजूदा लघु इकाई लाइसेंसियों के विरुद्ध हो रहा है जो रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी किए गए परिपत्रों के अनुसार अपने आवंटन से लेकर आज तक उच्चतम सीमा के अंदर आते हैं। उपरोक्त खंड को लागू करने के परिणामस्वरूप इनकी स्थापना समाप्त हो जाएगी जिससे ये अप्रत्यक्ष रूप से कारोबार से बाहर हो जाएंगे जो निश्चित रूप से इन इकाइयों से पीढ़ियों से जुड़े परिवारों की आजीविका को प्रभावित करेगा। फेटरिंग नीति 2010 का इस नीति के अंतर्गत लाइसेंस प्राप्तकर्ता को दिए जाने वाले आवंटन के लिए भविष्यकारी प्रभाव के साथ कार्यान्वयन किया जाना चाहिए। बड़ी इकाई संविदाओं में, एक रेलगाड़ी की एक इकाई के रूप में गणना की जाती है जिसमें लंबी दूरी की रेलगाड़ियों के लिए पैट्री कार/रेक्स की संख्या 4-5 है जबकि क्योस्क, ट्रॉली, खोमचो इत्यादि जैसी लघु इकाइयों यहां तक की संलग्न सुविधाओं/सहायक इकाइयों के मामलों में प्रत्येक एक यूनिट माना जाता है और वहीं दूसरी ओर, भारतीय रेलवे पर बड़ी इकाइयों की समान श्रेणी के अधिकतम 10 प्रतिशत को बनाए रखने के लिए बड़ी इकाई के ठेकेदार को अनुमति देकर उन्हें लाभ पहुंचाया जाता है।

महाराष्ट्र में मुम्बई और पुणे के बाद नासिक तीसरा सबसे विकासशील शहर है। यह लगभग 200 कि.मी. की दूरी पर मुम्बई और पुणे के बीच एक मध्य स्थान है। आज मुम्बई-पुणे और मुम्बई-नासिक को वायु, रेल और एक्सप्रेस सड़क से जोड़ा गया है। नासिक-पुणे को सड़क से जोड़ा गया है और यहां घंटे के भीतर पहुंचा जा सकता है। रेल मंत्रालय ने नासिक-पुणे के बीच रेलगाड़ी भी शुरू की है और इसके विषम मार्ग के कारण रेलगाड़ी को 6 से 7 घंटे लगते हैं। एनजीजेडओ में से एक 'रेल परिषद्' ने नासिक-पुणे के बीच रेल द्वारा तीव्र गति से यात्रा के लिए एक समाधान की सिफारिश की है।

रेलवे से संबंधित विभिन्न मांगें निम्नानुसार हैं:—

12581/82 का ठहराव — पुणे — भुवनेश्वर

12750/49 का ठहराव — एलटी टर्मिनल — विशाखापट्टनम

01463/64 का ठहराव — पुणे — सिकंदराबाद

डॉंड-पुणे-डॉंड यात्रा के लिए एक दिन का वापसी टिकट प्रतिदिन प्रातः 10 बजे पुणे जाने वाली रेलगाड़ी का आरंभ बारामती से मुंबई तक नियमित आधार पर प्रातः 5:30 बजे इंटरसिटी आरंभ करना।

पुणे-डॉंड रेल ट्रैक पर सहजपुर एक महत्वपूर्ण गांव है जिसमें अनेक लघु और बड़े कारखाने हैं। सहजपुर के निकट अनेक छोटे गांव भी हैं। अतः, ग्रामवासियों और कामगारों की यह दृढ़ मांग है कि सहजपुर में एक रेलवे स्टेशन का निर्माण हो जिससे इस बड़ी आबादी डॉंड या पुणे की यात्रा कर सके।

इस मार्ग के लिए पुणे-सासवद-जेजुरी मोरगांव-बारामती के सर्वेक्षण की लंबित मांग से इस सड़क से ये सभी महत्वपूर्ण नगर जुड़ जाएंगे। मोरगांव महाराष्ट्र में महत्वपूर्ण तीर्थयात्री केन्द्रों में से एक है और राज्य के विभिन्न भागों से अनेक लोग इस स्थान पर भ्रमण करते हैं, अतः इस मार्ग पर रेल सुविधा होने से लाभ मिलेगा। अतः, लोगों की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए कृपया उपरोक्त सर्वेक्षण की लंबित मांग पर विचार करें।

हमारे हमने अपने बाल्यकाल से, हरेक गाड़ी में एक ही डिब्बा महिलाओं के लिए देखते आए हैं। बदलते समय, के साथ-साथ महिला यात्रियों की संख्या में काफी बढ़ोतरी हुई है। मैं माननीय मंत्री जी से यात्री गाड़ियों में महिलाओं हेतु और अधिक डिब्बे लगाए जाने का अनुरोध करती हूँ।

महाराष्ट्र के लोगों की अति लंबित मांगों में से एक महालथेज रेलवे है।

कोंकण रेलवे, रेलवे की एक महत्वाकांक्षी परियोजना है। पनवेल कांकण क्षेत्र के लिए एक प्रवेश द्वार की तरह उभर रहा है। परंतु, लंबित दूरी की सीधी रेलगाड़ियों द्वारा पनवेल से मुंबई, पुणे और अन्य प्रमुख शहरों तक संपर्कता बहुत कम है। अतः हमें कोंकण को महाराष्ट्र के बड़े शहरों से जोड़ने के लिए भागों पर पुनः विचार करने की आवश्यकता है।

वर्धा-यवतमाल-पुसाद-नांदेड़ लाइन-मनमाढ़-इंदूर वाया मालेगांव-वादसा-देसाईगंज-अरमोरी गढघचिरोली, सोलापुर-बीड-जालना-बुलढाना, शोलापुर-औरंगाबाद-जलगांव, कराड़-चिपलुन, कोल्हापुर-कंकावाली, कोल्हापुर-वैभववाड़ इन लाइनों पर रेलवे क्षय विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

हमारे देश में पुणे और सीमावर्ती क्षेत्र तीव्र गति से शहरीकृत होने वाले क्षेत्रों में से एक है। पड़ोसी शहरों से प्रति दिन अधिकाधिक व्यक्ति अपने कार्य के लिए पुणे तक आते हैं। पुणे-लोनावाला-दौंड-जेजुरी को 'उपनगरीय क्षेत्र' के रूप में घोषित किए जाने की तत्काल आवश्यकता है।

पुणे-जेजुरी/नीरा के बीच नई शटल सेवा शुरू किए जाने की लोगों की मांग बढ़ती जा रही है।

फल्टन-लोनांड खंड के पूरा होने के साथ एक फेरा रेल सेवा पुणे-दौंड-बारामती-फल्टन-लोनांड-पुणे मार्ग पर शुरू की जानी चाहिए।

हजईपसर-जेजुरी नई लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है। मैं मंत्रालय से परियोजना को स्वीकृत करने और उस पर शीघ्रतिशीघ्र कार्य शुरू करने का आग्रह करती हूँ।

पुणे डॉंड और बारामती रेलवे स्टेशनों को मूल सुविधाओं की आवश्यकता है। डॉंड स्टेशन को नए प्लेटफॉर्म अपनी ऊंचाई और निर्माण के कारण की आवश्यकता है। नया फुट ओवर ब्रिज डॉंड शहर को जोड़ने की बजाय इसे विभाजित कर रहा है। अतः इस पुल पर कार्य के पूर्ण होने तक और पुराने पुले को शुरू किए जाने तक एक रैंप की आवश्यकता है।

जेजुरी महाराष्ट्र में एक प्रमुख तीर्थ स्थान है, जिसमें करोड़ों लोगों की आस्था है। रिपोर्टों के अनुसार, प्रतिवर्ष 50 लाख से भी अधिक लोग इस स्थान पर आते हैं। मंदिर में प्रतिवर्ष 10 त्यौहार होते हैं, जिनके दौरान एक दिन में 5 से 7 लाख लोग इस स्थान का दर्शन करते हैं। ये सभी आमजन हैं। इसके अलावा बड़ी संख्या में श्रद्धालुओं और यात्रियों को देखते जेजुरी में रेल सुविधाएं बहुत कम हैं। यद्यपि जेजुरी व्यस्त रेलवे लाइन के निकट है फिर भी बहुत कम रेलगाड़ियों का जेजुरी स्टेशन पर ठहराव होता है। जेजुरी स्टेशन यात्रियों का दबाव सहन नहीं कर सकता और इस पर बड़े स्तर पर विकासात्मक कार्य किए जाने की आवश्यकता है। मैं माननीय रेलमंत्री और रेलवे बोर्ड से एक से श्रद्धालु की हैसियत से आग्रह करता हूँ कि वे एक विशेष विकासात्मक परियोजना हेतु जेजुरी पर विचार करें।

डौंड-मनमाद खंड विद्युतीकरण के साथ साथ दोहरी लाइन की आवश्यकता है।

मुंबई-पुणे व्यस्ततम रेल मार्ग है और पुणे-लोनावाला स्थानीय सेवा भी यात्रियों द्वारा प्रयुक्त की जाती है। पुणे और लोनावाला के बीच के मार्ग पर यात्रियों के दबाव को व्यवस्थित करने के लिए तीसरी लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है।

मुंबई देश का प्रमुख महानगर है। भारतीय रेल 150 वर्ष पहले मुंबई से ठाणे तक शुरू हुई थी। मुंबई उपनगरीय यात्री पूरे देश में कुल यात्रियों का अनुमानित 40% हैं। अन्य यात्रियों के उलट मुंबई से प्रतिदिन लोगों को अपने कार्य हेतु रेलवे द्वारा यात्रा करनी पड़ती है। माननीय मंत्री जी ने कुछ ईएमयू और एसी परिवर्तन का अभी उल्लेख किया। ये प्रावधान गत तीन बजटों से किसी न किसी रूप में विचाराधीन थे। मुंबई उपनगर पर रेलवे द्वारा विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है।

(क) मुंबई उपनगर रेलवे के अंतर्गत यात्रियों की बहुत बड़ी संख्या को देखते हुए मुंबई को एक पृथक रेल क्षेत्र के रूप में घोषित किए जाने की आवश्यकता है।

- (ख) एमयूटीपी परियोजनाएं मुंबई की महत्वाकांक्षी परियोजनाएं हैं। रेलवे एमयूटीपी-1 और II को पूर्ण करने के लिए संघर्ष कर रही है। माननीय मंत्री जी ने इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए किसी समय-सीमा का उल्लेख नहीं किया है।
- (ग) एलीवेटेड गलियारा, कुर्ला और सीएसटी के बीच पांचवी और छठी लाइन, कल्याण-कसारा तीसरा गलियारा, पनवैल-करजत का दोहरीकरण।
- (घ) माननीय मंत्री ने सिक्का संचालित स्वचालित टिकट मशीनों के बारे में उल्लेख किया था। मैं उल्लेख करना चाहूंगा कि मुंबई में लगी हुई सीवीएम और एटीवीएम का लाखों यात्रियों द्वारा उपयोग किया जा रहा है परंतु इनका उचित रूप से रखरखाव नहीं किया जा रहा है।
- (ङ) रेलवे को ठाणे और कल्याण से करजत-कसारा और अंधेरी-बोरिविली से विरार तक स्थानीय रेलगाड़ियों को बढ़ाने पर विचार करना चाहिए, चूंकि हम ठाणे और सीएसटी के बीच ज्यादा रेलगाड़ियां नहीं बढ़ा सकते।

श्री सुवेन्दू अधिकारी (तामलुक) : माननीय सभापति महोदय मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने इस सम्मानित सभा में मुझे रेल बजट पर बोलने का यह अवसर प्रदान किया।

महोदय, मैं दूसरी बार सदस्य बना हूँ। मेरे वरिष्ठ साथी और पूर्व रेलमंत्री श्री दिनेश त्रिवेदी ने इससे पहले रेल बजट पर अपने विचारों को काफी अच्छे ढंग से प्रस्तुत किया था। उन्होंने एनडीए सरकार द्वारा प्रस्तुत लोक-विरोधी रेल बजट को पर्दाफाश किया था।

महोदय, मैं यहां अखिल भारतीय तृणमूल कांग्रेस दल की ओर से खड़ा हूँ और रेल बजट 2014-15 का पुरजोर विरोध करता हूँ। यह बजट पूर्णतः लोक विरोधी है। यह केन्द्रीय रेल मंत्री द्वारा उद्देश्यहीन और अर्थहीन प्रयास है।

इस बजट ने बजटीय परियोजना आवंटन और तत्कालीन माननीय रेल मंत्री और हमारी अध्यक्ष सुश्री ममता बनर्जी द्वारा पश्चिम बंगाल, केरल, असम और भारत के अन्य महत्वपूर्ण राज्यों हेतु पहले से स्वीकृत परियोजनाओं हेतु वितरण को प्रदर्शित नहीं किया है। यह सर्वविदित तथ्य है कि हमारी नेता सुश्री ममता बनर्जी 2009 से 2011 तक दूसरी बार रेल मंत्री थीं। इनके गौरवशाली कार्यकाल के दौरान, उन्होंने भारतीय रेल की समस्याओं और चुनौतियों का सामना करने के नाम पर रेल टिकटों और भाड़े को न बढ़ाकर आम आदमी पर कोई अतिरिक्त भार नहीं डाला।

उन्होंने हमेशा इस देश के आम लोगों के लिए अपने सामाजिक

दायित्वों को पूरा किया। इनके कार्यकाल के दौरान माननीय संसद सदस्यों की सिफारिशों अनुसार गरीबी रेखा से नीचे रहने वालों के सामाजिक लाभ हेतु 100 किमी की यात्रा के लिए केवल 25 रुपए के मासिक किराए वाली रेल परियोजना 'इज्जत स्कीम' को प्रारंभ किया गया था।

महोदय, यह काफी प्रसन्नता की बात है कि कुछ दिन पूर्व माननीय प्रधानमंत्री ने जम्मू कटरा रेल लाइन का शुभारंभ किया था, जिसकी घोषणा और स्वीकृति तत्कालीन रेल मंत्री और हमारी अध्यक्ष पश्चिम बंगाल की माननीय मुख्यमंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा की गई थी।

मैं ऐसे अनेक उदाहरण देना चाहूंगा जो यह दर्शाते हैं कि इस रेल बजट में पश्चिम बंगाल को वंचित रखा गया है।

[हिन्दी]

स्वतंत्रता के बाद इस तरह का भेदभाव किसी सरकार ने बंगाल के साथ नहीं किया है। बंगाल से स्वामी विवेकानंद आए। वहीं नेताजी सुभषचंद्र बोस पैदा हुए। बंगाल से कवि गुरु रवीन्द्र टैगोर ने इंटरनेशनली मार्गदर्शन किया। लेकिन कोई काम बंगाल के लिए इस तरह नहीं हुआ।

अब, मैं कुछ विशिष्ट उदाहरण देना चाहूंगा। पहला उदाहरण कोलकाता मेट्रो विस्तार परियोजना का है ये है: हावड़ा मैदान से साल्ट लेक सेक्टर पांच: बीबीडी बाग से जोका; नोपाड़ा से बारासात; न्यू गाड़ियां से नेताजी सुभाष चंद्र बोस अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन। परियोजना की घोषणा 2009-10 में की गई थी। इसे रेलवे बोर्ड और योजना आयोग द्वारा स्वीकृत किया गया था। परियोजना की लागत 11,257 करोड़ रुपए थी। 2014-15 में बजटीय आवंटन केवल 538 करोड़ रुपए है। कार्य को पूरा करने के लिए आवश्यक शेष राशि 10,719 करोड़ रुपए है।

दूसरा उदाहरण हल्दिया में वैगन उद्योग का है। इसकी घोषणा 2011-12 में की गई थी। इसके लिए 36.36 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। अपने केवल 24.80 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं। इसके लिए अभी भी 11.56 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। इसके बाद कंचरापाड़ा-हालीशहर रेल परिसर में नई कोच फैक्ट्री आती है। इसे 2009-10 में स्वीकृत किया गया था। इस परियोजना को पूरा करने के लिए 739.38 करोड़ रुपए की राशि की आवश्यकता है परंतु आपने केवल 39 लाख रुपए आवंटित किए हैं। इसके बाद अदरा कोच फैक्ट्री है। इनकुनी में इलैक्ट्रिक और डीजल इंजन संघटकों के निर्माण के लिए फैक्ट्री है।

दक्षिणेश्वर-दमदम-बैरकपोर मेट्रो विस्तार प्रो. सौगत राय के निर्वाचन क्षेत्र में आता है। वह यहां बैठे हैं। परियोजना लागत 1997.10 करोड़ रुपए है। इस बजट में केवल 20 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। इसके लिए 1977.10 करोड़ रुपए की आवश्यकता है। इसके अलावा न्यू जलपाईगुड़ी में एक्सल विनिर्माण फैक्ट्री है। इसके बाद खड़गपुर में रेलवे

अनुसंधान केन्द्र है। इसके अलावा समर्पित मालभाड़ा गलियारा परियोजना (हावड़ा से अमृतसर) हेतु भूमि अधिग्रहण के लिए धन की आवश्यकता है। जिसकी घोषणा 2009-10 में की गई थी। परियोजना लागत 650 करोड़ रुपए है। आवंटित राशि 280 करोड़ रुपए है। भूमि अधिग्रहण के लिए 370 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

बरुईपुर से मगरहर, बोगांव से बागड़ा से नई लाइन परियोजना, दनुकुनी से फुरफुरा शीरफ नई लाइन परियोजना, डिगा से जालेश्वर, पुरी तक नई लाइन परियोजना, नंदकुमार से बलाइपोंडा, रामनगर से इगरा और कांची से इगरा के लिए नई रेल लाइन परियोजना, पंसकुरा से हल्दिया और राजागोड़ा से तमलुक के लिए नई रेल लाइन परियोजना, अक्टा से बगनान के लिए नई लाइन परियोजना, नंदीग्राम से हिजली पीर-बाबा क्या झेलिनग्राम के लिए नई लाइन परियोजना - सभी 34 परियोजनाएं [हिन्दी] आपने सब प्रोजेक्ट को बर्बाद करने के लिए जो काम करने थे, एनडीए सरकार में रेल मंत्री के नाते काम किया। बंगाल के लोगों के साथ इस तरह का भेदभाव पहले कभी नहीं हुआ।

[अनुवाद]

उपरोक्त के आलोक में, मैं आपके माध्यम से अपने दल, अखिल भारतीय तृणमूल कांग्रेस की ओर से माननीय रेल मंत्री जी से कुछ मांगे करना चाहता हूँ। मेरी पहली मांग है कि टिकट किराए और भाड़े में की गई मूल्य वृद्धि को आम जनता के व्यापक हित में वापस लिया जाए, यह देखते हुए कि हमारे देश में 50 प्रतिशत लोग अभी भी गरीबी रेखा से नीचे रह रहे हैं।

मेरी दूसरी मांग यह है कि हमारे देश के आर्थिक और सामाजिक हित हेतु रेल क्षेत्र में एफडीआई के प्रवेश प्रस्ताव को वापस लिया जाए।

मेरी तीसरी मांग है कि हम पश्चिम बंगाल में नई परियोजनाओं की भीख नहीं मांग रहे हैं परंतु हमारी मांग बिल्कुल स्पष्ट है कि वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2001-12 के रेल बजटों में रेल मंत्रालय द्वारा पहले से स्वीकृत परियापेजनाओं को निर्दिष्ट समय के भीतर पूरा किया जाए और रेल मंत्रालय द्वारा परियोजनाओं के लिए अपेक्षित आवंटन किया जाए। जब माननीय मंत्री जी कल उत्तर देंगे तो चाहते हैं कि वे इस हेतु अपनी सहमति प्रदान करें। हमें आशा है कि रेल मंत्री अच्छे दिन शुरू होने का नारे का सम्मान करेंगे। इसे आप पूरा कीजिए यह हमारी मांग है।

अब, इस संदर्भ में, मैं गुरुदेव रवीन्द्र नाथ टैगोर का उद्धरण करना चाहूंगा:

“जारे तुमी नीचे पहलो शी तोमारे बंधिबे जे नीचे पद्धताते रेखेगे जारे जी तोमारे पछताते तानीचे”

“बिनीथ ही बिल टाई यू
हूम यू हैन नैदरड
बिहाईड ही ड्राज यू
हूम यू हैव ट्रेलड।”

अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व, मैं एक बार फिर वर्ष 2014-15 हेतु इस लोक विरोधी रेल बजट का कड़ा विरोध करता हूँ।

[हिन्दी]

*श्री विद्युत वरण महतो (जमशेदपुर) : सर्वप्रथम मैं रेलमंत्री जी को भारतीय लोकतंत्र के मंदिर में अपना पहला रेल बजट 2014-15 प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक बधाई देना चाहता हूँ। यह रेल बजट भविष्य में देश की प्रगति को गति देना वाला सिद्ध होगा और जैसा कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी ने कहा है कि “यह बजट आम आदमी के लिए हैं, क्योंकि इससे देश के विकास पर ध्यान केन्द्रित करते हुए बेहतर सेवा, गति और सुरक्षा पर जोर दिया गया है। बजट को देखने से ऐसा आभास होता है कि हमारी सरकार रेलवे के जरिये भारत को कहां ले जानी चाहती है।” मैं यहां पर मंत्रीजी द्वारा ऐतिहासिक रेल बजट 2014-15 पर दिये गये भाषण के कुछ अंश उद्धृत करना चाहता हूँ। आपने कहा है कि “हालांकि हम प्रतिदिन 23 मिलियन यात्रियों को ढोते हैं, लेकिन अभी भी देश की काफी जनता ऐसी है, जिन्होंने अभी तक रेलगाड़ी में पैर तक नहीं रखा है।” इसी अधूरे सपने को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी ने जो नयी रेल लाइन के सर्वेक्षण के तहत झारखंड एवं पश्चिम बंगाल के सीमावर्ती इलाकों के लिए चांडिल-पटमदा वाया बांदोवान से झाड़ग्राम तक रेल का प्रावधान किया है, इस क्रांतिकारी एवं अभूतपूर्व कदम के लिए मैं स्वयं अपने व समस्त क्षेत्रवासियों की तरफ से माननीय प्रधानमंत्री जी तथा माननीय रेल मंत्री जी का तहेदिल से हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ।

मंत्री जी ने नई एक्सप्रेस गाड़ियों के तहत टाटानगर से वैयुपनहली (बैंगलुरु) एक्सप्रेस के लिए जो साप्ताहिक ट्रेन शुरू करने की घोषणा की है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इसके अलावा जमशेदपुर शहर के लिए जुगसलाई ओवर ब्रिज और चाकुलिया ओवर ब्रिज के अनुमोदन के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं यहां फिर मंत्री जी द्वारा उपरोक्त भाषण में से कुछ अंश उद्धृत करना चाहता हूँ— “हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेल सभी क्षेत्रों, वर्गों एवं मजहबों से परे हैं और इसमें एक लघु भारत सफर करता है।”

इसी संदर्भ में मैं यह कहना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर राज्यों के साथ झारखंड ही एक ऐसा राज्य है, जहां आज भी रेल सुविधाओं का घोर अभाव है। जमशेदपुर, झारखंड राज्य की औद्योगिक राजधानी होने के कारण यह

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

भी एक मिनी भारत के रूप में जाना जाता है। यहां पूरे देश के हर प्रांत के भिन्न-भिन्न धर्मों के लोग रोजगार की तलाश में आते हैं और यहीं के होकर रह जाते हैं। इसी को ध्यान में रखते हुए मैंने आपके सामने झारखंड एवं विशेष रूप से जमशेदपुर के लोगों की वर्षों पुरानी लंबित मांगों को पूरा करने का अनुरोध किया था, जो कि अधूरी हैं। इसके लिये मैं पुनः माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

पुरुषोत्तम एक्सप्रेस का घाटशिला में स्टॉपेज:— पुरुषोत्तम एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 2801/2802, जो कि नई दिल्ली से चलकर टाटानगर होते हुए पुरी जाती है, उक्त ट्रेन में टाटानगर रेलवे स्टेशन एवं खड़गपुर जंक्शन के बीच लगभग 135 किलोमीटर की दूरी होने के बावजूद इन दो स्टेशनों के बीच कोई स्टॉपेज नहीं है। यात्रियों द्वारा घाटशिला में एक्सप्रेस के स्टॉपेज हेतु लंबे समय से मांग की जा रही है। मैं आपका ध्यान इस बात की ओर भी आकृष्ट करना चाहता हूं कि अगर टाटानगर से भागलपुर एवं टाटानगर से जयपुर के मध्य सीधी रेल सेवा से जोड़ने की कृपा करेंगे तो मैं तथा क्षेत्र की जनता आपकी सदैव आभारी रहेगी।

जलियावाला एक्सप्रेस संख्या 18203/18204, जो कि अमृतसर जंक्शन से टाटानगर की 1750 किलोमीटर की लंबी दूरी 33 घंटे में तय करती है तथा इसे ट्रेन में पैन्ट्रीकार की कोई व्यवस्था नहीं होने के कारण यात्रियों को रात्रि में असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। अतः इसमें पैन्ट्रीकार की व्यवस्था अविलंब करने का कष्ट करें। उक्त ट्रेन सप्ताह में केवल दो दिन ही चलती है। यात्रियों की मांग को ध्यान में रखते हुए इसे सप्ताह में कम-से-कम पांच दिन प्राथमिकता के आधार पर चलाने का कष्ट करें।

अंततोगत्वा झारखंड की राजधानी रांची को दिल्ली से जोड़ने वाली सुपरफास्ट ट्रेनों का घोर अभाव है। अतः समस्त झारखंडवासियों की ओर से निवेदन है कि रांची खुलने वाली राजधानी एक्सप्रेस का परिचालन प्रतिदिन किया जाये एवं जनता की पुरानी मांगों को देखते हुए टाटा-छपरा दरभंगा के लिए भी नयी ट्रेन चलायी जाये।

इसके साथ ही, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि टाटा हल्दीकुपुर-डुमुरिया होते हुए बारिपादा (ओडिशा) के लिए भी नयी रेल लाइनों का निर्माण किया जाये। इसके साथ ही, बडामारा (चाकूलिया) से बहरागोडा होते हुए बारिपादा (ओडिशा) के लिये नयी स्वीकृत रेल लाइनों का सर्वे भी हो चुका है। उसका जल्द-से-जल्द निर्माण कार्य आरंभ किया जाये, ताकि जनता को इसका लाभ शीघ्र मिल सके।

यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि आजादी के 67 वर्ष बीत जाने के बाद भी उक्त क्षेत्र में रेल सुविधाओं का घोर अभाव है। यह क्षेत्र झारखंड में स्थित है तथा ओडिशा एवं पश्चिम बंगाल के सीमावर्ती क्षेत्र से आता है। यह क्षेत्र पूरी तरह से नक्सल प्रभावित एवं उग्रवाद से ग्रस्त है। इस

क्षेत्र में उपरोक्त सुविधाएं प्रदान करने से जनता के बीच नई सरकार के बारे में नया संदेश जायेगा, जिससे ग्रामीण युवाओं को रोजगार एवं क्षेत्र में शांति व्यवस्था बनाये रखने में सहायता मिलेगी।

नई सरकार से जनता को ढेर सारी अपेक्षाएं, आकांक्षाएं एवं उम्मीदे हैं। हमें आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि हम माननीय प्रधानमंत्री जी के सक्षम, ऊर्जावान एवं कुशल नेतृत्व एवं आपके सहयोग एवं मार्गदर्शन से एक सशक्त, सक्षम, विकसित एवं स्वर्णिम भारत का निर्माण कर पायेंगे।

श्री गजानन कीर्तिकर (मुंबई उत्तर पश्चिम) : माननीय सभापति, मैं आपका बहुत शुक्रिया अदा करना चाहता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। यहां मुंबई शहर के छः सांसद हैं। मुंबई महानगरी है। भारत की आर्थिक राजधानी है। महाराष्ट्र की राजधानी है। दुनिया की मशहूर नगरी है। मुंबई शहर में उपनगरी रेल सेवा चलती है, इसमें करीब 60-70 लाख यात्री दिन में यात्रा करते हैं। मुंबई नगर से हम एनडीए के छः खासदार चुनकर आए हैं। जिनमें तीन बीजेपी के साथी सुश्री पूनम महाजन, श्री किरीट सोमैया, गोपाल शेट्टी, शिवसेना से स्वयं मैं, श्री अरविंद सावंत और श्री राहुल शेवाले हैं। मुंबई शहर में 50 से 60 फीसदी रेलवे यात्री हमारे मतदाता हैं। जब रेल के सीजनल भाड़े में बढ़ोतरी हुई तो मुंबई के हम छः सांसदों के लिए ऐसी कठिन परिस्थिति पैदा हो गई है कि हमारे वहां के सारे मतदाता आक्रोशित हो गये और हम लोग रातों-रात सारे सांसद दिल्ली में आये और माननीय रेल मंत्री, श्री सदानंद गौड़ा जी से बात करने के बाद उन्होंने किराये में बढ़ोतरी रोक दी, इसके लिए मैं सारे मुंबई के रेल यात्रा करने वाले यात्रियों की तरफ से उनका आभार प्रकट करता हूं।

महोदय, रेल बजट सदन में हर वर्ष पेश किया जाता है। इत्तेफाक से हम सभी लोग जो रेल में यात्रा करने वाले हैं, उनमें मैं भी लगभग चालीस वर्षों से रेल का सफर करने वाला शिवसेना पक्ष का एक कार्यकर्ता हूं और आज यहां मैं एक खासदार के रूप में आया हूं। ट्रेन में यात्रा करने वाले ज्यादातर लोग मध्यमवर्गीय परिवारों के लोग और गरीब जनता रहती है और वे लोग किराये में बढ़ोतरी बर्दाश्त नहीं कर पाते हैं। इसलिए हम लोगों ने भाड़े में कटौती करने की मांग की और उस मांग को मानने के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं।

सभापति महोदय, 2014 तक मॉडर्न रेल स्थानक बनाये गये। मेरी रेल मंत्री जी से दर्शास्त है कि इस मॉडल में जो मुंबई शहर में बड़े पैमाने पर रेलों में यात्री चलते हैं, वहां अंधेरी और बोरीवली जो दो स्टेशंस हैं, मॉडर्न मॉडल स्टेशनों में इन्हें भी आपको सम्मिलित करना चाहिए। आपसे मेरी मांग है कि इन दोनों स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों में शामिल करें। मैं सुझाव देते हुए सदन में अपनी बात रखूंगा, मैं कोई लंबी स्पीच नहीं दूंगा।

महोदय, मुंबई शहर की उपनगरीय ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट के लिए वर्ल्ड बैंक ने पैसा देने का प्रावधान किया था। मुंबई अर्बन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट-2 जो प्रकल्प है, इस प्रकल्प के माध्यम से मुंबई उपनगरीय रेल की पटरी बढ़ाने का काम उसकी परियोजना में था। हमारे यहां वेस्टर्न रेलवे में एक बांद्रा रेलवे स्टेशन है, वहां से लेकर बोरीवली तक छठी रेल लाइन बिछाने का काम एमयूटीपी-2 के माध्यम से 2006 में आरंभ हुआ था, लेकिन उसके लिए अभी तक पैसा नहीं मिला है। अभी रेल बजट में यह प्रावधान किया गया है कि वहां जो एलोकेशन लिखा गया है कि यह एलोकेशन एमयूटीपी-2 के लिए है। कुल मिलाकर 1118 करोड़ रुपए अभी इस एमयूटीपी-2 के माध्यम से आना बाकी है। मैं रेल मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से दर्शास्त करूंगा कि आप इस ओर ध्यान दें। आप यह कैसे बर्दाश्त करते हैं कि जो एमयूटीपी-2 प्रोजेक्ट एक्सप्लेड है, उसके लिए पैसा नहीं मिलता है। यह रेल पटरी 2006 में बांद्रा से बोरीवली तक शुरू की गई, ताकि गाड़ी का मूवमेंट फास्ट हो, लेकिन 2006 से 2014 तक आठ सालों से यह काम रूका पड़ा है। अब हमारी सरकार आ गई है, हम चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी एमयूटीपी-2 का पैसा लेकर यह काम जल्दी पूरा कराये, यह मेरी आपसे मांग है।

महोदय, जोगेश्वरी और गोरेगांव रेल स्थानक के बीच ओशिवरा रेल स्थानक का काम 2006 से चालू है। यह हमें शोभा नहीं देता कि यहां के रेल के क्षेत्रीय अधिकारी, चाहे वहां के डीआरएम हों, जीएम हो, वे काम क्यों नहीं करते। सन् 2000 से लेकर अभी तक एक रेलवे स्टेशन अधूरा है, वहां रेल पटरी डाली गई, प्लेटफॉर्म बनाया गया, शेड डाले गए, बाकी सब बिल्डिंग्स बांधी गई, लेकिन यह काम पूरा क्यों नहीं होता है? उसमें क्या तकलीफ है? क्यों यह कोऑर्डिनेशन नहीं होता है? उसके लिए क्षेत्रीय रेल अधिकारी ध्यान नहीं देते हैं। इस पर ध्यान देना चाहिए।

सभापति महोदय, मुझे एक-दो सुझाव देने हैं। मुंबई की रेल जो हर स्टेशन पर ठहरती है, ठहरने के बाद एक-दो सैकेंड में चढ़ना और उतरना होता है। उसमें कई एक्सिडेंट्स होते हैं। हर बार एक्सिडेंट होते हैं। रेलवे के जो प्लेटफॉर्म बढ़ाने हैं, उसके लिए पैसे का प्रावधान किया है। जब भी हम रेल के स्थानिक अधिकारी से बात करते हैं तो कहते हैं कि हम श्री फेज़ में करेंगे क्योंकि पैसा नहीं है। मुझे लगता है कि रेल मंत्री जी आप लोन ले लीजिए और जितना पैसा चाहिए उसकी मांग करनी चाहिए।

सभापति महोदय, जहां तक पीने के पानी का प्रश्न है वेस्टर्न रेलवे के लिए दस लाख रुपए का प्रावधान किया गया है। दक्षिण रेलवे के लिए 3 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। यह भेदभाव क्यों है?... (व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री गजानन कीर्तिकर : सर, मेरा मेडन स्पीच है, पहली बार बोल रहा हूं। मुझे बोलने दीजिए। सभापति महोदय, वहां जल शुद्धीकरण यंत्र है। प्लेटफॉर्म में वॉटर सप्लाय स्कीम है। उसके लिए दक्षिण रेलवे के लिए 3 करोड़ रुपए दिए गए हैं। लेकिन वेस्टर्न रेलवे के लिए, यानि उपनगरीय रेल के लिए पानी की सुविधा के लिए पैसा कम क्यों दिया गया है? राजस्थान, अहमदाबाद, गुजरात एवं उत्तर भारत से आने वाली एक्सप्रेस ट्रेनों का अंधेरी स्थानक में ठहराव होना चाहिए। उधर प्रतीक्षागृह होने चाहिए। उसके सिवाय मुंबई शहर में, उपनगर रेलवे में, सेंट्रल और वेस्टर्न में जो एफओबी हैं, वे कमजोर हो गए हैं। उनका ऑडिट करना चाहिए। इनको मजबूत करना चाहिए। उनकी केपेसिटी अच्छी होनी चाहिए क्योंकि यात्रियों की संख्या बढ़ने लगी है। उसके लिए स्पेशल ध्यान देना चाहिए। वहां के क्षेत्रीय रेल अधिकारी के माध्यम से उसका ऑडिट करा के उसके लिए पैसे का प्रावधान करना चाहिए।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री गजानन कीर्तिकर : सभापति महोदय, मैं अंतिम बिन्दु कहना चाहता हूं। अंबेडकर हॉस्पिटल, मुंबई में 40 नर्सों 10 वर्षों से काम कर रही हैं। दस वर्ष तक उनकी सर्विस यूटिलाइज़ की जाती हैं। लेकिन उनको परमानेंसी नहीं मिलती है। उनको परमानेंट क्यों नहीं किया जाता है? उनके ऊपर ये हैंगिंग सोर्ड क्यों है? उनको भी रिक्रूटमेंट की प्रक्रिया के माध्यम से परमानेंट किया जाए।

[अनुवाद]

***श्री के. परसुरमन (तंजावुर) :** मुझे अपनी पार्टी ऑल इंडिया अन्ना द्रविड़ मुनेत्र कण्णम की ओर से रेल बजट पर पहली बार भाषण देने पर खुशी है। मेरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र तंजावुर देश के कृषि के डेल्टा क्षेत्रों में से एक है जहां रेल सेवा का आभाव है और लगभग दो दशकों से रेल परियोजनाओं एवं केन्द्र सरकार की अन्य कल्याणकारी योजनाओं के लाभ से वंचित है। इस संबंध में, यह एक बड़ा अवसर है कि लगभग 15 वर्षों के बाद तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुराची श्वलाइवी अम्मा के महान नेतृत्व में मैं इस संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व कर रहा हूं। इसलिए, मैं महसूस करता हूं कि यह मेरा और तंजावुर संसदीय क्षेत्र के लोगों का कर्तव्य है कि वे तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुराची पलाइवी अम्मा के प्रति निष्ठा दिखाएं।

इस अवसर पर मैं माननीय रेल मंत्री को इस सम्माननीय सभा में अपने प्रथम रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देना चाहूंगा। माननीय

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

मंत्री ने इस सदन में देश के सम्मुख भारतीय रेल की वास्तविक स्थिति रखी है और उन्होंने नई रेल लाइनों की घोषणा किए जाने के स्थान पर पूर्व स्वीकृत परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने को महत्व दिया है। यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि पिछले 10 वर्षों में 60,000 करोड़ रुपए की लागत वाली 99 नई रेल लाइन परियोजनाओं को स्वीकृति प्रदान की गई किन्तु केवल एक ही परियोजना पूरी हुई है और कुछ परियोजनाएं तो तीन दशकों से पूरी नहीं हुई हैं।

इसलिए, माननीय मंत्री ने लंबित परियोजनाओं की वास्तविक स्थिति की पहचान की है और मुझे आशा है कि वे पूर्व में स्वीकृत रेल परियोजनाओं को यथाशीघ्र पूरा करने के लिए अधिक प्रभावी उपाय करेंगे। दीर्घ चतुर्भुज द्रुत गति रेल नेटवर्क इस देश के लिए परिवहन अवसंरचना प्रदान किए जाने के संदर्भ में निर्णायक सिद्ध होगा।

यहां मैं आपके अवलोकनार्थ और तत्काल कार्रवाई के लिए अपने लोक सभा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र तंजावुर के संबंध में कुछ मांगों को प्रस्तुत कर रहा हूँ:-

1. तंजावुर-पट्टुकोट्टई बीजी रेल लाइन के कार्य में तेजी लायी जाए और इसे शीघ्र पूरा किया जाए।
2. तिरुवयियारु, ओराथंडु और बुदालूर में पीआरएस काउंटर खोला जाए।
3. तंजावुर-अरियालूर बीजी लाइन के कार्य में तेजी लायी जाए।
4. तंजावुर-त्रिची के बीच लाइन के दोहरीकरण के कार्य को शीघ्र पूरा किया जाए।
5. त्रिची-काइकल इलैक्ट्रिक लाइन के कार्य में तेजी लायी जाए।
6. ट्रेन संख्या 16615/16616 (चवेनमोझी एक्सप्रेस) के बुदालूर स्टेशन पर और ट्रेन संख्या 16187/16188 (ईआरएस कराईकल एक्सप्रेस) के बुदालूर और निदामंगलम स्टेशनों पर ठहराव को पुनः बहाल किया जाए।
7. ट्रेन संख्या 16105/16106 (तिरुचेन्दुर चेन्नई एक्सप्रेस) और ट्रेन संख्या 16101/16102 (रामेश्वरम चेन्नई एक्सप्रेस) के पापनाशम स्टेशन पर ठहराव को पुनः बहाल किया जाए।
8. नियमित यात्रियों विशेषकर कारोबारियों और व्यावसायियों की सुविधा के लिए तंजावुर-चेन्नई के बीच एक नई सुपरफास्ट दिन के समय चलने वाली एक्सप्रेस ट्रेन की आवश्यकता।

9. राजधानी दिल्ली से तंजावुर, तमिलनाडु के डेल्टा के लिए एक नई ट्रेन की आवश्यकता।
10. कुछ बदलाव किए जाने की आवश्यकता- नई चलायी गयी मन्नारगुडी-जोधपुर एक्सप्रेस ट्रेन को तंजावुर होते हुए (मन्नारगुडी के बदले) तिरुचिरापल्ली से चलायी जाए।
11. ट्रेन संख्या (12663/12664) चित्री-हावड़ा एक्सप्रेस रेलगाड़ी, जो त्रिची से शुरू होती है, उसे वेनालकननाई से चलाया जाए।
12. ट्रेन संख्या (22627/22628) नेल्ललाई-त्रिची इंटरसिटी सुपरफास्ट एक्सप्रेस का विस्तार तंजावुर तक किया जाए।
13. ट्रेन संख्या (16184/16183) उषावन एक्सप्रेस, जिसे प्रतिदिन सुबह से शाम तक तंजावुर जंक्शन पर खड़ी रखी जाती है, को नामाकल होते हुए तंजावुर से सलेम के बीच सुपरफास्ट ट्रेन के रूप में चलाया जाए।

कृपया उपर्युक्त प्रस्तावों को आगामी रेल बजट 2014-15 में शामिल किया जाए। हमें आपके द्वारा की जाने वाली अपेक्षित कार्रवाई की प्रतीक्षा रहेगी।

मैं मंत्री जी की प्रशंसा करता हूँ कि इस बजट में सभी स्टेशनों पर और ट्रेनों में स्वच्छता, सुरक्षा, खानपान, शौचालय और अन्य सुविधाओं में सुधार कर रेल यात्रियों की कठिनाइयों पर अच्छा खासा ध्यान दिया गया है, जबकि परिचालन में सुरक्षा को भी उपयुक्त तरीके से सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की गई है। मैं रेल सुरक्षा में सुधार हेतु कदमों की प्रशंसा करता हूँ। मुझे बताया गया है कि ट्रेनों में और स्टेशनों पर सुरक्षा को मजबूत बनाने के लिए 17000 आरपीएफ कर्मियों की भर्ती की गयी है और ये तैनाती के लिए तैयार हैं एवं अकेली यात्रा कर रही महिलाओं की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए 4000 महिला आरपीएफ सुरक्षा कर्मियों की भर्ती का भी प्रस्ताव है। माननीय मंत्री को धन्यवाद देते हुए, मैं उनसे अनुरोध करूंगा कि वे सभी यात्री गाड़ियों विशेषकर उपनगरीय क्षेत्रों में भीड़ भाड़ वाली ट्रेनों में सुरक्षा के दायरे में विस्तार करने के लिए पहल करें।

मैंने अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लिए केवल कुछ ही मांगों की सूची यहां रखी है। तथापि, जहां तक रेलवे का संबंध है तो अभी भी कई मांगें बाकी हैं क्योंकि मेरा संसदीय निर्वाचन क्षेत्र कई वर्षों से रेल सेवा से बिलकुल वंचित रहा है। मैं महसूस करता हूँ कि मेरे कार्यकाल के दौरान इन सभी लंबित कार्यों को पूरा करना मेरा परम कर्तव्य है और आशा करता हूँ कि केन्द्र सरकार के बेहतर समन्वय और तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुराची थलाइवी अम्मा के नेतृत्व में मैं इसे कर पाऊंगा।

[हिन्दी]

श्री राम कुमार शर्मा (सीतामढ़ी) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मैं अपनी पार्टी राष्ट्रीय लोक समता पार्टी की ओर से रेल बजट पर बोल रहा हूँ।

महोदय, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा वर्ष 2014-15 के लिए रेल बजट पेश किया गया है। यह बजट वास्तविक स्थिति को दर्शाते हुए, रेल को आधुनिकीकरण की ओर ले जाने वाला बजट है। इस बजट में यात्रियों की सुविधा के लिए काफी ध्यान दिया गया है। सुरक्षा, खान-पान से लेकर साफ-सफाई पर विशेष ध्यान दिया गया है। इस बजट में, जो कूड़ेदान स्थल के रूप में परिणत होता जा रहा था, साफ-सफाई के मद में 40 प्रतिशत की वृद्धि कर माननीय रेल मंत्री महोदय ने सराहनीय कदम उठाया है। यात्री की सुविधाओं को ध्यान में रखकर कई प्रकार की सुविधाओं के साथ चिन्हित स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा प्रदान करने का भी प्रावधान किया गया है। इस बजट में 5 जनसाधारण एक्सप्रेस ट्रेन चलाने का प्रावधान किया है, जिसमें से चार ट्रेन बिहार से चलेंगी। इसके लिए मैं अपनी ओर से तथा संपूर्ण बिहारवासियों की ओर से माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

साथ ही साथ मैं एक आग्रह करना चाहता हूँ कि दरभंगा जनसाधारण एक्सप्रेस का दरभंगा से विस्तार कर सीतामढ़ी मां जानकी की जन्मस्थली सीतामढ़ी से खोलने का प्रावधान किया जाये ताकि सीतामढ़ी, शिवहर के साथ-साथ नेपाल के लोगों को भी सुविधा मिल सके। इस बजट में तीर्थयात्रियों के लिए भी रामेश्वरम से एक पयर्टक ट्रेन खोलने का प्रावधान किया गया है, इसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूँ। साथ ही साथ मैं आग्रह करता हूँ कि यह ट्रेन रामेश्वरम से चलकर श्री राम की जन्मस्थली अयोध्या जायेगी तो मां सीता की जन्मस्थली सीतामढ़ी को भी इसमें जोड़ दिया जाये।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदय जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि ट्रेन संख्या 12565 दरभंगा-बिहार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस, जो दरभंगा से समस्तीपुर होते हुए मुजफ्फरपुर तक गुजरती है, इसको सीतामढ़ी से खोलने का प्रयास किया जाये। इसे समस्तीपुर से खोलकर दरभंगा वाया सीतामढ़ी होते हुए मुजफ्फरपुर से खोला जाये ताकि सीतामढ़ी एवं दरभंगा के पश्चिमी भाग के साथ-साथ नेपाल के लोगों को भी काफी लाभ मिल सके। 11062 पवन एक्सप्रेस ट्रेन जो मुजफ्फरपुर से चलती है, काफी घंटों तक मुजफ्फरपुर में खड़ी रहती है, इसे भी सीतामढ़ी से चलाने का प्रावधान किया जाए। 12557 सप्तक्रांति एक्सप्रेस मुजफ्फरपुर से नई दिल्ली तक चलती है, इसे भी सीतामढ़ी से चलाया जाए।

मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इंटरसिटी एक्सप्रेस दरभंगा से चलाकर सीतामढ़ी, मुजफ्फरपुर, छपरा होते हुए बनारस तक चलाया जाए, इस ट्रेन से कइ जिलावासियों को और नेपालवासियों को काफी सुविधा प्रदान होगी।

माननीय रेल मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ कि पूर्ववर्ती सरकार में शुरू की गयी और बाद में लावारिस जैसी छोड़ दी गयी कई योजनाओं में राशि का प्रावधान किया गया है, इसे माननीय रेल मंत्री का मैं सराहनीय कदम मानता हूँ और आश्चर्य व्यक्त करता हूँ कि रेल फौकरी कारखाना खोलने के लिए पूर्ववर्ती रेल मंत्री द्वारा वर्ष 2009-10 में बिहार के डालमिया नगर में शुरू की गयी योजना पर रेल मंत्री जी का कोई ध्यान नहीं गया है। इस योजना के लिए सैकड़ों एकड़ जमीन का अधिग्रहण किया जा चुका है। इसके साथ ही इसके देख-रेख के लिए भी प्रत्येक वर्ष करोड़ों की राशि खर्च की जाती है। आपके माध्यम से मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधानमंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि उक्त योजना के कार्यान्वयन हेतु भी राशि का प्रावधान कर इसे प्रारंभ करने का प्रयास किया जाए।

माननीय रेल मंत्री महोदय को मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि भारत एक कृषि प्रधान देश है। आपने सुदूर किसानों के फल और सब्जी उत्पादन की दुलाई के लिए भी समुचित व्यवस्था की है। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि किसानों के प्रति सम्मान तब होगा, जब देश के प्रत्येक राज्य से दस-दस चिन्हित किसानों को सम्मानित करते हुए उनके लिए रेल पास निर्गत किया जाए और 15 दिन साल में उनको दूसरे राज्य में जाकर देखने का प्रावधान किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का अपनी ओर से और अपनी पार्टी राष्ट्रीय लोक समता पार्टी की ओर से समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

*श्री आर.के. भारती मोहन (मइलादुथुरई) : मैं अपने दल अखिल भारतीय द्रविड़ मुनेत्र कड़गम की ओर से रेल बजट पर अपना प्रथम भाषण आरंभ करने के लिए बहुत खुश हूँ। मेरा चुनाव क्षेत्र मइलादुथुरई कृषि आधारित कावेरी डेल्टा के निकट वाले चुनाव क्षेत्र में से एक है जहां रेल सेवा पहुंच का अभाव है। यहां तक कि लगभग दो दशकों से यह क्षेत्र रेल परियोजनाओं के लाभ तथा केन्द्र सरकार अन्य कल्याणकारी योजनाएं से वंचित रहा है। इस संबंध में, यह एक बड़ा अवसर है कि लगभग 15 वर्षों के पश्चात्, तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुराची थलैवी अम्मा के महान मार्गदर्शन मुझे इस चुनाव क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करने का

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अवसर प्राप्त हुआ है। इसलिए, मैं महसूस करता हूँ कि यह मेरे और मड़लादुथुरई निर्वाचन क्षेत्र के लोगों का कर्तव्य है कि वे तमिलनाडु श्री माननीय मुख्यमंत्री, डॉ. पुराची थलैवी अम्मा के प्रति अपना आभार व्यक्त करें।

इस मौके पर, मैं आगे माननीय रेल मंत्री को इस सम्मानिय सभा में अपना पहला रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए बधाई देना चाहूंगा। माननीय मंत्री ने भारतीय रेल की वास्तविक स्थिति इस देश के सामने लाए हैं जिसमें नई रेलवे लाइनों की घोषणा करने के बजाय पहले से अनुमोदित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने को महत्व दिया गया है। यह दुर्भाग्य है कि गत 10 वर्षों में 60,000 करोड़ रुपए की 99 नई रेलवे लाइन परियोजनाओं को मंजूरी दी गई थी लेकिन केवल एक परियोजना ही पूरी हो पायी। यहां तक कि कुछ परियोजनाएं तीन दशकों से अधूरी हैं।

इसलिए, माननीय मंत्री ने लंबित परियोजनाओं की वास्तविक स्थिति की पहचान की है और मुझे आशा है कि वह पहले से अनुमोदित रेल परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए और अधिक प्रभावी उपाय करेंगे। देश के लिए परिवहन अवसंरचना आधार प्रदान करने के संदर्भ में हीरक चतुर्भुज उच्च गति का रेल नेटवर्क निर्णायक साबित होगा।

मैं आपके विचारार्थ और आवश्यक कार्रवाई हेतु तंजावुर जिला रेल प्रयोक्ता संघ, 16 सागोजी पंडीत स्ट्रीट, मेलाकावेरी, कुम्बाकोणम-612002 तथा अखिल व्यापारी संघ और तमिलनाडु के तरंगवाड़ी नगर पंचायत, मड़लादुथुरई संसदीय क्षेत्र के अध्यक्ष से प्राप्त अभ्यावेदनों को आपके विचार के यहां संलग्न कर रहा हूँ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों की ये मांगें लंबे समय से लंबित हैं। मैं एक बार पुनः उन मांगों को निम्नानुसार बताना चाहूंगा:

1. कभी रेलगाड़ी सं.16779 और 16780 तिरुपती रामेश्वरम एक्सप्रेस का कुंबकोणम में ठहराव था परंतु इसे 1.7.2014 को बंद कर दिया गया जिसके परिणामस्वरूप कुंबकोणम शहर को बहुत परेशानी हुई जो कि एक तीव्र गति से विकास करने वाला शहर है तथा यहां दैनिक आधार पर रेलगाड़ी चलाई जानी चाहिए। एक प्रसिद्ध पवित्र शहर होने के नाते इसकी प्रवासी आबादी का स्तर बढ़ रहा है। अतः, कुंबकोणम में ठहराव बनाए रखने के लिए शीघ्र कार्रवाई करने की आवश्यकता है।
2. विलुपुरम से तिरुचिरापल्ली (बरास्ता मड़लादुथुरई, कुंबकोणम, तंजावुर इत्यादि) रेल लाइन के बीच बड़ी लाइन के आमान परिवर्तन पूरा हो गया है। तथापि, यह अनुरोध किया जाता है कि आमान परिवर्तन से पूर्व इस लाइन पर चलने वाली

सभी यात्री और एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को इस लाइन पर पुनर्बहाल किया जाना चाहिए।

3. चूंकि दिनांक 11.5.2011 को रेलवे बोर्ड को अद्यतन सर्वेक्षण रिपोर्ट पहले ही दी जा चुकी है, मड़लादुथुरई से तरंगाबांडी के बीच बड़ी लाइन की रेल परियोजना में तेजी लानी चाहिए।
4. रामेश्वरम-वाराणसी एक्सप्रेस (सं.14259/14260) को दैनिक आधार पर चलाया जाए।
5. 16857/16858 पुदुचेरी-मंगलौर एक्सप्रेस बरास्ता कुंबकोणम मुख्य लाइन का मार्गीकरण करना।
6. कुंबकोणम से विरुधाचलम के बीच नई रेल लाइन का सर्वेक्षण पूरा किया गया था। अतः, यह अनुरोध किया जाता है कि इसे आवश्यक धनराशि के आवंटन के साथ पूरा किया जाए।
7. पोनमलाई-तंजावुर के बीच रेल मार्ग का दोहरीकरण।
8. कुंबकोणम-नीदमंगलम के बीच सर्वेक्षण।
9. तंजावुर-कुंबकोणम के बीच सर्वेक्षण।
10. कुंबकोणम को विरुधाचलम के बीच सर्वेक्षण कर लिया गया है और इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता है।
11. साप्ताहिक रेलगाड़ियों गाड़ी सं.15629 चेन्नै सेन्ट्रल से टिपरुघर, गाड़ी सं.12515-चेन्नै एमोर-गुवाहाटी, को कुंबकोणम तक बढ़ाया जाना चाहिए। इसी तरह, कोल्हापुर से बैंगलोर सिटी के बीच रेलगाड़ी को तंजावुर बरास्ता सालेम, विरुधाचलम, कुडालोर, कुंबकोणम तक बढ़ाया जाना चाहिए।
12. कोयम्बटूर-मन्नारगुडी/चिदंबरम लिंक एक्सप्रेस के रूप में रेलगाड़ी सं.16615/16616 कौयंबटूर-मन्नारगुडी एक्सप्रेस का परिचालन।
13. 16589/16590 कोल्हापुर शाहु महाराजा टर्मिनल-बैंगलौर सिटी दैनिक एक्सप्रेस का कुंबकोणम बरास्ता सालेम, विरुधाचलम, कुडालोर पोर्ट जंक्शन मड़लादुथुरई तक विस्तार करना।
14. रेलगाड़ी सं.15629/15630 चेन्नै एमोर-गुवाहाटी एक्सप्रेस और रेलगाड़ी सं.15929/15930 चेन्नै एमोर-डिब्रूगढ़ एक्सप्रेस का कुंबकोणम तक विस्तार करना।

15. (एक) तंजावुर से कुडालोर, (दो) तिरुचिरापल्ली से मुंबई सीएसटी बरास्ता कुंबकोणम, चिदंबरम, (तीन) तिरुचिरापल्ली से जोधपुर बरास्ता कुंबकोणम (चार) तिरुचिरापल्ली को हावड़ा बरास्ता कुंबकोणम मुख्य लाइन (पांच) मदुरई से नई दिल्ली संपर्कक्रांति एक्सप्रेस बरास्ता कुंबकोणम मुख्य लाइन (छह) पुदुचेरी से मंगलोर बरास्ता कुंबकोणम मुख्य लाइन (सात) मदुरई-काचेगुडा (सं.17615/17616) साप्ताहिक एक्सप्रेस बरास्ता मुख्य लाइन के बीच यात्री रेलगाड़ी।
16. पोनमलाई-तंजावुर दोहरीकरण परियोजना को शीघ्र पूर्ण करने के लिए पर्याप्त निधियां आवंटित की जाएं क्योंकि इस 55 किमी. के खंड में यातायात काफी सघन है।
17. तिरुचिरापल्ली-तंजावुर दोहरीकरण परियोजना को कुंबकोणम तक बढ़ाया जाए।
18. कुंबकोणम रेलवे स्टेशन पर मूलभूत सुविधाओं का उन्नयन किया जाना चाहिए।

मैं आपसे मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों द्वारा लंबे समय से की जा रही उक्त मांगों पर विचार करने और रेलवे बजट में सम्मिलित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूँ।

मैं मंत्री जी की सराहना करता हूँ कि इस बजट में स्वच्छता, सुरक्षा, खानपान, शौचालय और स्टेशनों तथा रेलगाड़ियों में अन्य सुविधाओं को सुधारने के द्वारा रेल यात्री के अनुभव को सुधारने पर काफी जोर दिया गया था जबकि संचालन में सुरक्षा को भी उचित रूप से उच्चतम प्राथमिकता प्रदान की गई है। मैं रेल सुरक्षा को सुधारने के लिए उठाए गए कदमों की सराहना करता हूँ। यह सूचित किया गया है कि रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर सुरक्षा को सुदृढ़ बनाने के लिए 17000 आरपीएफ कार्मिक भर्ती किए गए हैं और तैनात किए जाने के लिए तैयार हैं और अकेले यात्रा करने वाली महिलाओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए 4000 महिला आरपीएफ सुरक्षा कार्मिकों को भर्ती करने का प्रस्ताव भी है। माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देते हुए मैं उनसे विशेष रूप से उन रेलगाड़ियों, जो उप-नगरीय क्षेत्रों में भीड़भाड़ वाली हैं, के सभी यात्रियों की सुरक्षा के दायरे को बढ़ाने के लिए प्रयास करने का अनुरोध करता हूँ।

मैंने यहां अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ मांगों को ही सूचीबद्ध किया है। तथापि जहां तक रेलवे का संबंध है यहां कई और मांगें हैं, क्योंकि मेरा संसदीय क्षेत्र कई वर्षों से रेलवे सेवाओं से वंचित रहा है। मैं महसूस करता हूँ कि यह मेरा परम कर्तव्य है कि मेरे कार्यकाल के दौरान सभी

लंबित कार्य पूर्ण हो जाएं और उम्मीद करता हूँ कि केन्द्र सरकार के बेहतर समन्वय और तमिलनाडु की हमारी माननीय मुख्यमंत्री, मैं इसे कर पाऊंगा। डॉ. पुराची थाल जी अम्मा के मार्गदर्शन से मैं इसे कर पाऊंगा।

***श्री मोहनभाई कल्याणजीभाई कुंदरिया (राजकोट) :** मैं वर्ष 2014-15 के रेल बजट में भागीदारी करना चाहता हूँ और यहां मैं बजट वाद-विवाद के संबंध में लिखित भाषण दे रहा हूँ।

1. वर्तमान में अहमदाबाद-सुरेंद्रनगर दोहरा ट्रैक है परंतु सुरेंद्रनगर से राजकोट तक रेल ट्रैक दोहरा होना चाहिए क्योंकि इस ट्रैक अर्थात सुरेंद्रनगर से राजकोट तक इस ट्रैक पर 140% ट्रैफिक दबाव अत्याधिक है।
2. भारत की पूर्ववर्ती केन्द्र सरकार द्वारा दी गई बोराड-जसदान-गोंडल लाइन को 2012 में पूर्ण करना स्वीकार किया गया था, इसे तत्काल शुरू करना चाहिए।
3. राजकोट से पोर्ट ब्लेयर वाया घोर्गी, पनेली ट्रैक तैयार है परंतु उस ट्रैक पर एक भी रेलगाड़ी नहीं चल रही है। यद्यपि 20 वर्षों से ट्रैक तैयार है। अतः मैं इस ट्रैक पर रेलगाड़ी चलाने का अनुरोध करता हूँ।
4. वर्तमान में सभी यात्री रेलगाड़ियों में 10 डिब्बे हैं, अत्यधिक ट्रैफिक के कारण इसे 15 डिब्बों तक बढ़ाना चाहिए और 15 डिब्बों वाली रेलगाड़ियों में इन यात्री गाड़ियों पर अत्यधिक ट्रैफिक के कारण 20 डिब्बे तक बढ़ाया जाना चाहिए।

मुझे गुजरात में रेल की कई समस्याएं प्रस्तुत की गई हैं, उन पर शीघ्रातिशीघ्र विचार किया जाना चाहिए।

***श्री नलीन कुमार कटील (दक्षिण कन्नड) :** हमारे माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में नई एनडीए सरकार के पहले रेल बजट में 161 वर्ष पुरानी भारतीय रेल के विस्तार और आधुनिकीकरण हेतु अनेक नए कदम उठाए गए हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री डी. वी. सदानन्द गौड़ा जी को देश के लिए एक उत्साहवर्धक और "दूरदर्शी" रेल बजट प्रस्तुत करने के लिये बधाई देता हूँ। मुझे आशा है कि यह भारतीय रेल को नई ऊंचाइयों पर ले जाएगा। माननीय रेल मंत्री ने एक अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है जिसने पूरे देश और कर्नाटक के लोगों को प्रसन्न किया है।

जहां तक भारतीय रेल में सुधारों का प्रश्न है, स्वतंत्रता के बाद विभिन्न सरकारों ने रेलवे में सुधारों हेतु अनेक समितियां गठित की परंतु उन

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

समितियों की सिफारिशों का कभी लागू नहीं किया जा सका। तथापि, अब भाजपा सरकार ने रेलवे के आधुनिकीकरण हेतु साहित्यिक कदम उठाए हैं।

सरकार का विचार बुलेट ट्रेन चलाने का है और इस परियोजना की प्रारंभिक लागत हेतु 100 करोड़ रुपए अलग रखे गए थे। हाईस्पीड रेलवे गलियारा का प्रस्ताव किया गया था। 12वीं योजना में सरकारी निजी भागीदारी (पीपीपी) से 1 लाख करोड़ रुपए सृजित करने का लक्ष्य रखा गया। रेल बजट ने एफडीआई और पीपीपी इत्यादि के माध्यम से निवेश हेतु सकारात्मक संकेत दिए हैं।

मैं माननीय रेल मंत्री के तटीय कर्नाटक सहित कर्नाटक के लोगों की अनेक मांगें पूरी करने के लिए बधाई देता हूँ। मुझे इस बात की खुशी है कि बंगलौर और मंगलौर के मध्य एक दैनिक ट्रेन शुरू की गई है। इस संबंध में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि यह सुनिश्चित किया जाए कि नई दैनिक ट्रेन वाया अरासीकैर चलाई जाए जिससे यात्रा समय में कमी आए और रेल यात्रियों के बहुमूल्य समय को बचाया जा सके।

जहां तक बंगलौर और मंगलौर के मध्य विद्यमान रात्रि ट्रेन का संबंध है, एक अकेली ट्रेन के लिए इस मार्ग पर यात्रियों की अत्यधिक संख्या को संभालना काफी कठिन है। इसलिए, इस रेल लाइन का एक और ट्रेन प्रारंभ की जानी चाहिए।

जहां तक मंगलौर-श्रवणबेलगोला नई ट्रेन का संबंध है, यद्यपि इसकी घोषणा पूर्व बजट में की गई थी लेकिन अभी तक इस नई रेलगाड़ी का प्रचालन प्रारंभ नहीं हुआ है। इसलिए, इस ट्रेन को यथाशीघ्र चलाने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाने की आवश्यकता है।

जहां तक बड़नडूर और कासरगोड के मध्य नई पैसेंजर ट्रेन का संबंध है यह वही रेल लाइन है जो महत्वपूर्ण तीर्थस्थलों कोल्लूर, उडूप्पी और शिक्षा केन्द्र मणिपाल को जोड़ेगी। प्रतिदिन हजारों यात्री इस ट्रेन का प्रयोग करते हैं, प्राधिकारियों को आवश्यक अनुदेश दिए जाएं कि वे यात्रियों की मदद के लिए उपयुक्त समय-सारणी तैयार करें।

संबंधित प्राधिकारियों को नई समय-सारणी तैयार करने के लिए निदेश देने की आवश्यकता है और मंगलौर सैन्ट्रल डेमू पैसेंजर रेल, मंगलौर-मडगांव इंटरसिटी ट्रेन जैसी रेलगाड़ियों पर नियमित यात्रियों के लिए इसे तैयार किया जाए।

मैं माननीय मंत्री का ध्यान तटीय कर्नाटक के लोगों की काफी समय से लंबित कुछ मांगों की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। ये मांगें निम्न हैं:

- मंगलौर के लिए पृथक रेल डिवीजन का निर्माण।
- मंगलौर रेलवे स्टेशन पर विश्वस्तरीय सुविधाएं प्रदान करना।
- यशवंतपुर और करवा एक्सप्रेस के मध्य सप्ताह में तीन बार चलने वाली विद्यमान ट्रेन को दैनिक ट्रेन में परिवर्तित करना।
- मंगलौर और वास्का-डि-गामा के मध्य नई रेलगाड़ी प्रारंभ करना।
- मंगलौर और मुंबई के मध्य रेल लाइन का दोहरीकरण
- मंगलौर से सुब्रह्यणम रोड के मध्य विद्यमान पैसेंजर ट्रेन को डेमू ट्रेन में परिवर्तित करना।
- भटकल - ठोकूर डेमू ट्रेन का विस्तार एसडब्ल्यूआरके सुब्रह्यणम रोड तक करना।
- मडगांव-मंगलौर इंटरसिटी ट्रेन का विस्तार सुब्रह्यणम रोड तक करना।
- मंगलौर-हैदराबाद रेल मार्ग को वाया मंगलौर सैन्ट्रल-हसन-अरासीकैरे-चिकाजजूर-गुंथाकल-काचीगुडा किया जाए।
- प्रत्येक मेल/एक्सप्रेस ट्रेन में भिन्न रूप से सशक्त व्यक्तियों के लिए विशेष रूप से बनाए गए डिब्बे।
- मंगलौर सैन्ट्रल में दो अतिरिक्त प्लेटफॉर्मों का निर्माण किया जाए। यह आवश्यक है क्योंकि वर्तमान क्षमता अपने अधिकतम स्तर पर है और रेल प्रचालनों में इसके कारण विलंब हो रहा है।
- मंगलौर और ठोकूर के मध्य रेल लाइन का दोहरीकरण। काफी कम निधियां आवंटित किए जाने के कारण मंगलौर-मुंबई खंड के 21 किमी लंबे मंगलौर - ठोकूर खंड का मार्ग दोहरीकरण कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है। इस परियोजना हेतु पर्याप्त निधियां आवंटित की जानी चाहिए।
- वरिष्ठ नागरिकों को एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर जाने में मदद के लिए मंगलौर सैन्ट्रल रेलवे स्टेशन पर यात्री लिफ्ट और एलिवेटर प्रदान करना।

इसके अतिरिक्त पूर्व बजट में "करकला - बेलथंगडी - उजीरे - धर्मस्थल - नेताना" "बड़नडूर-नेताना", "मैसूर - मडीकेरी - मंगलौर" के मध्य नई रेल लाइनों की घोषणा की गई थी परंतु इन रेल लाइनों पर

कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री से इन रेल लाइनों पर सर्वेक्षण के लिए कदम उठाए जाने का अनुरोध करता हूँ।

मैं सुझाव देना चाहूंगा कि रेलवे स्टेशनों पर सुरक्षित पेयजल, प्लेटफॉर्म शेल्टर्स, एस्केलेटर सुविधाओं, पर्याप्त संध्या में प्रतीक्षालयों और शौचालयों की व्यवस्था के लिए उपबंध करने के साथ-साथ रेलवे स्टेशनों को नवीकृत करने के लिए तत्काल कदम उठाए जाएं।

*डॉ. रत्ना डे (नाग) (हुगली) : लोक सभा में रेल बजट पर तृणमूल कांग्रेस के विरोध के बारे में काफी शोरगुल मचाया गया। जब आपको पता है कि पश्चिम बंगाल को नजरअंदाज किया गया है तो कोई दल जिसे विधान सभा और 2014 के लोक सभा में लोगों के कल्याण के लिए मत दिया गया है, विरोध क्यों नहीं करेगा। हमारी नेता पश्चिम बंगाल की मुख्यमंत्री कुमारी ममता बनर्जी ने सही कहा है कि विरोध करना हमारी पार्टी का लोकतांत्रिक अधिकार है और खासकर जब संसद का सत्र चल रहा हो।

इस रेल बजट के पहले भी रेल किराए में बढ़ोतरी की गई थी। हम तृणमूल कांग्रेस के सदस्य मांग करते हैं कि रेल बजट के पूर्व की गई किराया वृद्धि की समीक्षा की जाए और इसे वापस लिया जाए। इस प्रकार की बढ़ोतरी अभूतपूर्व है और ऐसा पूर्व में कभी नहीं हुआ। इससे गरीबों, पददलितों और वंचितों को कठिनाई होगा। लोगों को चाहे वे पश्चिम बंगाल के हों या बिहार के या तमिलनाडु के वे आर्थिक संकट में हैं उन्हें अपने घर जाने के लिए लगभग एक सौ या इससे अधिक रुपए देने होंगे। क्या प्रधानमंत्री जी के "अच्छे दिन" का तात्पर्य यही है। यदि इसका यही तात्पर्य है तो केवल भगवान ही गरीबों की रक्षा कर सकते हैं।

इस रेल बजट में एक और काल्पनिक घोषणा बुलेट ट्रेनों के बारे में है। बुलेट ट्रेनों के लिए अवसंरचना कहां है? यदि किसी ट्रेन को 200 किमी. प्रति घंटे की रफ्तार से चलाया जाना है तो उसके लिए ट्रेस ट्रेक की आवश्यकता होगी। क्या हमारे ट्रेक ट्रेस हैं? क्या ये ट्रेक अपनी आयु पूरी नहीं कर चुके हैं? बुलेट ट्रेनों हेतु नए ट्रेक बिछाने की आवश्यकता है जैसा कि हम जापान में देख सकते हैं। रेलवे में कार्य संस्कृत सुनिश्चित करने के लिए क्या उपाय किए गए हैं? रेल मंत्री जी ने इस महत्वपूर्ण पहलु को कल्पना पर छोड़ दिया है।

किराये वृद्धि की समीक्षा के संबंध में रेल मंत्री जी ने कहा कि यदि निकट भविष्य में तेल की कीमत में कमी होगी तो वे इसकी समीक्षा करेंगे। क्या यह भोली-भाली आम जनता को मूर्ख बनाने वाला वक्तव्य नहीं है? प्रतिदिन 23 मिलियन यात्री रेल नेटवर्क का इस्तेमाल करते हैं। इनमें से

अधिकांश लोग गरीब और दीनहीन पृष्ठभूमि वाले हैं जिनके लिए रेल ही एकमात्र परिवहन साधन है। क्या कभी तेल की कीमत में कमी हुई है? तेल की कीमत में कभी-कभार ही कमी आती है।

जहां तक रेलवे में एफडीआई लाए जाने का संबंध है, रेल यूनियनों ने भी इसका विरोध किया है। रेलवे, रक्षा और बीमा क्षेत्रों में एफडीआई लाने जैसे सभी महत्वपूर्ण निर्णय लेना इस सरकार, जिसका इस सदन में बहुमत है, की निर्मम प्रवृत्ति को दर्शाता है। संसदीय लोकतंत्र इस प्रकार कार्य नहीं करता है। सभी को साथ लेकर चलने की आवश्यकता है।

यदि सरकार यह सोचती है कि एफडीआई से रेलवे की वित्तीय समस्याएं सुलझ जाएंगी, तो मैं नहीं मानती कि यह अवधारणा है जिस पर भरोसा किया जा सके। आधुनिकीकरण के लिए सरकारी निजी भागीदारी (पीपीपी) पर ध्यान केन्द्रित किया गया है। मैं यह सोचकर कांप जाती हूँ कि पीपीपी पर इस प्रकार के केन्द्रीकरण से आधुनिकीकरण किस प्रकार होगा। यदि यह सपना पूरा होता है तो यह सपना किसकी कीमत पर पूरा होगा। क्या माननीय मंत्री इसका उत्तर देंगे?

इस रेल बजट, जिसे रेल मंत्री जी ने पढ़ा है से ऐसा लगता है कि पश्चिम बंगाल के लिए किसी बड़ी परियोजना अथवा ट्रेनों की घोषणा नहीं की गई है। हमारी नेता कुमारी ममता बनर्जी ने उचित ही कहा है कि- क्या हम भिखमंगे हैं? हमें अपना उचित अधिकार चाहिए। हमें यह मांग करने का अधिकार है कि पश्चिम बंगाल के लोगों के लाभ और कल्याण के लिए सही मायने में क्या आवश्यक है। केन्द्र सरकार का यह सविधि कर्तव्य और उत्तरदायित्व है कि वे हमारी बात सुने और सकारात्मक रूप से इस पर प्रतिक्रिया दे। सरकार हमारी मांगों को ठंडे बस्ते में नहीं डाल सकती है। यहां मैं पश्चिम बंगाल की मुख्यमंत्री की बात को उद्धृत करती हूँ, उन्होंने कहा कि- "आज हमारा दिल जल रहा है।" हमारी चिंता और नजरअंदाज किए जाने के मानसिक कष्ट को कौन दूर करेगा? क्या हम भारत का हिस्सा नहीं हैं? क्या पश्चिम बंगाल की जनता ने हाल में हुए 2014 के लोक सभा चुनाव में तृणमूल कांग्रेस को मतदान कर कोई पाप किया है?

एक मुद्दे पर मुझे खुशी है कि पश्चिम बंगाल में चल रही परियोजनाओं को जारी रखा गया है। मुझे आशा है कि ये चल रही परियोजनाओं पर्याप्त निधि आबंटन के साथ समय पर पूरी हों। मुझे यह भी खुशी है कि 4000 महिला आरपीएफ कांस्टेबल की भर्ती की जाएगी। मुझे आशा है कि मंत्रालय अपनी घोषणा के अनुसार कार्य करेगा। रेल नेटवर्क का इस्तेमाल करने वाली महिलाओं की भारी संख्या को देखते हुए और अधिक महिला आरपीएफ कांस्टेबल की आवश्यकता है। मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी मेरे अनुरोध पर विचार करेंगे जो कि हमारी 50 प्रतिशत महिला

जनसंख्या और लोक सभा की महिला संसद सदस्यों की ओर से किया जा रहा है।

ऐसा प्रतीत होता है कि एनडीए को छोड़कर अन्य कोई दल इस रेल बजट से खुश नहीं है। ऐसा लगता है कि यह सरकार समाजवादी रास्ते से हट रही है। गरीब और आम आदमी रेल नेटवर्क के मुख्य उपयोगकर्ता हैं। यदि किराये में वृद्धि की जाती है तो वे इसका बोझ किस प्रकार उठाएंगे।

रेल मंत्री का लक्ष्य रेल का पुनरुद्धार करना है। किन्तु जो तरीके अथवा रास्ते अपनाए गए हैं, वे त्रुटिपूर्ण हैं। यात्री सुरक्षा सर्वोपरि है। इसे सुनिश्चित करने के लिए कौन से विशिष्ट और ठोस प्रयास किए जा रहे हैं? क्या माननीय मंत्री ट्रेनों में यात्रा करने वालों से जुड़े इस सबसे महत्वपूर्ण मुद्दे पर विस्तार पूर्वक बताएंगे?

मैं देखती हूँ कि आंध्र प्रदेश और तेलंगाना में 20,680 करोड़ रुपए वाली 29 रेल परियोजनाएं हैं। हमें इन राज्यों के संबंध में प्रसन्नता है। किन्तु पश्चिम बंगाल के बारे में क्या? क्या इस उत्तर में पश्चिम बंगाल के लिए घोषित परियोजनाओं और लाभों के बारे में वर्णन किया जाएगा? इसी प्रकार, वाराणसी और गुजरात एवं कर्नाटक को अत्यधिक लाभ दिया गया है जिसका कारण स्पष्ट है। किन्तु सभी राज्यों के साथ एक जैसा बर्ताव क्यों नहीं किया जाता है? क्या यह रेल मंत्री और सरकार का कर्तव्य नहीं है कि प्रत्येक राज्य को समान दृष्टि से देखा जाए? क्या उन्हें ऐसा करने के लिए जनादेश नहीं दिया गया है?

रेल नेटवर्क के विकास के लिए शोरगुल मचाया जाता रहा है। कई उपायों की घोषणाएं की गई हैं। किन्तु धन कहां है? ऐसा लगता है कि यह एक महत्वाकांक्षी विचार है। रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड की यह सोच है कि हमारा किराया अभी भी कम है। हमारे लोगों के बारे में क्या विचार है? क्या वे अमीर हैं? क्या भारत एक विकसित देश है?

रेल आरक्षण प्रणाली को अधिक उपभोक्ता अनुकूल बनाने और कमियों को दूर करने के लिए इसमें बदलाव लाए जाने की आवश्यकता है। रेल पर्यटन को तबजो दिया जाना चाहिए। ट्रेनों में और स्टेशनों पर सफाई पर ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। यह एक कठिन कार्य है। इसके लिए बहुत प्रयास किए जाने की आवश्यकता है। अब तक प्रत्येक मंत्री इसमें असफल रहा है। मैं उन्हें शुभकामनाएं देती हूँ।

[हिन्दी]

*डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) : महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। मैं सबसे पहले आदरणीय रेल मंत्री जी का बहुत

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

ही बैलेंस और फॉरवर्ड लुकिंग बजट प्रस्तुत करने के लिए अभिनंदन करता हूँ। सबसे पहले ऐज एमपी फ्रॉम माई कांस्टीच्युएँसी। अभी रेलवे बजट में माननीय मंत्री जी ने कहा है कि नयी लाइन बिछाने के बजाय अगर लाइनों का डबलीकरण किया जाए, उनका विद्युतीकरण किया जाए तो यह रेलवे सिस्टम की हैल्थ के लिए बहुत अच्छा है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि शाहदरा और सहारनपुर रेलवे लाइन जो वर्ष 1907 में शुरू हुयी, वर्ष 1907 से लेकर आज तक, वर्ष 1970 में ब्रॉड गेज लाइन बनने के बाद भी आज तक केवल मात्र एक सिंगल लाइन ही रही है। अगर किसी को चलता फिरता नरक का अनुभव करना हो तो इस रेलवे लाइन में सफर करना चाहिए। दुर्भाग्य से क्षमता से तीन से चार गुना लोग रेलवे डिब्बों में, छतों पर, उनके फोटो मेरे पास हैं, अगर माननीय मंत्री जी देखना चाहें तो मैं उन्हें फोटो दिखा सकता हूँ, दुर्भाग्य से शौचालयों में खड़े होकर रोजाना लोग यात्रा करते हैं। इससे बड़ी दुर्भाग्य की बात दूसरी कुछ नहीं हो सकती। माननीय रेल मंत्री की बुलेट ट्रेन की बात तो रेलवे में क्रांति की शुरुआत है और स्वागत योग्य है। लेकिन हम बुलेट ट्रेन नहीं मांग रहे हैं, एक्सप्रेस और फास्ट ट्रेन मांगते हैं। हम महिलाओं के लिए प्रतीक्षालय मांगते हैं, उनके लिए अलग से बोगी और कंपार्टमेंट मांगते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह निवेदन भी करना चाहता हूँ कि हमारा क्षेत्र दिल्ली से 15 किलोमीटर दूर से शुरू होता है लेकिन यहां से विकास 1500 किलोमीटर दूर है क्योंकि पिछले कई दशकों से इस क्षेत्र की तरफ किसी ने कभी ध्यान नहीं दिया। लगभग हर महीने कई हजार लोग रेलवे स्टेशनों पर धरना देते हैं, मोर्चा निकालते हैं लेकिन रेलवे मंत्रालय ने पिछले दस वर्षों में कभी इसकी तरफ ध्यान नहीं दिया है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि सौ स्मार्ट सिटीज बनाए जाएं। बागपत यहां से 35 किलोमीटर दूर है, बड़ौत 50 किलोमीटर दूर है। अगर उनको बनाया जाए तो वहां से जो हजारों लाखों लोग वहां की हालत को देखकर दिल्ली में आकर बसे हैं, दिल्ली में करोड़ों-अरबों रुपए उनको पानी देने के लिए, उनके सीवर का प्रबंध करने के लिए, बिजली आदि सुविधाएं देने के लिए केंद्र सरकार ने खर्च किए हैं, दिल्ली सरकार ने खर्च किए हैं, वह बच सकते हैं अगर इन सिटीज को विकसित किया जाए और बागपत और बड़ौत को मेट्रो से जोड़ा जाए। इसी तरह से मोदीनगर और गाजियाबाद को मेट्रो ट्रेन सिस्टम से जोड़ा जाए तो दिल्ली को डीकंजैस्ट करने में बहुत मदद होगी।

इसके साथ-साथ मैं आपसे यह निवेदन करूंगा कि यह क्षेत्र दिल्ली से इतना नजदीक है कि वहां के किसानों का भी इससे फायदा होगा क्योंकि वहां सब्जियां पैदा होती है, फल पैदा होते हैं और दूध का उत्पादन होता

है। अगर वहां रेफ्रिजरेटेड मालगाड़ी चालू की जाए तो उससे दिल्ली को सस्ता और ताजा सब्जी, फल तथा दूध मिल सकते हैं।

महोदय, इसके साथ-साथ पूर्व पुलिस कमिश्नर होने के नाते मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान सिक्क्योरिटी के कुछ आस्पेक्ट्स की तरफ दिलाना चाहता हूँ। सदन के सभी मैम्बर्स ट्रेन से सफर करते हैं। आप मुझे पांच मिनट बोलने का मौका दीजिए क्योंकि यह सबके हित का विषय है कि सिक्क्योरिटी के हिसाब से क्या क्या होना चाहिए। अभी माननीय सदस्य श्री कीर्तिकर जी मुंबई की बात कर रहे थे। आज सीसीटीवी लगाए गए हैं। इंटीग्रेटेड सिक्क्योरिटी स्कीम के अंदर लगभग 2000 सीसीटीवी मुंबई में लगाए गए हैं लेकिन किसी से भी चेहरा नहीं पहचान सकते। यदि कोई आतंकवादी घटना होती है, कोई बम ब्लास्ट होता है, अभी दो बड़ी घटनाएं हुई थीं जिनकी पूरे देश में बड़बड़ी चर्चा हुई थी। एक प्रीति राठी नाम की लड़की पर किसी ने एसिड फेंक दिया। लेकिन हमारा सीसीटीवी का सिस्टम ऐसा है कि उससे किसी का चेहरा नहीं पहचाना जा सकता। वहां कंटीन्यूटी ऑफ सिगनल्स नहीं हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह निवेदन जरूर करूंगा कि उसकी क्वालिटी बिलो एवरेज और इतनी खराब क्यों है, इस पर इनक्वायरी कराई जाए और उसका क्वालिटी अपग्रेडेशन कराया जाए। दूसरा मैं यह भी निवेदन करना चाहूंगा कि यदि हम सिर्फ दिल्ली या मुंबई जैसे स्टेशनों पर सीसीटीवी लगाएंगे तो उससे सिक्क्योरिटी फुलपूफ होने वाली नहीं है। छोटे-छोटे स्टेशनों पर कोई आतंकवादी तत्व यदि बैठकर चलता है और कोई सामान लेकर चलता है, अगर वहां पर सीसीटीवी या एक्स-रे बैगेज नहीं है तो उसके बिना सिक्क्योरिटी स्तर ज्यादा बढ़ने वाली नहीं है। मेरा यह निवेदन है कि सीसीटीवी की व्यवस्था में उसकी क्वालिटी बहुत अच्छी होनी चाहिए। जब सीसीटीवी लगाए जाएं तो पुलिस एजेन्सीज को साथ लेकर ऐसे एंगल से लगाए जाएं कि जो कोई भी यात्री ट्रेन में चढ़ता है या उतरता है, उसका चेहरा साफ दिखाई देना चाहिए। आजकल जो सिस्टम लग रहा है कि उसमें चेहरे पहचानना बड़ा ही कठिन है, लोग किधर से या कहां चले जाते हैं, उनकी तस्वीर नहीं मिलती है।

उसके साथ साथ सिक्क्योरिटी के हिसाब से मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय जी से यह भी निवेदन करूंगा कि आरपीएफ जो सैन्ट्रल गवर्नमेंट की फोर्स है और गवर्नमेंट रेलवे पुलिस स्टेट गवर्नमेंट की फोर्स है। पूरे हिन्दुस्तान में आरपीएफ एकमात्र ऐसी फोर्स है जिसके अंदर यूनियनबाजी अलाऊ की गई है और उसके कारण अनुशासन कम हो गया है। आरपीएफ के काफी लोग ठीक काम नहीं करते, मैं उस पर ज्यादा बात नहीं करना चाहता हूँ। लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि आरपीएफ ने बिना एमएचए (गृह मंत्रालय) को इनफॉर्म किए, बिना डीएंड पीटी को बताए हाई कोर्ट में जाकर यह बात कही है कि हमारे यहां कोई आईपीएस अफसर नहीं होना चाहिए। वे जानते हैं कि आईपीएस अफसर आएंगे तो वहां एफिशियेन्सी

लेकर आएंगे, आईपीएस के अफसर रहेंगे तो स्टेट पुलिस के साथ उनका कोऑर्डिनेशन अच्छा रहेगा। इस प्रकार से वे लोग हाई कोर्ट में भी सफल हुए बाद में बड़ी मुश्किल से एसएलपी फाईल हुई अभी केस चल रहा है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि सीनियर लेवल पर आरपीएफ एक्ट में 2004 में एक अमेंडमेंट हुआ जिसके बाद कुछ पावर्स जो पहले स्टेट पुलिस को थीं, वे आरपीएफ को भी दे दी गईं। अब न आरपीएफ ठीक से काम करता है, न जीआरपी काम करती है। इसलिए यह स्पैसिफाई करना जरूरी है कि जीआरपी की ड्यूटी क्या है और आरपीएफ की ड्यूटी क्या है।

जब से वर्ष 2004 में आरपीएफ एक्ट में अमेंडमेंट हुआ है, तब से जीआरपी को रेलवे मंत्रालय की तरफ से रिसोर्सिज़ नहीं दिए जा रहे हैं, यह केवल महाराष्ट्र की बात नहीं है। सभी राज्यों में ऐसी ही स्थिति है। उनको मैन पॉवर का पचास परसेंट खर्च रेलवे मिनिस्ट्री देती है और उसके लिए मेरा निवेदन है कि चूंकि लॉ एंड ऑर्डर का सवाल है, महिलाओं की सिक्क्योरिटी का सवाल है। सीआरपी को भी रेलवे मिनिस्ट्री की तरफ से पर्याप्त रिसोर्सिज़ दिए जाने चाहिए, ऐसा मेरा आपसे निवेदन है।

मैं पुनः एक निवेदन और करना चाहूंगा कि हमारे यहां लोहे का काम करने वाले कारीगर बहुत संख्या में हैं। अगर रेलवे मंत्रालय की तरफ से वहां एक कल-कारखाना लगाया जाए तो वहां के लोगों को रोजगार मिलेगा। वहां लोगों के पास रोजगार नहीं है, इसलिए वहां के कुछ लोग अपराध में जाते हैं। हमारे यहां कहावत बन गई है - जवान के हाथ में कट्टा और किसान के हाथ में भट्टा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि हमारे क्षेत्र में कोई कल-कारखाना लगाया जाए, इससे हमारे क्षेत्र का बहुत भला होगा।

प्रो. अमर्त्य सेन नोबल लॉरिस्ट्स हुए, हमें उन पर वर्ग है। उन्होंने कहा था कि कुछ लोग होपलेसली डेप्राइव्ड होते हैं, परसिस्टेंटली डेप्राइव्ड होते हैं। हमारे क्षेत्र के लोगों को पिछले सात दशकों से होपलेसली डेप्राइव्ड रखा गया है। इसलिए वहां क्राइम इतना ज्यादा है, सिक्क्योरिटी नहीं है। वहां की रेलवे लाइन सौ वर्ष से भी पुरानी हो गई है, लेकिन वहां डबलिंग नहीं हुई है, विद्युतीकरण नहीं हुआ है। इसलिए मेरा निवेदन है कि हमारे यहां की लाइनों का डबलीकरण, विद्युतीकरण किया जाए और इस क्षेत्र में फास्ट ट्रेन चलायी जाएं। इसी के साथ मेट्रो से हमारे टाउन को जोड़ा जाए।

*श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) : भारतीय जनता ने जो स्पष्ट जनादेश दिया है, उसका आदर करते हुए माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी ने रेल को रील लाईफ से रियल लाइफ में बदलने का साहस दिखाया है। मुझे अचरज लग रहा है कि ऐसा बजट

पूर्ववर्ती रेलमंत्री क्यों नहीं पेश कर सके? उन्होंने अपने बजटीय भाषण की शुरुआत में ही कौटिल्य के अर्थशास्त्र के श्लोक— “जनता की खुशियों में ही शासन की खुशी निहित होती है”, कहकर शुरू किया। सरकार की मंशा है कि सार्वजनिक क्षेत्र के निकायों का डिसइन्वेस्टमेंट हो और प्रत्यक्ष विदेशी निवेश के मार्फत रेल का यथासंभव निजीकरण यानि की प्रति पैसेंजर/कि.मी. 23 पैसे के वर्तमान घाटे को कम करके यात्री किराये को एक स्वस्थ अर्थव्यवस्था की एक जरूरी मानकों के करीब लाया जाय। रेल मंत्री जी ने पूर्ववर्ती सरकार को यह भी जानकारी दी कि तालियां बजवाने के लिए यूपीए सरकार ने पिछले दर सालों के शासनकाल में साठ हजार करोड़ लागत की कई रेल लाइन परियोजनाओं को मंजूरी दी, लेकिन उनमें से एक भी पूरी नहीं हुयी। 2014-15 को जो रेल बजट पेश हुआ है, वह मौजूदा हालात में बेहतर बजट माना जा सकता है। इस रेल बजट में संरक्षा से लेकर तेज रफ्तार और पारदर्शिता के प्रति उत्साह दिखता है। वहीं रेल को आधुनिक बनाने की दृष्टि भी है। रेल मंत्री जी ने हाई स्पीड ट्रेन चलाना प्राथमिकता बताई है। बजट में वित्तीय अनुशासन पर खास जोर दिया और चालू परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर धन देते हुए पूरा करने का ऐलान किया है। रेल मंत्री जी ने अपने पहले ही बजट में महाराष्ट्र का भरपूर ध्यान रखा है, जो नई रेल गाड़ियां चलाने की घोषणा हुयी है, उनमें से 18 गाड़ियों का महाराष्ट्र से संबंध है। उनमें से 14 रेलगाड़ियां मुंबई/पुणे/नागपुर से शुरू होंगी और चार ऐसी जिनको महाराष्ट्र से गुजरने का लाभ मिलेगा। जिन 9 खंडों के लिए 100 करोड़ रुपए रखे गये हैं, उनमें 4 महाराष्ट्र में है। विश्वस्तरीय स्टेशन, एस्केलेटर व अन्य आधुनिक सुविधाओं के बढ़ने से महाराष्ट्र के यात्रियों को स्वाभाविक रूप से लाभ होगा। मेरे अहमदनगर संसदीय क्षेत्र में निम्न पर विचार किया जाए:

- (1) दौंड-मनमाड रेल लाइन दोहरीकरण का सर्वे
- (2) कल्याण-नगर-माठशेज प्रस्तावित लाइन का सर्वे
- (3) सन् 1922 से प्रलंबित रहा प्रस्तावित रेल लाइन बेलापुर-नेवासा-शेवगांव-बीड-परली लाइन का सर्वे
- (4) गुंटकल श्रीगोंदा रोड वाया दौंड केज पाटोदा जामखेड़ प्रस्तावित लाइन का सर्वे यह चार महत्वपूर्ण सर्वे अहमदनगर से जुड़े हैं तथा

पुणे-केडगांव-काष्टी नगर, इस महत्वपूर्ण लाइन के सर्वेक्षण रिपोर्ट को मंजूरी प्रदान करके कार्यांरभ के लिए रुपए 10 लाख का प्रावधान किया गया है।

हमारे लोकनेता स्वर्गीय श्री गोपीनाथ मुंडे जी का सपना था कि “अहमदनगर-बीड-परली” रेल लाइन का कार्य शीघ्र गति से हो जाए। उन्हीं के सपनों का आदर करते हुए प्रस्तावित रेल लाइन के लिए 20 करोड़

रुपए की धनराशि आबंटित की गयी है और मुझे आशा है कि आवश्यकता पड़ने पर इससे ज्यादा धनराशि भी आबंटित की जायेगी।

इस बजट की सबसे बड़ी खासियत है कि डाकघरों में रेल टिकट बुकिंग हो जायेगी। 4000 महिला तथा 13000 पुरुष कांस्टेबल की भर्ती करके रेल यात्रा सुरक्षित करने पर भी ध्यान दिया गया है। एनजीओ द्वारा साफ-सफाई का ऐलान करके, एनजीओ द्वारा रोजगार बढ़ाने के अवसर प्राप्त होंगे। तीर्थ स्थानों को जोड़ने के लिए नयी ट्रेनों का ऐलान किया है, इसमें शिर्डी जैसा अंतर्राष्ट्रीय तीर्थ स्थान का समावेश किया जाए तो शिर्डी आने वाले श्रद्धालुओं को राहत मिलेगी। इसी के साथ, मैं अपनी कुछ मांगें सरकार के सामने रख रहा हूं। उस पर रेल मंत्री जरूर विचार करके जनहित में फैसले लेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

आगामी नासिक कुंभ मेला को ध्यान में रखते हुए शनि-शिंगणापुर में एक रेल बुकिंग काउंटर तुरंत खोला जाये।

अहमदनगर मिलिट्री का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। वहां प्लेटफॉर्म नंबर 2 पर सुविधा का पूर्ण अभाव है। वहां बुकिंग काउंटर, पार्किंग आवागमन के लिए द्वार, रिटायरिंग रुम तथा प्लेटफॉर्म पर शेड लगवाना आवश्यक है, यह कार्य भी शीघ्र गति से होना आवश्यक है।

अहमदनगर स्टेशन का महत्व ध्यान में रखते हुए दौंड-मनमाड लाइन से गुजरने वाली सभी ट्रेनों को ठहराव दिया जाये।

आगामी कुंभ मेला (नासिक) की भीड़ को ध्यान में रखते हुए प्रायोगिक तौर पर सोलापुर-नगर-मनमाड-नासिक ऐसी नयी ट्रेन चलायी जाये।

- (1) काटेन्हापुर-गोंदिया महाराष्ट्र एक्सप्रेस में एसी कोच का प्रावधान नहीं। इस ट्रेन में ऐसी (2 टायर1 और 3 टायर-2) कोच लगाये जाये।
- (2) शिर्डी-मुंबई फास्ट पैसेंजर, दौंड से सिर्फ सात कोच से चलायी जाती है। शिर्डी के श्रद्धालुओं की भीड़ को देखते हुए यह ट्रेन 22 कोच से चलायी जाये।
- (3) नगर और पुणे के बीच आवागमन को देखते हुए नगर-पुणे शटल सेवा तुरंत शुरू करें।
- (4) दौंड-मनमाड लाइन पर श्रीगोंदा तहसील में, चार नगर तहसील में 2 और राहुरी तहसील में 3 जगह और आरओबी की नितांत आवश्यकता है। उनमें से दो बेलवंडी और अकोलनेर के लिए बजटीय आबंटन किया गया। शेष आरओबी के लिए तुरंत धनराशि आबंटित करें।

यह रेल बजट बहुत ही विकासात्मक है, हमारे प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जिसकी सराहना करते हुए कहा था कि, पहली बार सही मायने में इंडियन रेल अब भारतीय रेल बनने जा रही है। इसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है और इसमें विजन रफ्तार भी है। इसी का सम्मान करके मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण (दिंडोरी) :** रेल मंत्री ने संसद में रेल बजट 2014-15 पेश किया, उसके समर्थन के लिए मैं खड़ा हूँ। वर्तमान रेल मंत्री से पहले बहुत सारे रेल मंत्री हुए, लेकिन एक ने भी जमीन से जुड़ा हुआ बजट पेश नहीं किया था। उन्होंने कई सारी लोक-लुभावन घोषणाएँ की, लेकिन रेल बोर्ड द्वारा आवंटित धनराशि सुचारू रूप से खर्च करने में ध्यान नहीं दिया और बोर्ड द्वारा आवंटित धनराशि अपने-अपने क्षेत्र में ले जाने के लिए होड़ लगी थी। इसका असर बाकी क्षेत्र के रेल विकास कार्य पर हुआ। लेकिन रेल मंत्री श्री डी.वी. सदानंद गौड़ा जी ने वर्ष 2014-15 का रेल बजट प्रस्तुत करते हुए रेल बजट में सुधार की दिशा में उठाए गए अनेक कदम, लोक-लुभावन उपायों से दूरी बनायी, यात्री सुविधाओं में वृद्धि, अधिक सुरक्षा उपाय, परियोजनाओं की समय से समाप्ति और वित्तीय अनुशासन बढ़ाने से मुझे पर खास ध्यान दिया है।

रेल प्रणाली के समक्ष मुख्य चुनौतियाँ- आंतरिक क्षेत्रों का बड़ा भू-भाग रेल कनेक्टिविटी की प्रतीक्षा कर रहा है।

महाराष्ट्र के मध्य रेल का आने वाला प्रस्तावित रेल मार्ग मनमाड-इंदौर वाया मालेगांव, धुले और नासिक रोड-पुणे रेल मार्ग पिछले रेल बजट में 13.03.2013 को मंजूर किया गया था, लेकिन पिछले बजट में धनराशि का प्रबंध न होने के कारण नया रेल मार्ग शुरू नहीं हो सका। नासिक रोड-सुरत, नासिक रोड-डहानू, इन नए रेल मार्गों के सर्वे की भी मंजूरी मिले।

संसाधन संवर्धन में रेल मंत्री ने बहुत ही सराहनीय काम किया है। सेंट्रल रेल साईट वेयरहाउसिंग कॉर्पोरेशन के साथ भागीदारी करके 10 स्थानों पर फल और सब्जियों के रेल संचालन को प्रोत्साहित किया है, जैसे कि मेरे क्षेत्र दिंडोरी में अंगूर और प्याज का हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा उत्पादन होता है और सब्जियों को भी ज्यादा पैदावार होती है। किसान उत्पादकों के लिए हॉर्टिकल्चर ट्रेन शुरू करके दिंडोरी क्षेत्र के किसानों को न्याय मिलेगा।

रेल बजट की मुख्य विशेषताओं में स्वच्छता और खान-पान सहित यात्री सुविधाएं, सेवाएं और स्टेशन प्रबंधन पर जोर दिया गया। मेरे जिले नासिक में आने वाले सिंहस्थ कुंभ मेले में 3 लाख साधु और लगभग

1 करोड़ यात्री आने वाले हैं। इसलिए नासिक रोड स्टेशन और मनमाड स्टेशन को पंमरी तरह से आधुनिक बनाया जाए और कुंभ मेले की बढ़ती जनसंख्या को ध्यान में रखते हुए सेंट्रल रेल के ओढ़ां स्टॉप (जिला नासिक) को नया टर्मिनल बनाया जाए।

रेल बजट की विशेषताओं में रेल पर्यटन बढ़ाने के लिए महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को बढ़ावा दिया गया है। नासिक में त्र्यंबकेश्वर, 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक है, जिसे ज्योतिर्लिंग सर्किट में जोड़ने से ज्यादा से ज्यादा भाविक त्र्यंबकेश्वर का दर्शन कर सकेंगे। नासिक की भूमि, जो प्रभु रामचंद्र के चरणों से पावन हुई है, उसको भी पर्यटन स्थलों में जोड़ने की जरूरत है।

संसाधन संवर्धन में निजी पार्टियों द्वारा पार्सल रेक्स की खरीद को सरल बनाने के लिए जो योजना शुरू हो रही है, उससे मेरे क्षेत्र के प्याज उत्पादक किसानों को बड़ी राहत मिलेगी। रेलवे प्रबंधन को और भी कुशल बनाने के लिए अभिनव और इन्व्यूवेशन केन्द्रों की स्थापना के अलावा तकनीकी और गैर-तकनीकी विषयों में प्रशिक्षण के लिए रेल विश्वविद्यालय की जो स्थापना होने वाली है, उसकी एक ब्रांच मनमाड शहर में स्थापित हो।

संरक्षा और सुरक्षा में सुधार लाने के लिए उपरी व निचली सड़क पुलों के लिए जो प्रावधान किया है, उसमें नासिक-औरंगाबाद राजमार्ग-30 पर स्थित कोटमगांव (तहसील येवला), येवला-नांदगांव राजमार्ग-25 पर स्थित वडगांव चौकी नांदगांव (तहसील नांदगांव) के मध्य में स्थित है तथा यहां से मालेगांव-औरंगाबाद राजमार्ग-16 होकर गुजरता है तथा भंगूर (तहसील नासिक) इन रेलवे क्रॉसिंग की जगह पर फ्लाईओवर ब्रिज न होने के कारण लोगों को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। कृपया जिला नासिक में आने वाले नांदगांव, वडगांव चौकी, कोटमगांव, भंगूर में रेलवे क्रॉसिंग फ्लाईओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। नगरसूल (तहसील येवला, जिला नासिक) में रेलवे क्रॉसिंग गेट के अभाव में दुर्घटना होती रहती है, इसलिए त्वरित रेलवे क्रॉसिंग गेट, सिग्नल और सिक्युरिटी गार्ड का प्रबंध किया जाये।

2015 के नासिक के कुंभ मेले में आने वाले यात्रियों की संख्या को देखते हुए और उत्तर महाराष्ट्र से उत्तर भारत आने वाले यात्रियों की सुविधा की दृष्टि से ट्रेन क्र.22109/22110-एलटीटी मुंबई-हज़रत निजामुद्दीन एक्सप्रेस तथा ट्रेन क्र.12171/12172- एलटीटी मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को प्रतिदिन चलाना चाहिए। ट्रेन क्र.22109/22110 - एलटीटी मुंबई-हज़रत निजामुद्दीन एक्सप्रेस को राजधानी एक्सप्रेस का दर्जा मिले। ट्रेन क्र.12172 - एलटीटी मुंबई-हरिद्वार एक्सप्रेस को एक पैट्री कार लगवाने की जरूरत है ताकि यात्रियों को गर्म खाना ट्रेन के सफर में मिल सके। इसके साथ,

ही एक नयी ट्रेन का ऐलान हो, जो खास नांदगांव से नासिक आने वाले तथा नासिक से मुंबई जाने वाले कॉलेज के छात्र और ऑफिसों में काम करने वाले लोग (खासकर महिलाओं के लिए), कारखानों में काम करने वाले मजदूरों तथा किसानों के लिए हो, जो नांदगांव से मुंबई सीएसटी सुबह और मुंबई सीएसटी से नांदगांव शाम को रोजाना चले।

मनमाड-नासिक-कसारा एवं कसारा-नासिक-मनमाड लोकल ट्रेनें चलाई जाएं। इसी के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

[अनुवाद]

*श्री वी. एलुमलाई (अरानी) : मैं 16वीं लोक सभा की पहला बजट पर आम चर्चा में भाग लेने के लिए तमिलनाडु की माननीय मुख्य मंत्री और एआईएडीएमके की नेता अम्मा द्वारा मुझे पर अपार कृपा बरसाने के लिए हार्दिक धन्यवाद देता हूँ। मैं अपने अरानी संसदीय क्षेत्र के लोगों को पार्टी के नेता और पार्टी में विश्वास करने के लिए भी धन्यवाद देता हूँ जिनके माध्यम से मैं इस लोकतंत्र के मंदिर में भाषण दे सका हूँ।

मेरे महान मां और नेता अम्मा ने कहा है कि यह बजट 'एक अत्यंत जिम्मेदारी का दस्तावेज है' जिसके मूल में राजकोषीय विवेक है और यह दूरदर्शी है जो कि आर्थिक सुधार की ओर ले जाएगा।

एक व्यय प्रबंधन आयोग की स्थापना, महिलाओं और बच्चों को अधिक महत्व देने समेत कई प्रस्तावों का स्वागत किया जाना चाहिए।

ई-वाणिज्य प्लेटफॉर्म सहित खुदरा माध्यम से उत्पादन बेचने के लिए एफडीआई के साथ विनिर्माण इकाइयों की स्थापना की स्वीकृति का प्रस्ताव खुदरा व्यापार में एफडीआई को स्वीकृति देने के लिए विस्तारित नहीं करना चाहिए।

परिसंपत्तियों के निर्माण पर ध्यान देकर और उन्हें कृषि कार्यों से जोड़ कर मनरेगा योजना को परिवर्तित करके कार्यों को और अधिक उत्पादक बनाने के लिए मेरी नेता 'अम्मा' के सुझाव स्वीकार कर लिए गए हैं और उसके लिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ।

राज्य में एक वस्त्र मेगा क्लास्टर की स्थापना की योजना एक स्वागत योग्य उपाय है। उसके साथ ही मैं माननीय वित्त मंत्री से आग्रह करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र असनी शहर में एक सिटक पार्क की स्थापना करे जिसकी मांग लंबे समय से लंबित है।

मैं यह भी अनुरोध करता हूँ कि नदियों को जोड़ने के लिए बजट योजना तेजी से की जाए क्योंकि इससे कई राज्यों के अंतरराज्यीय जल विवाद सुलझ जाएंगे। मैं कृषि परिवार में पैदा हुआ हूँ और मुझे किसानों की पीड़ाएं

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

पता है। हमारा देश एक विचित्र स्थिति का सामना कर रहा है। एक तरफ तो लाखों किसान सूखे के कारण अपनी कृषि भूमि हनु जल के लिए परेशान रहते हैं और दूसरी ओर कई लाखों किसान बाढ़ का सामना करते हैं। नदियों को तेजी से जोड़ने से यह समस्या दूर होगी और वर्ष भर देश में किसानों को उत्पादन करने में मदद मिलेगी।

8 तारीख को प्रस्तुत किया गया रेल बजट न केवल दूरदर्शी और विकासोन्मुख है जैसाकि माननीय प्रधानमंत्री द्वारा कहा गया बल्कि एक वरिष्ठ कैबिनेट मंत्री के अनुसार यह कमतर है जो कि व्यावसायिक व्यवहार्यता को सामाजिक दायित्वों से ऊपर रख रहा है। मैं माननीय मंत्री जी को चेतावनी देना चाहूंगी कि सामाजिक दायित्वों को बलिदान न दे क्योंकि भारत एक धनी देश नहीं है और आम आदमी को व्यावसायिक व्यवहार्यता की कीमत पर परेशान नहीं होने देना चाहिए।

60,000 करोड़ रुपए की लागत पर अहमदाबाद से मुंबई तक पहली बुलैट ट्रेन एक सराहनीय उपाय है। इस अवसर पर मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि बेशक 10 करोड़ रुपए का चल रही तिनिदिवानम-गिरेज-तिरुवन्ना-मलाई 70 कि.मी. के लिए बहुत कम है, इस दर पर इस महत्वपूर्ण लाइन पर कार्य समाप्त करने में 25 वर्ष लग जाएंगे। आज की तिथि के अनुसार इन दो परियोजनाओं के लिए केवल 500 करोड़ रुपए चाहिए। मैं, इसलिए, माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इसे इसी वर्ष में पूरा करने के लिए 500 करोड़ रुपए आबंटित करे।

मिट्टी का तेल खाना बनाने के लिए गरीब आदमी का इधन है। मुख्यमंत्री अम्मा के कथनानुसार, 11 जुलाई को, प्रधानमंत्री के साथ उनकी आखिरी मुलाकात में, राज्य को मिट्टी के तेल के आवंटन में गलत और भारी कटौती की है। जबकि तमिलनाडु की राज्य के राशन कार्ड धारकों के अनुसार पात्रता 65,140 किलो लीटर है, राज्य की मिट्टी के तेल वर्तमान मासिक आबंटन 29,050 किलो लीटर, जो कि इसकी आवश्यकता का 45% कवर करती है। वास्तविक आवश्यकता के 55 प्रतिशत से अधिक तक यह गलत और भारी कमी गरीबों और वंचित लोगों को, विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में बुरी तरह परेशान कर रही है। पूर्व सरकार द्वारा की गई इस मनमानी कमी और इसके जारी रहने से पर्यावरण प्रभावी भी पड़ेगा क्योंकि गरीबों को लकड़ियों पर निर्भर होना पड़ेगा। मैं प्रधानमंत्री के आवश्यक और निर्णयात्मक हस्ताक्षेप का भी अनुरोध करता हूँ ताकि राज्य के प्रति हुआ अन्याय समाप्त हो सके और राज्य की जरूरत का 65,000 किलोलीटर से अधिक का देय बकाया हिस्सा आबंटित किया जा सके।

अंतिम परंतु महत्वपूर्ण बात यह है। जिजी नगर और समीपवर्ती क्षेत्र उत्तरी-दक्षिण राज्य के एक शासक द्वारा शासित थे जिसके के शिखर पर एक किला और महल बनाया। उसने इस संपूर्ण स्थान पर एक निश्चित अवधि के तक शासन किया। यह स्थान धर्मनिरपेक्षता का एक प्रतीक

है। पुरातत्व विभाग द्वारा अनुरक्षित यह स्थान पुदुचेरी से कृष्णागिरी के मध्य राष्ट्रीय राजमार्ग पर है।

उक्त राष्ट्रीय राजमार्ग पर, दो पर्वत हैं और उस पर रानी महल और राजा महल नामक दो महल, बनाए गए थे। उनका एक मोहम्मद खान नाम का सेनापति था। उसपर वह बहुत विश्वास करता था और मोहम्मद खान उसका सेनापति था। जब अरकोट-नवाब का आधिपत्य हुआ, तो मोहम्मद खान ने युद्ध में अपने मित्र देसिंग राजा के लिए अपनी जान दे दी। यह स्थान धर्मनिरपेक्षता का प्रतीक है, जहां हिंदू, मुस्लिम, जैन और अन्य समुदाय शांतिपूर्वक रहते हैं।

इस स्थान को एक पर्यटन केन्द्र घोषित करने के लिए, कई बार अनुरोध किया गया है और यदि इसे एक पर्यटन केन्द्र के रूप में विकसित किया जाता है। तो यह दूसरे महाबलीपुरम के समान होगा। अतः मैं, माननीय पर्यटन मंत्री से, इस स्थान की यात्रा करने का अनुरोध करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि यात्रा के पश्चात् निश्चित रूप से जिजी नगर को एक पर्यटक केन्द्र के रूप में घोषित किया जाएगा जो अधिकाधिक पर्यटकों को आकर्षित कर सकेगा।

***श्री देवुसिंह चौहान (खेड़ा) :** मेरे संसदीय क्षेत्र में, एक यात्री रेलगाड़ी नाडियाद से कापडभज से मोडासा तक चल रही है। इसे टीटोज के रास्ते दिल्ली तक बढ़ाया जाना चाहिए। यदि यह बात पूरी हो जाती है तो नाडियाद से दिल्ली तक एक समानांतर रेल-लाइन होगी। इस मार्ग पर यात्रियों और वस्तुओं का काफी यातायात होगा।

[हिन्दी]

श्री धर्म वीर गांधी (पटियाला) : सभापति जी, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, मैं इस बजट की चर्चा में कुछ विशेष बातों का जिक्र करना चाहूंगा। कुछ बातें बहुत अच्छी कही गयी हैं, जैसे आम जन की सुरक्षा की बात है, महिलाओं की सुरक्षा की बात है, टायलेट्स की बात है और सबसे बड़ी बात जो अनमैन्ड क्रॉसिंग्स हैं, जिनसे हजारों लोग मरते हैं, उनको मैनेज करने की बात है। वाई-फाई देने की बात है। इसके साथ ही मुझे कुछ आशंकाएं हैं कि बजट में पीपीपी और एफडीआई का जिक्र किया गया है। मुझे यह शंका है कि आने वाले समय में आंशिक रूप में या पूर्ण रूप में रेलवे का निजीकरण न हो जाए। मैं यह नहीं चाहता हूँ कि यह होगा, लेकिन ऐसी मेरी आशंका है। क्योंकि रेलवे जनता के पैसे से बनी है। इसमें मेरे पिता जी की बचतें लगी हैं, मेरी बचतें लगी

हैं, मेरे बच्चों की बचतें लगी हैं। यह राष्ट्रीय संपदा है और इस संपदा का किसी भी स्तर पर सरकार को मैन्डेट नहीं है कि वह आने वाले समय में इसका आंशिक रूप में या पूर्ण रूप से निजीकरण किया जाए।

दूसरी बात, जहां तक बुलेट ट्रेन की बात है, यह बहुत अच्छी बात लगती है, 21वीं सदी की बात लगती है। मेरा यहां यह कहना है कि जब तक देश के 90-95 परसेंट लोगों को विश्व स्तरीय सुविधाएं, जैसी कि पश्चिमी देशों में उपलब्ध हैं, वह मुहैया नहीं करवाते हैं, तब तक बुलेट ट्रेन की बात करना 90-95 परसेंट जनता के साथ मजाक है। हमारी प्राथमिकता देश के 95 परसेंट लोगों को विश्वस्तरीय सुविधाएं देने में लगनी चाहिए, उसके बाद बुलेट ट्रेन की बात की जानी चाहिए। जब आप 98 पर पहुंच जाएं तभी आप 100 की बात कर सकते हैं। अभी आप 10 पर रूके हुए हैं और 100 की बात करते हैं, वह स्वीकार्य नहीं है। आप देखें, लोग रेल के डिब्बों में पशुओं की तरह पड़े हैं, बाथरूम में पड़े हैं, सीढ़ियों से लटक रहे हैं, छतों पर चढ़े हुए हैं। रेलवे में लोगों का जैसा हाल है, जिस तरह से 98 परसेंट लोग सफर करते हैं, वह बहुत ही दयनीय स्थिति में करते हैं। उनकी दशा सुधारे बगैर बुलेट ट्रेन की बात करना देश के गरीब लोगों के साथ, आम आदमी के साथ, आम यात्रियों के साथ एक मजाक मात्र है।

तीसरा, जो 14 परसेंट भाड़ा बढ़ा है, आप लोग कहते हैं कि भाड़ा बढ़ाना पड़ा है। लेकिन भाड़ा बढ़ाने के पीछे करप्शन का कितना रोल रहा है, अकुशलता का कितना रोल रहा है, मिसमैनेजमेंट का कितना रोल रहा है, इसका बजट में कोई जिक्र नहीं किया गया है। इसमें इंगित करना चाहिए था कि इसमें करप्शन का इतना रोल है और भविष्य में करप्शन न हो इसके लिए रेलवे क्या इंतजाम करने जा रही है?

सर, मेरी आखिरी विनती है कि रेल बजट में जो भौगोलिक डिस्ट्रीब्यूशन है, उसमें बहुत गलत हुआ है। पंजाब में एक मालवा रिजन है। इसमें दस जिले पड़ते हैं। उसके लिए बहुत कम ट्रेन दी गयी है जबकि दूसरी इलाके में बहुत ज्यादा ट्रेनें दी गयी हैं। मालवा के दस जिलों में सिर्फ तीस किलोमीटर का एरिया कवर न होने के कारण राजपुरा से चंडीगढ़ तक कोई रेल लाइन नहीं है। यह सिर्फ तीस किलोमीटर का एरिया है। अगर वहां रेल लाइन बन जाती है तो मालवा के दस जिले अपनी राजधानी से जुड़ जाएंगे। इस रूट पर जो प्राइवेट ट्रांसपोर्ट हैं, उनका कब्जा है, उनका वर्चस्व है। इसलिए यह रूट नहीं बन रहा।

मेरी रेल मंत्री से विनती है कि इस रूट का अभी सर्वेक्षण कराया जाए और जल्दी-से-जल्दी इस तीस किलोमीटर रूट को बनाया जाए, इसमें रेल लाइन डाली जाए ताकि मालवा के दस जिले अपनी राजधानी से जुड़ जाएं। यह मेरी विनती है।

इसके अलावा हमारे पटियाला के लिए, नाभा के लिए, धुरी के लिए, समाना के लिए एक भी रेल का प्रावधान नहीं किया गया है। अपने मंत्री जी की तरफ से यकीन दिलाया गया था कि जो रेल भटिंडा के लिए है, यह भाया पटियाला जाएगी। मुझे पूरा यकीन है कि मंत्री जी अपने भरोसे पर पूरा उतरेंगे और हमें यह सुविधा देंगे।

इन बातों के साथ मैं इस रेल बजट के बारे में कहता हूँ कि इसमें कुछ बातें अच्छी हैं और इसमें कुछ आशंकाएं भी हैं।

[अनुवाद]

श्री थोटा नरसिम्ह (काकीनाडा) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट 2014-15 पर मुझे बोलने का अवसर देने के लिए आपको धन्यवाद करता हूँ। तेलुगु देशम पार्टी की तरफ से मैं और माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को प्रभावी और सुशासन हेतु नया आयाम देने के लिए बधाई देता हूँ और रेलवे इस सुशासन को प्रसार करने के लिए माननीय रेलमंत्री सदानंद गौड़ाजी का धन्यवाद करता हूँ। हम सबने माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तावित एक अत्यंत प्रगतिशील बजट यहां देखा है। और इसके लिए मैं एक बार पुनः उन्हें धन्यवाद करता हूँ।

पूर्व में हमने देखा है कि ऑनलाइन माध्यम नागरिक-केन्द्रित सेवाएं प्रदान करने का उत्तम माध्यम है। मेरे नेता, आंध्र प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री श्री एन. चंद्रबाबू नायडू ने हमेशा ऑनलाइन सेवाओं को बढ़ाने पर जोर दिया है, और इसकी प्रभावकारिता हैदराबाद में साबित हुई थी।

मैं माननीय रेलमंत्री को को ऑनलाइन टिकटिंग सेवाओं का विस्तार करने और ई-टिकटिंग क्षमता को 2,000 टिकट से 7,200 टिकट प्रति मिनट बढ़ाने पर बधाई देता हूँ, जो किसी भी समय 1,20,000 प्रयोक्ताओं को एक साथ सेवित कर सकती है। आम आदमी के लिए यह एक बड़ी राहत होगी जो टिकट बुकिंग करने में काफी दिक्कतें महसूस किया करता था। मैं उम्मीद करता हूँ कि अगली पीढ़ी की टिकट आरक्षण प्रणाली, टिकटिंग की संपूर्ण प्रक्रिया पर भारी प्रभाव डालेगी।

मैं माननीय मंत्री को रेलवे विश्राम गृहों की ऑनलाइन बुकिंग सुविधा और प्रतिष्ठित के ब्रांडों के पहले से पके हुए खाद्य प्रदार्थों कर व्यवस्था रेलगाड़ी में शुरू करने पर बधाई देता हूँ। हमें चालू वर्ष में स्वच्छता हेतु बजट आवंटन बढ़ाने के लिए मंत्री जी की प्रशंसा करनी चाहिए, जो कि पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में 40 प्रतिशत की वृद्धि है और 50 प्रमुख स्टेशनों पर व्यावसायिक संस्थाओं को स्वच्छता कार्यकलापों के सेवार्थ नियुक्त किया गया है।

रेल मंत्री ने एक रेल विश्वविद्यालय की घोषणा की थी और महिला यात्रियों के लिए कदम उठाए हैं। इस संबंध में, वे करीब 4,000 महिला

सिपाहियों की भर्ती करने जा रहे हैं। स्टेशनों पर और रेलगाड़ियों में आरओ पेयजल इकाइयों को शुरू करने के प्रस्ताव बिना चौकीदार वाले समपारों को बंद करना और रेलगाड़ियों तथा स्टेशनों पर सुरक्षा को सुदृढ़ करना स्वागतयोग्य कदम हैं और इन पहलों को शुरू करने पर मैं माननीय मंत्री का अभिनंदन करता हूँ।

माननीय सभापति महोदय, मैं सदन के ध्यान में आंध्र प्रदेश में कतिपय लंबित परियोजनाओं को लाना चाहूंगा और माननीय रेल मंत्री से सभी लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने और इन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने का अनुरोध करता हूँ।

मैं माननीय रेल मंत्री से नंदयाला-चेरागुंटला रेलवे लाइन जो महत्वपूर्ण स्थानों जैसे प्रोदुत्तुर, जम्मलामदुरु, बंगलपल्ली जहां सीमेंट संयंत्र स्थापना की क्षमता है, के जरिए गुंटुर-गुंटकल लाइन के साथ चैन्ने-मुंबई लाइन पर कडापा को जोड़ती है, के शीघ्र पूरा करने का अनुरोध करता हूँ। कुल 126 कि.मी. की कुल लंबाई में से, 100 कि.मी. लाइन पहले ही पूर्ण हो चुकी है और शेष 25 कि.मी. पूर्ण की जानी है।

इसी तरह, नदीकुंडी-श्रीकलाहस्ती परियोजना जो वर्ष 2011-12 में स्वीकृत हुई थी, उसके लिए आंध्र प्रदेश सरकार मुफ्त भूमि मुहैया कराने और परियोजना लागत का 50 प्रतिशत साझा करने के लिए पहले ही सहमत हो गई थी। परियोजना की कुल लंबाई 308.70 कि.मी. है। मैं माननीय मंत्री से इस परियोजना को स्वीकृत और मूल सरेखण के साथ शीघ्र पूरा करना सुनिश्चित करने का अनुरोध करता हूँ।

माननीय सभापति महोदय मेरे अपने संसदीय क्षेत्र, काकीनाडा में, काकीनाडा-पिथापुरम बड़ी आमाम लाइन जो अनुमानतः 21.50 कि.मी. लंबी है, के निर्माण हेतु अति लंबित मांग है। काकीनाडा-एक पत्तन शहर होने के साथ व्यापार कार्यकलापों और उद्योगों, जैसे उर्वरक, प्राकृतिक गैस, पेट्रोलियम, सूचना प्रौद्योगिकी इत्यादि का वाणिज्यिक केन्द्र है। यह परियोजना मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों की मुख्य मांगों में से एक है और लंबे समय से लंबित है। वर्ष 2011 में, माननीय रेल मंत्री ने इस परियोजना के निर्माण को निशुल्क भूमि दिए जाने की स्थिति में शुरू करने पर सहमति की है। चूंकि रेलवे बोर्ड द्वारा रखी गई सभी शर्तें जैसे निशुल्क भूमि और आनुपातिक लागत साझा करना जिसकी आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा सहमति दी गई है, मैं इस रेलवे लाइन के निर्माण को शीघ्र शुरू करने हेतु रेल मंत्री के व्यक्तिगत हस्तक्षेप का अनुरोध करता हूँ।

मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अनुरोध करता हूँ कि काकीनाडा भावनगर ट्रेन संख्या 17204 और 17203 को रसोईयान सुविधा के साथ नियमित करें, काकीनाडा से जोधपुर वाया बीकानेर के लिए नई नियमित ट्रेन सेवाएं प्रारंभ करें और विशाखापत्तनम-मुंबई ट्रेन संख्या 18519 और 18520 को समालकोटा जंक्शन पर ठहराव दिया जाए।

महोदय, आपके माध्यम से मैं सरकार के संज्ञान में एक अति महत्वपूर्ण मुद्दे को लाना चाहता हूँ, जिस पर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। वर्तमान में दक्षिण-मध्य रेल आंध्र प्रदेश और महाराष्ट्र के कतिपय भागों और कर्नाटक के छोटे भाग अधिकतर हिस्से की आवश्यकताओं को पूरा कर रहा है। दक्षिण-मध्य रेल में छह रेल डिविजन हैं, नामतः सिकंदराबाद, नांदेड, विजयवाड़ा, गुंटूर और टुनटकल। विशाखापत्तनम या वाल्टेयर डिविजन ईस्ट कोस्ट रेल के अंतर्गत हैं, इनका मुख्यालय भुवनेश्वर में है और उत्तरी आंध्र के सभी जिले विशाखापत्तनम डिविजन के अंतर्गत हैं।

शेष आंध्र प्रदेश राज्य में चार डिविजन हैं नामतः विजयवाड़ा, गुंटूर और गुंटाकल हैं। राज्य पुनर्गठन विधेयक में भारत सरकार ने शेष आंध्र प्रदेश राज्य हेतु नए जोन की स्थापना की जांच के लिए प्रतिबद्धता जलाई है और समिति गठित की गई थी और निर्णय नियुक्ति तिथि के छह माह के भीतर लेना होगा। रेलवे प्राधिकारियों से यह ज्ञात हुआ है कि समिति गठित की गई परंतु इसे अभी अपनी सिफारिशें प्रस्तुत करनी हैं। यह ज्ञात हुआ है कि समिति की अभी तक एक भी बैठक नहीं हुई है और राज्य सरकार के अधिकारियों के साथ भी परामर्श नहीं किया गया है और पूरे आंध्र प्रदेश राज्य को एक जोन में लराने के लिए अपनी सिफारिशें देने के लिए किसी डिविजन का दौरा नहीं किया।

मैं जानता हूँ कि यह नई सरकार का पहला बजट है और इस चुनौतीपूर्ण कार्य को करने के लिए माननीय मंत्री के पास केवल कुछ ही दिन थे, उन्होंने सराहनीय कार्य किया है परंतु मैं उनसे आंध्र प्रदेश में चल रही परियोजनाओं, जो कि विगत से लंबित है, की निगरानी का पुनः अनुरोध करूंगा।

***श्री के. अशोक कुमार (कृष्णागिरी) :** मैं तमिलनाडु की मुख्यमंत्री क्रांतिकारी नेता (पुराची अम्मा और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों के प्रति अपना आभार व्यक्त करता हूँ कि मुझे कृष्णागिरी से संसद सदस्य चुना गया।

माननीय रेल मंत्री ने वर्ष 2014-15 हेतु 8 जुलाई, 2014 को अपना पहला रेल बजट प्रस्तुत किया। हमारी मुख्यमंत्री ने भी इस रेल बजट का स्वागत और सराहनी की है, इस बजट में रेल मंत्री ने भारत के लिए अनेक नई योजनाएं और नई रेलगाड़ियां घोषित की हैं।

उन्होंने 5 जनसाधारण रेलगाड़ियों और 5 प्रीमियम रेलगाड़ियों सहित 58 नई रेलगाड़ियां प्रारंभ की हैं।

उन्होंने तमिलनाडु राज्य के लिए 5 नई रेलगाड़ियां - अर्थात् पश्चिम

बंगाल-चैन्नै एक्सप्रेस जयपुर-मदुरै प्रीमियम एक्सप्रेस; अहमदाबाद-चैन्नै एक्सप्रेस सप्ताह में दो बार; चैन्नई-हैदराबाद हाईस्पीड रेल और मेलमारुवधूर और वेलनकानी विशेष तीर्थ रेलगाड़ी, त्योंहारों इत्यादि के दौरान, को प्रारंभ किया है। इससे त्योंहारों के दौरान इन धार्मिक स्थलों पर जाने से लोगों को मदद मिलेगी। मैं इस कदम के लिए माननीय मंत्री जी की सराहना करता हूँ।

रेलमंत्री जी ने पूर्वोत्तर राज्यों में चल रही 23 रेल परियोजनाओं हेतु 5116 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं।

माननीय मंत्री जी ने संपूर्ण भारत में यात्री सुरक्षा विशेषकर रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर महिला यात्री सुरक्षा में त्रुटियों को संज्ञान से लिया है। महिला यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उन्होंने लगभग 17000 रेल सुरक्षा बल कांस्टेबलों और 400 महिला कांस्टेबलों की भर्ती की घोषणा की है और इन्हें सभी महिला डिब्बों में तैनात किया जाएगा। महिला यात्रियों द्वारा इसका स्वागत किया गया है।

रेल मंत्री ने यह भी घोषणा की है कि हाईस्पीड रेलगाड़ियों के लिए हीरक चतुर्भुज की घोषणा की जाएगी जो चार मेट्रो शहरों के मध्य हाई-स्पीड रेल संपर्क की उम्मीद जगाता है, इस परियोजना को आगे बढ़ाने के लिए 100 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। इससे सभी महानगरों में यात्री ट्रैफिक सुगम होगा और रेल सेवा में भी सुधार होगा।

इसके अलावा रेल मंत्री ने दिल्ली-आगरा, दिल्ली-चंडीगढ़, दिल्ली कानपुर, नागपुर-बिलासपुर, मैसूर-बंगलुरु-चैन्नै, मुंबई-गोवा, मुंबई-अहमदाबाद, चैन्नै-हैदराबाद और नागपुर-सिकंदराबाद के लिए 09 हाई स्पीड रेलगाड़ियों की घोषणा की है। इससे रेल यात्रा में लगने वाले समय और यात्री समय को भी कम करने में मदद मिलेगी।

माननीय मंत्री जी ने भारतीय रेल के कार्यकरण में दक्षता वृद्धि के लिए आईटी क्षेत्र में अनेक नवाचारी उपाय किए हैं जैसे वाई-फाई सेवाओं सहित इंटरनेट और चुनिन्दा रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर वर्कस्टेशन सुविधाएं प्रदान की जाएंगी; प्रति मिनट 7,200 टिकट जारी करने के लिए टिकट प्रक्रिया को आधुनिक किया जाएगा, स्टेशनों पर सफाई की निगरानी के लिए रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी लगाए जायेंगे। ज्योग्राफिक इंफॉर्मेशन सिस्टम (जीआईएस) मैपिंग और रेलवे का डिजिटलीकरण किया। मैं इसके पीछे मंत्री के प्रयासों और नवाचारों की सराहना करता हूँ।

माननीय मंत्री जी ने सब्जियों और फलों को अनुरक्षित रखने के लिए चैन्नै के निकट 'शीतभंडार गोदाम' स्थापित करने की घोषणा की है, जो सब्जियों और फलों के उत्पादकों को प्रोत्साहित करेगा। यह आर्थिक रूप से सब्जी और फल उत्पादकों के लिए वास्तविक रूप से लाभकारी होगा।

माननीय मंत्री ने सड़क उपरिपुलों/उद्योगामी मार्गों के निर्माण, मानवरहित समपारों की समाप्ति इत्यादि के लिए 1785 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं।

रेल मंत्रीजी ने परियोजनाओं के व्यय और निधि अवसंरचना परियोजनाओं में मदद के लिए एफडीआई और पीपीपी को स्वीकृत किया है।

यद्यपि रेल बजट में अनेक खूबियां और विशेषताएं हैं, मेरा मानना है कि तमिलनाडु हेतु कुछ और नई परियोजनाएं और नई रेलगाड़ियां प्रारंभ की जानी चाहिए थीं।

रेल मंत्रियों द्वारा मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र कृष्णागिरी की पूर्णतः उपेक्षा की गई है।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र कृष्णागिरी एक पिछड़ा क्षेत्र है। गत 17 वर्षों से जोलारपेट्टाई से होसूर बरास्ता कृष्णागिरी तक नई रेल लाइन बिछाने की मांग रेलवे बोर्ड में गत 17 वर्षों सम लंबित है यद्यपि उन्होंने उपरोक्त परियोजना पर विभिन्न सर्वेक्षण और रिपोर्टें दी हैं। रेल मंत्री द्वारा अपने बजट में इस परियोजना की पूर्ण रूप से उपेक्षा की गई है। यदि परियोजना कार्यान्वित हो जाती है तो मैं और मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग बहुत खुश हो जाएंगे।

इसके अतिरिक्त, कृष्णागिरी या होसूर या जोलारपेट्टाई तक कोई नई रेलगाड़ियां शुरू नहीं की गई है जिससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोग वास्तव में निराशा हुए हैं।

अतः, मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह इसी वर्ष में लंबित परियोजनाओं का कार्यान्वयन तथा जोलारपेट्टाई-होसूर बरास्ता कृष्णागिरी तक कुछ और अधिक रेलगाड़ियां शुरू करने पर विचार करें।

इसके अतिरिक्त, वर्तमान में रेलवे 5.2 लाख करोड़ की लागत वाली लंबित परियोजनाओं का भार वहन कर रहा है और अधिकांश लंबित परियोजनाओं की लाभ की दर (आरओआर) नकारात्मक रही है।

मैं माननीय रेल मंत्री से पूछना चाहूंगा कि क्या इन सभी लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है तथा परियोजनाओं की लागत की पूर्ति के लिए धन का स्रोत क्या है।

माननीय मंत्री को रेलगाड़ियों में परोसे जाने वाले भोजन को बेहतर बनाने को शीघ्र ही उच्च प्राथमिकता देनी चाहिए। रेल डिब्बों, यहां तक कि राजधानी एक्सप्रेस, में परोसे जाने वाला भोजन भी स्वास्थ्यकारी नहीं है। इसे गुणवत्ता-वार, मात्रा-वार और स्वाद-वार बेहतर बनाया जाना चाहिए। रेलगाड़ियों में परोसे जाने वाले खाद्य पदार्थों की कीमत बहुत अधिक है और अतिमूल्य दर पर बेचे जा रहे हैं लेकिन वह मूल्य के स्तर

पर नहीं है। खाद्य पदार्थों की गुणवत्ता को बेहतर बनाने तथा मूल्यों को कम करने के लिए शीघ्र ही कार्रवाई करने की आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह रेल विभागों की वित्तीय स्थिति सुधारने के लिए भविष्य में रेल किराए में वृद्धि नहीं करें, क्योंकि इससे आम लोग प्रत्यक्ष रूप से प्रभावित होते हैं क्योंकि आम लोग रेलगाड़ी का प्रयोग कर रहे हैं और देश में आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि हो रही है।

सायं 6.00 बजे

श्री के.सी. वेणुगोपाल (अलप्पुझा) : धन्यवाद, सभापति महोदय।

इस तथ्य के मद्देनजर कि इस नए बजट में कुछ नहीं है मैं न केवल सरकार द्वारा प्रस्तुत बजट अपितु माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का विरोध करने के लिए भी खड़ा हूँ।

इस बजट द्वारा घोषित अधिकांश परियोजनाएं जैसे स्वच्छता की आउटसोर्सिंग, हाउसकीपिंग कार्यक्रम, जैव-शौचालयों और अन्य यात्री सुविधाएं पूर्व बजटों का विस्तार है। मैं स्वीकार करता हूँ कि लगभग 60,000 करोड़ की लागत वाली एक बुलेट रेलगाड़ी की नई परियोजना है।

मुझे नहीं पता कि क्या सदस्यगण यह स्वीकारेंगे कि 60,000 करोड़ की लागत वाली बुलेट रेलगाड़ी की यह परियोजना व्यापक रूप से भारत के गरीब यात्रियों की मदद करेगी। मुझे ऐसा नहीं लगता। इसके अलावा, इस बजट में कोई अन्य नई योजना नहीं है।

पीपीपी और एफडीआई पर बहुत जोर दिया गया है। हम पीपीपी का विरोध नहीं कर रहे हैं, हम निजी भागीदारी के पक्ष में हैं और हम एफडीआई का विरोध नहीं कर रहे हैं। भारतीय रेलवे को लगता है कि पीपीपी ही एकमात्र समाधान है; परंतु हम इससे सहमत नहीं हैं। हम यह स्वीकार करने की स्थिति में नहीं हैं कि निजीकरण ही एकमात्र समाधान है। यह ठीक नहीं है; भविष्य में हमें इससे मदद नहीं मिलेगी। अतः, एक लक्ष्मण रेखा होनी चाहिए ताकि हम यह निर्णय लें सकें कि हम किस सीमा तक निजीकरण और एफडीआई करेंगे। हमारी यही बोलने की मंशा है।

[हिन्दी]

माननीय सभापति : आप एक मिनट रुकिए।

माननीय सदस्यगण अभी मेरे पास साठ सदस्यों से ज्यादा की सूची है। यदि सभा की सहमति हो तो सदन की कार्यवाही आठ बजे तक के लिए बढ़ा दी जाए।

कुछ माननीय सदस्य : जी, बढ़ा दीजिए।

माननीय सभापति : सदन की कार्यवाही आठ बजे तक के लिए बढ़ा दी गयी है।

अब आप बोलें।

[अनुवाद]

श्री के.सी. वेणुगोपाल : मैं, विशेषरूप से दोहरीकरण और तिहरीकरण, को प्राथमिकता देने पर माननीय रेल मंत्री के विचार की सराहना कर रहा हूँ। यह समय की मांग है और हम इसे स्वीकारते हैं। परंतु व्यवहार और वास्तव में, इस परियोजनार्थ उन्होंने कितनी धनराशि आवंटित की है?

जहां तक हमारे केरल राज्य का संबंध है, अंतरिम बजट में दोहरीकरण के लिए 180 करोड़ रुपए दिए गए हैं। परंतु मंत्री जी ने अपने बजट में दोहरीकरण के लिए केवल 1025 करोड़ रुपए ही दिए हैं। वह कैसे कह सकते हैं कि वह दोहरीकरण की परियोजनाओं को प्राथमिकता दे रहे हैं? उन्होंने दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए गत सरकार द्वारा दी गई धनराशि को पहले ही कम कर दिया है। अतः, वह यह नहीं कह सकते कि वह दोहरीकरण और तिहरीकरण परियोजनाओं को प्राथमिकता दे रहे हैं। अतः, मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि केरल राज्य और शेष देश के लिए इस प्रयोजनार्थ और अधिक धनराशि का आवंटन करें।

सुरक्षा के संबंध में भी यही स्थिति है। जहां तक केरल का सवाल है, आरओबी हेतु मंत्री जी द्वारा कोई नया प्रस्ताव स्वीकृत नहीं किया गया है। हमने पहले ही भारत सरकार को आरओबी हेतु 13 प्रस्ताव दिए हैं। उनमें से कोई भी स्वीकृत नहीं हुआ है। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है।

केरल से सदस्य होने के नाते, मैंने माननीय रेल मंत्री, जो केरल के दामाद हैं, से काफी उम्मीदें लगाई हैं। उनकी पत्नी, कासरगोड, केरल से हैं। मुझे लगता है वह मलयालम भी जानते थे; वह मलयालम बोल सकते हैं। परंतु उन्होंने केरल के साथ बहुत अन्याय किया है। यही मेरी भावना है। वह एक कोमल आदमी हैं और व्यक्तिगतरूप से एक अच्छे आदमी हैं। परंतु उन्होंने हमारे राज्य के तीन करोड़ लोगों की पूर्णरूप से उपेक्षा की है। हमारी यही भावना है। हमें माननीय रेल मंत्री का उत्तर चाहिए।

रेल मंत्री जी ने 58 रेलगाड़ियों की घोषणा की है। परंतु उन्होंने केरल को केवल 'आधी रेलगाड़ी' ही दी है।

एक विनम्र और मलयालम बोलने वाला व्यक्ति होने के नाते हमें उनसे बहुत उम्मीदें थीं। लेकिन हम पूर्णतः निराश हैं; केरल के समूचे लोग निराश हैं। उन्होंने 58 नई रेलगाड़ियों की घोषणा की है, लेकिन उन्होंने हमारे लिए केवल एक रेलगाड़ी, कासरगोड-बेंदोर, की घोषणा की है जिसे

हम 'एक चौथाई रेलगाड़ी' भी कह सकते हैं। उन्होंने 10 दोहरीकरण परियोजनाओं की घोषणा की है लेकिन केरल के लिए कुछ नहीं है। उन्होंने पहले ही पलक्कड़ रेल डिब्बा कारवाने की उपेक्षा की है; उन्होंने पहले ही अल्लेप्पे वैगन फैक्टरी की उपेक्षा की है।

सायं 6.04 बजे

[श्री प्रहलाद जोशी पीठासीन हुए]

आप इस बात की सराहना करेंगे कि माननीय मुख्यमंत्री ने रेल अधिकारियों के साथ मुलाकात की है। केरल सरकार ने तिरुवनंतपुरम-चेंगानूर और तिरुवनंतपुरम-कन्याकुलम-हरिपदू के बीच 34 नगरीय रेल परियोजनाओं का सर्वेक्षण पहले ही करा लिया है। उन्हें उपनगरीय ट्रेन परियोजना की रिपोर्ट पहले ही मिल चुकी है।

उन्होंने गुजरात को बुलेट ट्रेन की परियोजना दी यह ठीक है। हम केरल के गरीब लोग तिरुवनंतपुरम - हरीपड़ और तिरुवनंतपुरम - चेंगानूर से उपनगरीय ट्रेन की मांग कर रहे हैं। सर्वेक्षण पहले ही हो चुका है तथा रिपोर्ट भी इन्हें मिल चुकी है। कम से कम इन्हें केरल के लिए उपनगरीय ट्रेन परियोजना पर विचार करना चाहिए। केरल सरकार आपको पहले ही सूचित कर चुकी है कि लागत में हिस्सेदारी के लिए तैयार है। इसलिए हमें उपनगरीय रेल गलियारे की आवश्यकता है।

माननीय मंत्री ने कहा है कि वह नए मंडल का सृजन करने जा रहे हैं हम नए रेल मंडल के सृजन का विरोध नहीं कर रहे हैं लेकिन यदि आप पलक्कड़ मंडल का विभाजन करने जा रहें हैं तो बाकी चीजें सही नहीं होगी। पिछले अनेक वर्षों से हम केरल के लिए नए जोन का अनुरोध करते रहे हैं। चूंकि इससे निकट भविष्य में केरल के रेल नेटवर्क के विकास में मदद मिलेगी।... (व्यवधान) मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ महोदय।

तिरुवनंतपुरम से बैंगलुरु जाने के लिए बहुत भीड़ होती है। मुझे लगता है कि आपको इस बात की जानकारी है कि 700 से ज्यादा बसे तिरुवनंतपुरम से बैंगलुरु जाती हैं। हम इन यात्रियों की मदद के लिए तिरुवनंतपुरम से बैंगलुरु तक विशेष ट्रेन की मांग कर रहे हैं।

यहां राजधानी एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन चलती है। हम इसे दैनिक आधार पर क्यों नहीं चला सकते क्योंकि ये उडुपी; मंगलौर और कोंकण भी जाती है।

पिछले 10 वर्षों से भारतीय रेल ने किरायों में ज्यादा वृद्धि नहीं की है। सत्ता संभालने के थोड़े समय के बाद ही आपने रेल किरायों में वृद्धि कर दी। आपके अपने तर्क हैं। आपने कहा कि आपके पास साहस है जो हमारे पास नहीं था। यह साहस का मामला नहीं है। हम लोगों को परेशान नहीं करना चाहते थे।

माननीय सभापति : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए। अगले एक मिनट में आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री के.सी. वेणुगोपाल : जी हां महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। आप किराया बढ़ाकर 8000 करोड़ रुपए अर्जित कर सकते हैं लेकिन इस आप को आपके बजट भाषण में दर्शाया नहीं गया है, वैसे ही इसमें कोई नई अच्छी परियोजना नहीं है और कोई नई यात्री सुविधाएं भी नहीं है। आजकल दक्षिण रेल के तिरुवनंतपुरम और पलक्कड मंडलों में यात्री सुविधा निधि की कमी है।

मंत्रीजी ने कहा है कि वे सारी चीजों को बदल देंगे लेकिन बजट में कोई बदलाव नहीं देखा गया है। यह महज पिछले रेल बजट का विस्तार है। हम सभी राज्यों के साथ न्याय चाहते हैं। हम चाहते हैं कि रेल मंत्री राज्यों के साथ किए जाने वाले भेदभाव से बचे। हम माननीय रेल मंत्री से एक अच्छे उत्तर की अपेक्षा रखते हैं।

[हिन्दी]

***श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) :** मैं लोक सभा में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करती हूँ। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली भारत सरकार ने रेलवे की स्थिति सुधारने के लिए एक बहुआयामी व प्रगतिशील बजट प्रस्तुत किया जो देश की जनता की आकांक्षाओं व उम्मीदों पर खरा उतरेगा, ऐसा मेरा विश्वास है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र, उत्तर प्रदेश राज्य में मिश्रिख जो एक पिछड़ा क्षेत्र है, पिछली सरकारों ने जनता के हितों पर ध्यान नहीं दिया जिसके कारण रेल से संबंधित बहुत सारे काम मेरे क्षेत्र के विकास के लिए आवश्यक है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए निम्नलिखित कार्य कराने हेतु अनुरोध करती हूँ—

बालामऊ व संडीला में रेलवे लाइन पर ओवर ब्रिज।

सीतापुर से नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।

सीतापुर से लखनऊ डेमू ट्रेन चलाई जाए।

ट्रेनों का ठहराव निम्नलिखित स्टेशनों पर करने का कष्ट करें—संडीला, मल्लोवा, बालामऊ।

मिश्रिख से बिल्लौहर नयी रेलवे लाइन बनायी जाए।

मैं पुनः रेल मंत्री जी व प्रधानमंत्री को एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने हेतु बधाई देती हूँ व बजट का समर्थन करती हूँ।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

***श्रीमती रेखा वर्मा (धौरहरा) :** मैं लोक सभा में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करती हूँ। माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली भारत सरकार ने रेलवे की स्थिति सुधारने के लिए एक बहुआयामी व प्रगतिशील बजट प्रस्तुत किया जो देश की जनता की आकांक्षाओं व उम्मीदों पर खरा उतरेगा, ऐसा मेरा विश्वास है।

मेरे लोक सभा क्षेत्र, उत्तर प्रदेश राज्य में धौरहरा जो एक पिछड़ा क्षेत्र है, पिछली सरकारों ने जनता के हितों पर ध्यान नहीं दिया जिसके कारण रेल से संबंधित बहुत सारे काम मेरे क्षेत्र के विकास के लिए आवश्यक हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए निम्नलिखित कार्य कराने हेतु अनुरोध करती हूँ—

धौरहरा में रेलवे क्रॉसिंग पर बैरियर नहीं है, बैरियर लगाये जाये।

सीतापुर से नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जाए।

सीतापुर से लखनऊ डेमू ट्रेन चलाई जाए।

शाहजहांपुर से सीतापुर डेमू ट्रेन चलाई जाए।

मैंगलगंज में खाद उतारने का प्वाइंट निर्धारित करेंगे।

ट्रेनों का ठहराव निम्नलिखित स्टेशनों पर करने का कष्ट करें— जे. बी. गंज, ऊचौलिया, जहानीखेड़ा।

लखीमपुर से धौरहरा से बिछिया नयी रेलवे लाइन।

मैं पुनः रेल मंत्री जी व प्रधानमंत्री को एक अच्छा बजट प्रस्तुत करने हेतु बधाई देती हूँ व बजट का समर्थन करती हूँ।

***श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) :** श्री नरेन्द्रभाई मोदी के नेतृत्व वाली सरकार में पहला बजट जो माननीय रेल मंत्री श्री सदानंद गौड़ा जी के द्वारा पेश किया गया है, वह सराहनीय है। पिछले 10 वर्षों में ऐसा बजट नहीं पेश किया गया है, जो विकास पर आधारित हो तथा जनता के लिए सुख-सुविधाओं से परिपूर्ण हो।

ढासा-जैतलसर के आमान परिवर्तन के वर्षों से लंबित कार्य को प्रारंभ करने के लिए धन्यवाद देता हूँ तथा मेरी मांग है कि ढासा-जैतलसर के आमान परिवर्तन के कार्य को शीघ्र शुरू किया जाये।

ट्रेन नंबर 12946 महुआ-सूरत एक्सप्रेस जो बड़ोदरा-अहमदाबाद-लीमड़ी-सावरकुंडला-राजुला जैसे महत्वपूर्ण स्टेशनों से होकर गुजरती है, जिनमें सूरत, अहमदाबाद, वडोदरा जैसे बड़े व्यापारिक एवं व्यवसायिक केन्द्र आते हैं, जहां से बड़ी संख्या में लोग व्यापार के लिए आवागमन

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

करते हैं, प्रतिदिन हजारों व्यापारी अहमदाबाद, सूरत, राजकोट, भावनगर जैसे शहर में अपनी रोजी रोटी के लिए डेली अप-डाउन करते हैं। अभी मुख्य रूप से एक ही ट्रेन महुआ-सूरत तक चलती है और वह भी सप्ताह में एक दिन चलती है, जिसके कारण यात्रियों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इसे प्रतिदिन के आधार पर चलाया जाये और सूरत के बजाय मुंबई तक चलाया जाये।

मैं आपके संज्ञान में यह भी लाना चाहता हूँ कि खिजड़िया-अमरेली-विसावदर-जूनागढ़ का 133.61 कि.मी. का अमान परिवर्तन तगि 14.9 कि.मी. की नई लाइन बिछाने के कार्य का प्राईमरी सर्वे के लिए पूर्व केन्द्र सरकार में ध्यान से भेजा गया था, मगर किन्हीं तकनीकी खामियों के कारण इस सर्वे को मंजूरी नहीं मिल पाई थी तथा वर्तमान में सर्वे का कार्य अत्यंत ही धीमी गति से चल रहा है।

मेरा अनुरोध है कि संबंधित जोनल अधिकारियों को सर्वे के कार्य में तेजी लाने के लिए निर्देश दिए जाये तथा यह समय पर शीघ्र पूरा हो सके तथा जनता को इसका लाभ जल्द से जल्द प्राप्त हो सके।

पूर्व यूपीए की सरकार की ओर से 359 रेलवे परियोजनाएं लंबित थीं, जो भारतीय जनता पार्टी को विरासत में मिली है और हमारे लिए बहुत कड़ा लक्ष्य छोड़ा है। इन लंबित रेलवे परियोजनाओं को हमारी सरकार एक चैलेंज के रूप में देख रही है तथा कमर कस कर इन लंबित रेलवे परियोजनाओं को पूरा करने तथा सुख-सुविधाओं से परिपूर्ण योजनाओं पर कार्य करने को तत्पर है, पूर्व सरकार के द्वारा लोक-लुभावन ऐलानों के कारण रेल परियोजनाओं और सुविधाओं से जनता वंचित रह गई और रेलवे की दुर्गति हुई है।

आज 1 रुपया कमाने के लिए रेलवे को 96 पैसा खर्च करना पड़ रहा है, इस बजट में पीपीपी के माध्यम से रेलवे का रेवेन्यू बढ़ाने की योजना बनाई है। वह रेल विकास में क्रांति ला सकती है, जिससे आम जनता को अधिक से अधिक सुख-सुविधाएं दी जा सकेंगी। खासतौर पर यात्रियों को गैर-सरकारी संगठनों द्वारा सुविधाएं मुहैया कराने के प्रस्ताव प्रशंसनीय हैं, परंतु इसमें आवश्यक होगा कि इन संगठनों पर लगातार नजर रखी जाये, ताकि वे दिये गये कार्य का निष्पादन ठीक ढंग से हो सके।

रेल मंत्रालय में हाई स्पीड नेटवर्क की जरूरत के विषय को उठाया गया है, वह विकास की ओर बढ़ता कदम है। यह भी सत्य है कि डबल, ट्रिपल ट्रैक बनाने के लिए पैसों की आवश्यकता होगी। साथ ही साथ, इन्फ्रास्ट्रक्चर की ओर ध्यान देने की बात की गई, वह बहुत आवश्यक है। इस बजट में रेलवे विश्वविद्यालय की योजना का विचार सराहनीय है। हमारे देश में श्रद्धालुओं का आवागमन अधिक रहता है, जो देश के अनेक धार्मिक स्थलों पर अपनी श्रद्धा व्यक्त करने हेतु यात्रा करते हैं। उनके लिए

धार्मिक स्थलों का आकलन करके रेलवे से संबंधित सुविधाओं का विशेष ध्यान रखा गया है। इससे श्रद्धालुओं को काफी लाभ होगा। विशेष तौर मुंबई-अहमदाबाद रूट पर बुलेट ट्रेन प्रारंभ करने का विचार अभिनन्दन का पात्र है, क्योंकि अहमदाबाद-मुंबई रूट पर ट्रैफिक की समस्या का समाधान हो सकेगा।

***श्री विजय कुमार हांसदाक (राजमहल) :** सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : आप अपना भाषण पांच मिनट में समाप्त कीजिए।

श्री विजय कुमार हांसदाक : महोदय, यह मेरा मेडेन स्पीच है।
...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : मैं क्या कर सकता हूँ? अभी कई माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं।

श्री विजय कुमार हांसदाक : महोदय, मैं आपको अपनी पार्टी जेएमएम और अपने झारखंड की ओर से धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया। रेलवे बजट में बोला गया कि 23 मिलियन लोग रेलवे को यूज करते हैं लेकिन हम यह कह सकते हैं कि हमारे क्षेत्र में ऐसे भी लोग हैं जो रेलवे को यूज नहीं कर पाए हैं।

महोदय, इस बजट में बुलेट ट्रेन का प्रावधान किया गया है। मैं आपके माध्यम से पूछना चाहता हूँ कि इस बुलेट ट्रेन को कौन लोग, कितने लोग और किस क्लास के लोग इस्तेमाल करने वाले हैं? रेलवे बजट में जिस तरह से प्राइस हाइक की गई है, मुझे लगता नहीं है कि इससे आम इंसानों को कोई फायदा होने वाला है। जिस तरह से एक व्यक्ति को अप्वाइंट करने के लिए ऑर्डरेंस लाया गया और वहां पर पावर और एकता दिखाई गई, तेलंगाना बिल के लिए भी पावर और एकता दिखाई गई, मुझे लगता है कि आपको यह ताकत फेयर रिडक्शन में दिखाना चाहिए था जिससे कि आम लोगों को बेनिफिट होता। मैं एक जुट भारत और उन्नत भारत में विश्वास रखता हूँ लेकिन इस उन्नत भारत में, इस रेलवे बजट में, मुझे झारखंड उन्नत करते हुए कहीं नहीं दिख रहा है। हमारे झारखंड राज्य का धनबाद डिविजन का स्थान रेवेन्यू कलैक्शन के हिसाब से पूरे देश में दूसरा है। हमारे लोक सभा क्षेत्र में दो डिविजन पड़ते हैं - मालदा और हावड़ा। हमारे स्टेशन से मालगाड़ियों द्वारा बहुत ज्यादा रिवेन्यू कलैक्शन होता है क्योंकि वहां से कोयला, पत्थर और चाइना क्ले मालगाड़ियों द्वारा ले जाया जाता है।...*(व्यवधान)* मैं यह नहीं कहना चाहता कि किसी भी क्षेत्र में ट्रेन देने के लिए रिवेन्यू कलैक्शन कोई मापदंड होना चाहिए क्योंकि हमारे

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

राज्य से जितना रिवैन्यू कलैक्शन होता है शायद दूसरे राज्यों से नहीं होता होगा। झारखंड से बीजेपी के 12 सदस्य हैं। वे रेलवे मंत्री महोदय और प्रधानमंत्री जी से भी मिले हैं और रेलवे के विषय में अपनी बातें रखी हैं। इसके बावजूद ऐसे राज्य की इतनी अवहेलना जो इतना ज्यादा रिवैन्यू कलैक्शन दे रहा है।

रेलवे कनेक्टिविटी एक बहुत बड़ा माध्यम है जिससे किसी भी क्षेत्र की बढ़ोतरी और उन्नति को दर्शाया जा सकता है। लेकिन इस बजट में सिर्फ दो ट्रेन - एक पैसेंजर और एक वीकली एक्सप्रेस ट्रेन दी गई है। हमारी राजधानी रांची से जो राजधानी ट्रेन चलती है, वह भी अभी तक डेली बेसिस पर नहीं चल रही है। हम झारखंड को भारतवर्ष में किस तरह मानकर चलेंगे। मुझे लगता है कि कहीं न कहीं बहुत ज्यादा अवहेलना हो रही है। जिस तरह झारखंड अलग करने के लिए एक आंदोलन किया गया था, हमें रेलवे से कुछ लेने के लिए एक बार फिर से आंदोलन की जरूरत है। मैं सभापति महोदय की तरफ से रेल मंत्री जी से दरखास्त करूंगा कि इतनी ज्यादा अवहेलना न की जाए। हारे राज्य के बारे में भी सोचा जाए। हमारे राज्य के सभी सदस्यगणों से भी अनुरोध है कि वे भी इस बारे में जोर डालें।

एक विशेष आवेदन इसलिए रखूंगा कि हमारा राजमहल लोक सभा क्षेत्र बंगाल और बिहार से भी सटा हुआ है। तारापीट एक बहुत बड़ा सिद्धा स्थल है। अगर रामपुर हाट से पाकुर साहिब गंज होते हुए राजधानी ट्रेन की शुरूआत की जाए तो कहीं न कहीं बंगाल, झारखंड, बिहार के लिए बहुत बड़ा उपहार होगा। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से यह निवेदन करना चाहूंगा।

***श्री हरिनारायण राजभर (घोसी) :** रेल बजट में निम्नलिखित मांगों को सम्मिलित कराने की कृपा करें।

मैं सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश का पूर्वी भाग मंडल वाराणसी व गोरखपुर आदि रेल परिवहन के क्षेत्र में अत्यंत अविक्सित है। पूर्वी उत्तर प्रदेश से हज़ारों-हज़ारों लोग रोज़गार के लिए देश के विभिन्न शहरों में प्रतिदिन प्रस्थान करते हैं। किन्तु ट्रेनों के अभाव व एकल रेल लाइन व विद्युतीकरण न होने के कारण यात्रा में काफी विलम्ब व असुविधाओं का सामना करना पड़ता है। मैं पूर्वांचल के रेल विकास के कार्यों के लिए एवं जनता के आग्रह पर अपनी तरफ से निम्नलिखित प्रस्ताव रखता हूँ, जिस पर सरकार से त्वरित कार्यवाही की अपेक्षा करता हूँ:-

मऊ जंक्शन पर टर्मिनल स्वीकृति के पश्चात् माननीय रेल राज्य मंत्री द्वारा शिलान्यास किया गया है एवं टेंडर की प्रक्रिया पूर्ण हो चुकी है, किन्तु

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

अब तक निर्माण कार्य शुरू नहीं हो सका है, जिसे शीघ्र ही शुरू करने की आवश्यकता है।

इन्दारा जंक्शन से दोहरीघाट मीटरगेज (छोटी लाइन) को परिवर्तन कर ब्रॉडगेज (बड़ी लाइन) करने की आवश्यकता है।

दोहरीघाट से सहजनवा रेल लाइन के निर्माण हेतु सन् 1992 में सर्वे हुआ था, जिसकी न्यूनतम लागत 66.95 करोड़ का आकलन किया गया था, किन्तु वित्तीय स्वीकृति नहीं प्राप्त हो सकी। यह पूर्वांचल की एक महत्वपूर्ण रेल परियोजना है, जिसके पूर्ण न होने से प्रमुख बौद्ध स्थलों, सारनाथ, कुशीनगर एवं कपिलवस्तु को आपस में जोड़ने से क्षेत्र के विकास के साथ अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा।

पूर्वी उत्तर प्रदेश की अति महत्वपूर्ण रेल परियोजना बरहज बाज़ार से फैजाबाद वाया दोहरीघाट नई रेल लाइन के लिए, जिसका सर्वे कार्य सन् 2005 में पूरा हो चुका है, जिसकी न्यूनतम लागत 781.78 करोड़ रुपए मात्र है, किन्तु अब तक इसे वित्तीय स्वीकृति प्राप्त नहीं हो सकी है। इस महत्वपूर्ण रेल परियोजना के निर्माण से जहां असम, पश्चिम बंगाल, बिहार, दिल्ली आदि प्रदेशों को जोड़ने वाली यह परियोजना मात्र 194 कि.मी. की है, जिसके बनने से दिल्ली जाने की दूरी सबसे कम हो जाएगी और रेलवे के अन्य मार्गों पर भी दबाव कम हो जायेगा।

भटनी-वाराणसी-छपरा-बिहार-इलाहाबाद खंड को दोहरीकरण के साथ विद्युतीकरण कार्य की अति आवश्यकता है, जो रेलवे के विकास में पूर्वांचल के लिए अत्यधिक सहायक होगा।

भटनी-नई दिल्ली वाया मऊ-वाराणसी एवं बलिया-नई दिल्ली वाया मऊ-वाराणसी के लिए एक-एक सुपरफास्ट ओवर नाइट गाड़ी दी जाएं। इन गाड़ियों का परिचालन इस प्रकार से प्लान किया जाए कि आरम्भ स्थान से सायं पांच बजे यात्रा आरंभ कर गंतव्य स्थान पर सुबह नौ बजे तक पहुंच जाये व इन गाड़ियों में 24 कोच लगाये जाये, जिसमें एक प्रथम वातानुकूलित शयनयान व दो द्वितीय वातानुकूलित शयनयान व तीन तृतीय वातानुकूलित शयनयान अवश्य लगाये जाये।

भटनी-वाराणसी व बलिया-वाराणसी वाया मऊ के मध्य दैनिक उपनगरीय गाड़ी दी जाये, जो गाड़ियां भटनी व बलिया से सुबह 6.00 बजे चलकर वाराणसी 9.00 सुबह पहुंचे एवं वाराणसी से सायं 6.00 बजे चलकर 9.00 बजे सायं गंतव्य स्थान तक पहुंच जाये, जिससे दैनिक यात्रियों को सुविधा मिल सके।

सीतामढ़ी-नई दिल्ली गाड़ी संख्या 14005/14006 लिच्छवी एक्सप्रेस वाया भटनी जंक्शन, मऊ-वाराणसी का परिचालन बेहद खराब है एवं यह एक मात्र ट्रेन है, जिसमें भटनी, मऊ, वाराणसी तक के यात्री नई दिल्ली

की यात्रा करने के लिए बाध्य है, किन्तु उक्त गाड़ी प्रतिदिन लगभग 4 से 8 घंटे की देरी से चलती है और जाड़े के समय में तीन महीने तक इस गाड़ी का परिचालन बंद कर दिया जाता है। इस गाड़ी का परिचालन निर्धारित समय से कराया जाए एवं प्रथम वातानुकूलित कोच लगाया जाये। क्योंकि सलेमपुर व घोसी सांसद के सत्रावधि के दौरान दिल्ली आने-जाने के लिए प्रतिदिन की केवल एक मात्र ट्रेन है, जिसमें प्रथम वातानुकूलित कोच न होने से सुरक्षा का अभाव प्रतीत होता है।

मऊ जंक्शन रेल प्वाइंट जहां गरीबों के लिए खाद्यान्न एवं किसानों के लिए खाद-बीज उतरता है, वहां टिन शेड न होने से बारिश के कारण हज़ारों कुन्तल खाद्यान्न व अन्य सामग्री भी भीग कर खराब हो जाती है, जिसकी सुरक्षा हेतु रेल प्वाइंट पर टिन शेड का निर्माण होना अति आवश्यक है।

शिवगंगा 12559/12226 एक्सप्रेस, जो आजमगढ़ से नई दिल्ली तक जाती है, काफी समय तक आजमगढ़ में खड़ी रहती है। जिसका मार्ग विस्तार कर मऊ जंक्शन तक किया जाये।

कैफियात 12225/12226 एक्सप्रेस, जो आजमगढ़ से नई दिल्ली तक जाती है, काफी समय तक आजमगढ़ में खड़ी रहती है। जिसका मार्ग विस्तार कर मऊ जंक्शन तक किया जाये।

सरकार द्वारा मेमू ट्रेन कारखाना निर्माण की योजना है, जिसके लिए उपयुक्त व पर्याप्त स्थान जनपद मऊ के इन्दारा जंक्शन के पास है। यदि सरकार द्वारा इस स्थान पर रेल कारखाना का निर्माण कराया जाता है तो पूर्वांचल के विकास एवं बेरोज़गारों के पलायन को रोकने में एक महत्वपूर्ण कदम होगा।

राप्तीगंगा एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 15005/15006 देहरादून-गोरखपुर को मऊ तक विस्तार कर प्रतिदिन चलाया जाये। उक्त गाड़ी गोरखपुर में लगभग 16 घंटे खड़ी रहती है, यदि मऊ तक विस्तार किया जाता है तो न केवल रेलवे राजस्व की वृद्धि होगी, बल्कि देवरिया-गाजीपुर-बलिया-मऊ-आजमगढ़ के यात्रियों के लिए भी सुविधाजनक होगी।

नई दिल्ली-डिब्रूगढ़ राजधानी वाया वाराणसी, बलिया, छपरा सप्ताह में दो दिन चलती है। जिसका परिचालन प्रतिदिन करते हुए सप्ताह में तीन दिन वाया वाराणसी, मऊ, भटनी, छपरा किया जाए।

मऊ में लाँडी की व्यवस्था का निर्माण कार्य भी अधूरा पड़ा हुआ है। यहां इस व्यवस्था को भी चालू कराने के लिए कार्रवाई की जाए।

रेलवे फाटक बाल निकेतन के सामने जीरो-वी फाटक पर अंडर ब्रिज बनाने के लिए महाप्रबंधक गोरखपुर श्री के.के. अटल जी द्वारा पूर्व राज्य

मंत्री अधीर रंजन के आदेश पर सर्वे कराकर प्रोजेक्ट को मूर्त रूप दिया गया था, लेकिन आज तक निर्माण कार्य के लिए धन आवंटन नहीं हुआ। इससे यहां बुनकर बाहुल्य नगरी में आम यात्रियों व कारोबारियों की दिनचर्या प्रभावित होती है। प्रतिदिन रेलवे फाटक से 45 से अधिक सवारी, एक्सप्रेस और मालगाड़ियों का संचालन होने के चलते बंद करना पड़ता है। हालांकि यहां पर डबल लाइन बिछाई गई है। मऊ इंजीनियरिंग विभाग की ओर से अंडर ब्रिज का प्रोजेक्ट बनाया गया है। प्रोजेक्ट पर धन स्वीकृत कर कार्रवाई सुनिश्चित करना जरूरी है।

डीएमयू ट्रेन का संचालन सुचारू रूप से नहीं हो पा रहा है। इसके चलते इंदारा से दोहरीघाट छोटी लाइन पर आवागमन काफी हद तक प्रभावित हो रहा है।

मऊ जंक्शन पर इलेक्ट्रॉनिक मशीनें खराब पड़ी हुई है, मसलन घड़ी, ट्रेन के आवागमन की सूचना डिस्पले बोर्ड, इलेक्ट्रॉनिक पीएनआर चेक करने की मशीन और यहां लगा सुरक्षा यंत्र मेटल डिटेक्टर द्वार खराब हो चुका है।

मऊ जंक्शन पर आमदनी के मद्देनजर सामान्य टिकट खिड़की की व्यवस्था को संचालित करने के लिए पांच बुकिंग खिड़कियों को चालू कराया जाए। विकलांग, स्वतंत्रता संग्राम सेनानी, वरिष्ठ पत्रकार, वरिष्ठ नागरिक और महिलाओं के लिए सिंगल खिड़की का संचालन तत्काल प्रभाव से कराया जाये। बुकिंग खिड़कियों की कमी से बे-टिकट यात्रियों में इजाफा हो रहा है, इससे राजस्व की क्षति हो रही है।

मऊ जंक्शन के प्लेटफॉर्म नम्बर 2 पर डोरमेट्री व शौचालय बंद पड़े हुए हैं। प्लेटफॉर्म नम्बर चार पर शेड का अभाव भी है। पेयजल व्यवस्था का भी संकट गहराता जा रहा है।

पिछले 6 साल से कैंटीन वेंडरिंग बंद पड़ी हुई है, इसके चलते रेल मंत्रालय को करोड़ों रुपए की क्षति प्रतिवर्ष उठानी पड़ रही है। साथ ही यात्रियों को दूध-पानी और भोजन से लेकर विभिन्न प्रकार के खाद्य पदार्थों से वंचित होना पड़ रहा है। जनहित में कैंटीन व वेंडरिंग व्यवस्था को मजबूत किया जाए।

प्लेटफॉर्म पर अवैध वेंडरिंग के चलते यात्री प्रदूषित खाद्य सामग्री खरीदने को विवश हो रहे हैं। जबकि मऊ, दुल्लहपुर, सादात, जखनियां और औड़िहार के अलावा इंदारा, बेलथरा रोड, देवरिया आदि स्टेशनों पर अवैध वेंडरों की ट्रेनों में भरमार चल रही है। आरपीएफ और जीआरपी इन पर अंकुश लगाने में विफल साबित हो रहे हैं। नतीजा में विफल साबित हो रहे हैं। नतीजा है कि जहरखुरानी की घटनाओं में इजाफा हो रहा है। यात्री असमय ही मौत के गाल में समा जा रहा है।

पूछताछ केन्द्र पर इलेक्ट्रॉनिक मशीन को दुरुस्त किया जाए। साथ ही कक्ष में एक विभागीय कर्मचारी की सूचना देने के लिए तैनाती की जाए। स्टेशन के मुख्य द्वारा पर टीटीई चैकिंग दस्ते की तैनाती सुनिश्चित की जाए।

इंदारा जंक्शन, मुहम्मदाबाद गोहना स्टेशन, इंदारा और पिपरीडीह स्टेशनों पर भी यात्री सुविधाओं का अभाव है। पेयजल के मद्देनजर हैण्डपम्पों की भी किल्लत है।

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केंद्र से रेलवे विभाग को अच्छी खासी आमदनी होने के बावजूद यात्रियों को आरक्षण टिकट लेने के लिए घंटों लाइन लगानी पड़ती है। समस्या से निजात दिलाने के लिए पीआरएस में कम्प्यूटरों की संख्या बढ़ाई जाये।

पूर्वोत्तर रेलवे के जंक्शन एवं स्टेशनों पर साफ-सफाई की व्यवस्था राम भरोसे ही चल रही है। हाल्टों की दशा में सुधार करना अत्यंत आवश्यक है।

गोरखपुर जंक्शन से बेंगलूरु के यशवंतपुर के लिए चलने वाली ट्रेन को मऊ के साड़ी कारोबार के मद्देनजर मऊ जंक्शन से चलाया जाए, क्योंकि गोरखपुर में 48 घंटे तक ट्रेन खड़ी रहती है। इसके संचालन से रेलवे विभाग को साड़ी कारोबार से अच्छी खासी आमदनी होगी।

गाड़ी संख्या 15017/15018 गोरखपुर-लोकमान्य टर्मिनल लम्बी दूरी की ट्रेन है, जिसमें रसोइयान न होने से आये दिन यात्री जहरखुरानी के शिकार हो जाते हैं, जिसमें यात्रियों की सुविधा के लिए तथा जहरखुरानी से बचने के लिए रसोइयान लगाने के अति आवश्यकता है।

अतः आपसे अनुरोध है कि जनहित व रेल राजस्व हित के उल्लिखित प्रस्तावों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए रेल बजट में स्वीकृति एवं क्रियान्वयन हेतु त्वरित कार्यवाही करने की कृपा करें, ताकि वर्तमान लोक सभा के कार्यकाल में इन परियोजनाओं को पूरा किया जा सके, जिससे पूर्वांचल के अति पिछड़े क्षेत्र का विकास हो सके।

***श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) :** सभापति महोदय, सरकार द्वारा वर्ष 2014-15 का प्रथम लोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री को हार्दिक बधाई देता हूँ। माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल मार्गदर्शन से भारतीय रेलवे विश्वस्तरीय सेवा देने के लिए अग्रसर है। बजट में सरकार की सोच आम आदमी के लिए दिख रही है। मैं रेल बजट 2014-15 का स्वागत करते हुए इस लोकप्रिय, जनप्रिय, विकासप्रिय रेल बजट का समर्थन करता हूँ। यह व्यवहार और कार्यान्वयन

योग्य बजट है। यह लोगों की आकांक्षाओं के अनुरूप है। बजट में लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए समुचित प्रावधान भी किया गया है। रेल बजट देश के सर्वांगीण विकास के लिए मील का पत्थर साबित होगा।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा, क्योंकि उन्होंने इस रेल बजट में सभी वर्गों के लोगों को आरामदेह यात्री सुलभ कराने का ध्यान रखा। यह बजट एक प्रगतिशील बजट है। मुझे विश्वास है कि आने वाले कुछ वर्षों में भारतीय रेल विश्व में अपनी एक अलग पहचान बनाकर खड़ी हो जायेगी।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान छपरा और बिहार की कुछ परियोजनाओं की तरफ दिलाना चाहता हूँ। सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस दुर्घटनाग्रस्त हुई। यह तो जांच का विषय है कि क्यों और कैसे हुई? वैसे जांच चल भी रही है। मैं मंत्री जी को बधाई इसलिए देना चाहता हूँ कि दुर्घटना होने के कुछ ही घंटों बाद माननीय रेल मंत्री, रेल राज्य मंत्री जी अपने पूरे दल-बल के साथ घटना स्थल पर पहुंचे और घटना में ग्रसित लोगों का दुःख और हाल पूछने का काम किया। हमें लगता है कि इतना ध्यान रखने वाले रेल मंत्री कम ही हुए होंगे। पूर्व में बिहार के बहुत सारे रेल मंत्री हुए हैं, लेकिन बिहार में आज भी ऐसी दर्जनों रेल परियोजनाएं लंबित पड़ी हैं, जिनकी वजह से बिहार के आम लोगों को रेल यात्रा करने में, रेल सुविधाएं प्राप्त करने में काफी कठिनाई हो रही है।

महोदय, मैं पूर्व के रेल मंत्रियों पर कोई आक्षेप नहीं करना चाहता हूँ लेकिन अगर वे थोड़ा सा भी ध्यान रखते, तो बिहार की तमाम रेल परियोजनाएं पूर्ण हो जातीं। रेल परियोजनाओं के लंबे समय से बंद रहने, पूरी नहीं होने के कारण उनका बजट भी काफी बढ़ गया है। हमें लगता है कि आने वाले दिनों में वर्तमान सरकार को उन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए काफी बजट बढ़ाना होगा।

महोदय, छपरा में रेल चक्का फैक्टरी बनकर तैयार है। उस फैक्टरी से चक्का का निर्माण कार्य शुरू भी हुआ है, लेकिन मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि उसे द्रुतगति देने का काम आपके द्वारा किया जाये। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि छपरा में रेल इंजन बनाने की फैक्टरी की भी घोषणा हुई थी, लेकिन वह सिर्फ घोषणा ही बन कर रह गयी है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ कि उस रेल इंजन फैक्टरी को भी कार्यरूप देने का काम किया जाये।

छपरा जंक्शन से दाउदपुर-एकमा होते हुए सिवान जंक्शन के मध्य में पड़ने वाली सभी जंक्शनों का जीर्णोद्धार किया जाये, उसका उन्नयन किया जाये, यह मैं आपसे निवेदन करता हूँ। छपरा एक ऐसी जगह है जहां राजेन्द्र बाबू, लोक नायक जयप्रकाश नारायण जी जैसे महारत्न पैदा

हुए हैं। उस जगह पर रेल की दृष्टि से आज जो सुविधाएं होनी चाहिए, उससे वहां के लोग वंचित हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि जगदम कॉलेज और राजेन्द्र सरोवर के बीच ओवरब्रिज बनाया जाये। एनएच-101 (ढाला नम्बर 51) रेल खंड छपरा गोरखपुर एवं छपरा वाराणसी पर भी ओवरब्रिज बनाया जाये, क्योंकि वहां यातायात काफी रहता है। वहां ओवरब्रिज न होने की वजह से लोगों को काफी कठिनाई होती है।

महोदय, दाउदपुर-एकमा के बीच ग्राम माने एवं लक्ष्मीपुर के नजदीक हॉल्ट स्टेशन बनाया जाये। महाराजगंज से मसरक तक बन रही रेल लाइन का पहले ही शुभारंभ हो चुका है, लेकिन उसका कार्य बंद हो चला है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि उस कार्य को चालू कराया जाये, क्योंकि उसमें रेल मंत्रालय का काफी पैसा लगा हुआ है इसलिए उस काम को द्रुतगति से पूरा कराया जाये जिससे वहां के लोगों को उसका लाभ मिल सके।

महोदय, पहलेजा-दिग्धा के बीच, मैं सिर्फ याद दिलाना चाहता हूँ कि माननीय पूर्व प्रधानमंत्री आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने गांधी मैदान में एक विशाल सभा में उस रेल परियोजना का कार्य आरंभ कराने का काम किया था, लेकिन बीच में जो रेल मंत्री आये, उन्होंने उस काम को पूरा कराने में इसलिए दिलचस्पी नहीं ली क्योंकि माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के द्वारा उस कार्य को प्रारंभ किया गया था। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उस रेल परियोजना को पूर्ण कराने की दिशा में आप शीघ्र काम करें।

महोदय, छपरा और थावे के बीच में ब्राडगेज का काम शुरू कराया गया है। उस काम और उस परियोजना को भी पूरा कराने का काम किया जाये। छपरा से जलालपुर-बनियापुर-भगवानपुर-बसंतपुर-मदारपुर और महमूदपुर होते हुए नेपाल तक जोड़ने के लिए एक नयी रेल परियोजना का प्रारंभ किया जाये।

महोदय, मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि रिविलगंज रेलवे स्टेशन का नामकरण लोकनायक जयप्रकाश नारायण के नाम पर किया जाए एवं छपरा जंक्शन का नामकरण श्री राजेन्द्र प्रसाद जी के नाम पर किया जाए। गोरखपुर से सोनपुर तक विद्युत से रेलचालन हेतु कार्य लगभग पूर्ण हो चुका है, इस कार्य को प्रारंभ कराया जाए। महोदय, छपरा रेलवे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म संख्या में बढ़ोतरी की जाए एवं उसका विस्तार किया जाए। गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस को छपरा-बलिया होते हुए प्रतिदिन चलायी जाए तथा छपरा और सिवान से कांवाड़िया एक्सप्रेस चलायी जाए, चूंकि अभी वहां कांवाड़ियों की तादाद बहुत रहती है, इसलिए वहां पर अभी प्रतिदिन स्पेशल ट्रेन चलायी जाए।

महोदय, मैं सभी सांसदों के लिए कहना चाहता हूँ कि जब माननीय सांसद की तरफ से बर्थ आरक्षण हेतु पत्र भेजे जाते हैं, तो चाहे वे जीएम हों, सीसीएम हों, डीसीएम हों या डीआरएम हों, तो वे आनाकानी न करते हुए, उन्हें प्राथमिकता दें तथा आरक्षण सुनिश्चित कराने का काम हो। मैं छपरा के संबंध में माननीय मंत्री जी से एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। छपरा से आरक्षण कराने के लिए सोनपुर या हाजीपुर लोगों को 60-70 किलोमीटर जाना पड़ता है। छपरा में ही कोई ऐसी काउंटर की व्यवस्था की जाए, जहां पर लोग आरक्षण कराने के लिए आवेदन करें या माननीय सांसदों का वहां पर आवेदन जाए। तो वहां से उन्हें आरक्षण की सुविधा मिल सके। महोदय, आपने मुझे इस विषय पर बोलने का अवसर दिया, मैं अपनी बात समाप्त करते हुए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

[अनुवाद]

श्री एस.आर. विजय कुमार (चैन्ने मध्य) : माननीय सभापति महोदय, हमारी नेता अम्मा और तमिलनाडु की मुख्यमंत्री, हमारे प्रधानमंत्री को रेलवे बजट, 2014-15 के लिए धन्यवाद करती हैं, जो पूर्ववर्ती यूपीए सरकार के खराब शासन और कुप्रबंधन के कारण नकदी वंचित भारतीय रेलवे की वास्तविक स्थिति को दर्शाता है।

मैं हमारी माननीय नेता, अम्मा और तमिलनाडु की मुख्यमंत्री को मुझ पर विश्वास करने और मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, मध्य चैन्ने को विकसित करने की जिम्मेदारी सौंपने के लिए आभारी हूँ।

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री से आपके माध्यम से चैन्ने और तमिलनाडु के संपूर्ण विकास हेतु निम्नलिखित सुविधाएं उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूँ।

बहुत उच्च स्तरीय अधिकारियों सहित तमिलनाडु की बहुसंख्य प्रवासी जनसंख्या दिल्ली में रह रही है। सुदूर दक्षिण में उनकी यात्रा को सुगम बनाने के उद्देश्य से, मैं आपसे नई दिल्ली से कन्या कुमारी तक राजधानी ट्रेन उपलब्ध कराने का अनुरोध करता हूँ। तमिलनाडु के लोगों की अजमेर घूमने की बढ़ती मांग रेलवे के लिए त्रिची से जोधपुर तक वाया चैन्ने एक रेलगाड़ी चलाने को अपरिहार्य बनाता है।

पूर्ण क्षमता से भरकर चलने वाली कठिन और शीतकालीन विशेष ट्रेनें जो दक्षिण रेलवे के असहयोग के कारण रोक दी गई थीं, को पुनः शुरू करना चाहिए। यात्रियों की सुविधा के लिए उपनगरीय रेलवे स्टेशन से चैन्ने मध्य रेलवे स्टेशन तक, लोगों को सड़क पार करने में मदद करने के उद्देश्य से एक पैदल उपरि पुल था या स्वचालित सीढ़ियां उपलब्ध कराई जाएं।

रेलवे स्टेशनों पर लंबी कतारों से बचने के लिए, एक अतिरिक्त स्वचालित टिकट विक्रय मशीन (एटीवीएम) उपनगरीय और चैन्ने मध्य रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान, आपके माध्यम से, थौंडाईयरपेट गांव भू-सर्वेक्षण से 1277/4, 1277/7 और 1277/30, जो रेलवे की है, में रह रहे करीब 10,000 लोगों की व्यवस्था की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा। ये लोग बिना किसी मूलभूत सुविधाओं के पिछले 30 वर्षों से इस क्षेत्र में रह रहे हैं। हमारी नेता, माननीय अम्मा वहां रह रहे लोगों को उनके लिए मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराके सुखी जीवन जीने में उनकी मदद करना चाहती हैं। यह केवल तभी संभव है, जब उक्त भूमि माननीय रेलमंत्री द्वारा तमिलनाडु सरकार को अंतरित कर दी जाए।

महोदय, मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र और संपूर्ण तमिलनाडु के विकास हेतु इस सम्मानीय सभा के सक्षम अनुरोधों को प्रस्तुत करने के लिए मुझे अनुमति प्रदान करने हेतु एक बार फिर से आपका धन्यवाद करता हूँ।

[हिन्दी]

*श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : मैं सर्वप्रथम रेलमंत्री जी को बहुत बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने विगत तीन वर्षों में पहली बार झारखंड राज्य को कुछ नयी परियोजनाएं रेलवे लाइन के रूप में आरओबी के रूप में एवं नयी ट्रेन के रूप में दी हैं। यह रेलवे बजट हकीकत पर आधारित है। इसमें लोक-लुभावनव वायदे नहीं किए गए हैं, परंतु वर्षों से लंबित योजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया गया है।

रेलवे की आज जो वर्तमान स्थिति है, उसके लिए दो नीतियां जिम्मेदार प्रतीत होती हैं। रेलवे आज की तिथि में न तो पूर्णतया वाणिज्यिक उद्यम है और न ही सामाजिक सेवा दायित्व निर्वहन का जरिया।

वस्तुतः इस नीति से कोई भी लोकतंत्रिक देश बच नहीं सकता है, क्योंकि वह एक कल्याणकारी राज्य होता है। अतः ऐसी परिस्थिति में ऑपरेटिंग रेशों को घटाना आवश्यक है।

आज रेलवे अर्जित किए प्रत्येक रूपए में से 94 पैसा परिचालन पर ही खर्च कर देता है, सिर्फ 6 पैसा सरप्लस के रूप में बचता है। ये पैसा अत्यंत कम होने के साथ निरंतर कम होता जा रहा है। इसे बजट की भाषा में बात करें तो अनिवार्यतः किए जाने वाले लाभांश और लीज प्रभारों के भुगतान के बाद वर्ष 2007-08 में यह सरप्लस 11,754 करोड़ रूपए था, जबकि मौजूदा वित्तीय वर्ष में 602 करोड़ रूपए होने का अनुमान है।

मात्र चालू परियोजनाओं के लिए 5 लाख करोड़ अर्थात् प्रतिवर्ष लगभग 50,000/- करोड़ रूपए अपेक्षित है।

इस तरह कितनी राशि उपलब्ध है और कितनी की आवश्यकता है, में भारी अंतर रह जाता है।

यद्यपि इस अंतर को कम करने के लिए अथवा खत्म करने के लिए जो टैरिफ नीति अपनायी गयी, उसमें युक्तिसंगत दृष्टिगत (रेशनल एप्रोच) की कमी रही। एक ओर यात्री किरायों की लागत से कम रखा गया, वहीं दूसरी ओर मालभाड़ा दरों को समय-समय पर न केवल बढ़ाया गया, बल्कि पैसेंजर सेक्टर में होने वाली हानि की प्रतिपूर्ति के दृष्टिकोण से बढ़ाया गया। नतीजा हुआ कि पैसेंजर सेक्टर की हानि प्रति पैसेंजर कि.मी. 10 पैसे (2000-2011) से बढ़कर 23 पैसे हो गयी (2012-13)। नतीजा यह हुआ कि माल यातायात निरंतर कम होता गया। माल यातायात में कमी राजस्व की हानि जैसा है। पूर्व में परियोजनाओं को पूरा करने पर जोर देने के बजाय उन्हें स्वीकृत करने पर ध्यान दिया गया। 30 वर्षों में कुल 676 परियोजनाएं स्वीकृत की गयी, परंतु इनमें से कुल 317 परियोजनाओं को ही पूरा किया जा सका। शेष 359 परियोजनाओं को पूरा किया जाना बाकी है, जिसके लिए 1,82,000 करोड़ रूपए की आवश्यकता है। आप इस बात का स्वयं अंदाजा लगा सकते हैं कि इन योजनाओं को पूरा करने में और कितने वर्ष लगेंगे और इनके लिए राशि कहां से आयेगी। अतः इस प्रकार की अंधाधुंध योजनाओं की घोषणा करने से क्या लाभ। अतः माननीय रेल मंत्री जी ने अनावश्यक, अदूरदर्शी एवं अव्यवहारिक योजनाओं की घोषणा नहीं करके रेलवे प्रशासन को बहुत बड़ी राहत दी है और जनता को भी रेलवे की वस्तुस्थिति से परिचय कराने का कार्य किया है।

अब मैं झारखंड राज्य में रेल की स्थिति और खासकर पलामू संसदीय क्षेत्र में रेल की स्थिति की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। विगत तीन वर्षों में झारखंड राज्य को रेलवे ने न तो कोई नयी रेलगाड़ी दी है और न ही गाड़ियों का फेरा बढ़ाया है। इतना ही नहीं न कोइरेलवे लाइन दी है और न ही रेलवे ओवर ब्रिज। ऐसा लगता है कि रेलवे के लिए झारखंड का कोई मायने नहीं है। झारखंड राज्य के धनबाद और चक्रधरपुर दो ऐसे डिवीजन हैं, जो पूरे रेलवे सिस्टम में सबसे अधिक राजस्व देने वाले हैं। झारखंड राज्य से खनिज खासकर, कोयला दूसरे राज्यों को आता है, जिससे दूसरे राज्यों में स्थित थर्मल पावर प्रोजेक्ट चलते हैं। थोड़ी देर के लिए यदि कोयले की आपूर्ति बंद कर दी जाये तो बदरपुर जैसे थर्मल पावर प्रोजेक्ट चलते हैं। थोड़ी देर के लिए यदि कोयले की आपूर्ति बंद कर दी जाये तो बदरपुर जैसे थर्मल पावर स्टेशन की क्या गति होगी और उससे नॉर्दन पावर ग्रिड की क्या स्थिति होगी, सहज अंदाजा लगाया जा सकता है। फिर ऐसी परिस्थिति में झारखंड राज्य को गत चार

वर्षों से न कोई नई रेलगाड़ी दी जा रही है और न ही उनका फेरा बढ़ाया जा रहा है, ऐसा क्यों?

मैंने माननीय रेल मंत्री से मुलाकात कर उनसे निवेदन किया था कि गरीब रथ का परिचालन प्रतिदिन कर दिया जाये तथा राजधानी एक्सप्रेस को दिल्ली से शुक्रवार एवं रांची से रविवार को वाया डाल्टेनगंज चलाने का आदेश पारित कर दिया जाये। इस दिशा में क्या कार्यवाही हुई है अथवा संभावित है, माननीय रेल मंत्री जी प्रकाश डालने की कृपा करें।

जहां तक मेरे संसदीय क्षेत्र का प्रश्न है, डाल्टेनगंज-बरवाडीह-चिरमिरी रेल लाइन स्वीकृत करने की कृपा की जाए। उल्लेखनीय है कि इस रेल लाइन का सर्वे हो चुका है, भूमि अधिग्रहण हो चुका है। यहां तक कि कुछ स्टेशन भी बनाये जा चुके हैं। ऐसी परिस्थिति में इस योजना को स्वीकृत करने में किसी प्रकार की दिक्कत नहीं होनी चाहिए।

बीडीआर (बरवाडीह-डेहरीऑन सोन), बरवाडीह पहुंचने के बाद दिनभर खड़ी रहती है। करीब 10 बजे बरवाडीह पहुंच जाती है। शाम को 5 बजे खुलती है। डेहरीऑन सोन 9 बजे पहुंच जाती है। सुबह 5.10 मिनट पर खुलती है। ऐसी परिस्थिति में इस गाड़ी का फेरा आसानी से बढ़ाया जा सकता है। मुझे आशा ही नहीं वरन् पूर्ण विश्वास है कि माननीय रेल मंत्री जी इस ओर ध्यान देने की कृपा करेंगे और पलामू संसदीय क्षेत्र की जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने का कष्ट करेंगे।

श्री राम टहल चौधरी (रांची) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2014-15 के इस लोकप्रिय रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ और इसकी सराहना करता हूँ। इसमें अनेक प्रकार की सुविधाएं देने की सरकार ने घोषणा की है, जो सराहनीय हैं। मैं इधर-उधर की बात न करके, सीधे अपनी मांग पर आता हूँ।

महोदय, मैं झारखंड से आता हूँ और झारखंड एक पिछड़ा राज्य है, जहां अधिकतर गरीब लोग बसते हैं। रेलवे बजट के पहले हम लोग रेल मंत्री से मिले थे, हम लोगों ने अपनी मांग उनके सामने रखी थी, लेकिन दुर्भाग्य से कहीं भी झारखंड को कुछ नहीं मिल पाया। हमारी बहुत छोटी-छोटी मांगें थीं। झारखंड एक ऐसा राज्य है जहां कोयला है, अभ्रक है, सीसीएल है, बीसीएल है, एसईसीएल है, वहां हर चीज है, मगर झारखंड को रेलवे से जो मिलना चाहिए, वह नहीं मिल पाया। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। हम लोगों ने मांग की थी कि रांची राजधानी, जो अभी सप्ताह में तीन दिन चलती है, उसे प्रतिदिन चलाया जाए क्योंकि यात्रियों की संख्या बहुत ज्यादा है। रांची से टोरी वाया लोहरदगा लाइन, जो दिल्ली में लाइन को जोड़ती है, उस पर कई वर्षों से धीमी गति से काम चल रहा है। जब माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधानमंत्री थे, उनके समय में शुरुआत हुई, लेकिन इतनी धीमी गति

से काम हो रहा है कि वह अभी तक पूरा नहीं हुआ। इस लाइन के बन जाने से रांची से दिल्ली के बीच चार-पांच घंटे समय की बचत होगी। रांची से कोडरमा वाया हजारीबाग रेलवे लाइन पर भी धीमी गति से काम चल रहा है, अगर उसका शीघ्र निर्माण कराया जाए, तो उससे भी काफी समय की बचत होगी। रांची और जसवंतपुर ट्रेन, जो सप्ताह में दो दिन चलती है, जनहित में उसे सप्ताह में चार दिन चलाया जाए। हमारी पांचवीं मांग थी कि रांची से हरिद्वार वाया लखनऊ एक ट्रेन जनहित में चलाई जाए क्योंकि झारखंड से हजारों लोग हरिद्वार की यात्रा करते हैं, जिसमें उनको काफी परेशानी होती है। टाटा से रांची वाया चांदिल नई ट्रेन जरूरत में चलाई जाए, यह राजधानी को जोड़ती है। 22845-46 हटिया-पूर्वा एक्सप्रेस में खान-पान की व्यवस्था नहीं है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी उठानी पड़ती है। इसकी दूरी लगभग 2000 किलोमीटर है, कई यात्री इससे ग्यारह-बारह बजे उतरते हैं, तो उनको खाना नहीं मिल पाता है। यह बहुत ही व्यवहारिक मांग है। इसी तरह लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस, जो मुंबई तक जाती है, जिसकी दूरी 2000 किलोमीटर से भी अधिक है, इसमें भी खान-पान की व्यवस्था नहीं है। हैदराबाद-दरभंगा एक्सप्रेस में भी खान-पान की व्यवस्था नहीं है, जिससे यात्रियों को काफी परेशानी होती है। ये तीन ट्रेन्स लम्बी दूरी की हैं, यह बहुत छोटी सी मांग थी कि इनमें खान-पान की व्यवस्था कराई जाए, लेकिन यह काम नहीं हो पाया है।

महोदय, रांची जिला अंतर्गत खेलारी एक बहुत कोलफील्ड एरिया है, कोई भी ट्रेन वहां नहीं रुकती है, जबकि अरबों रुपए की रॉयल्टी उस क्षेत्र से मिलती है। इसलिए हमने मांग की है कि स्वर्ण जयन्ती हटिया नई दिल्ली ट्रेन का कम-से-कम दो मिनट का ठहराव खेलारी में हो। गरीब रथ, जो रांची से दिल्ली आती है, उसका भी दो मिनट का ठहराव वहां हो। हावड़ा और भोपाल ट्रेन का ठहराव खेलारी में हो। साथ ही, नामकोन स्टेशन, जिसकी अभी चारों तरफ से बाउण्ड्री वाल कर दी गयी है, उसकी वजह से हजारों विद्यार्थियों को इधर से उधर से जाना पड़ता है और उनको दो-तीन किलोमीटर घूमकर जाना पड़ता है, इसलिए हमारी एक छोटी सी मांग है। कि वहां पर एक ऊपरी पुल का निर्माण कराया जाए।

मैं फिर से आग्रह करूंगा कि झारखंड, जो इतना ज्यादा रॉयल्टी देता है, रॉयल्टी भी बढ़ाई जाए और वहां पर ये सुविधाएं प्रदान की जाएं। यही हमारी मांग है। यही कहते हुए, मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

***श्री शिवकुमार उदासि (हावेरी) :** मैं माननीय रेल मंत्री, श्री डी. वी. अदानंद गौड़ा जी, राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को यात्रियों पर

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

बिना अधिक बोझ के लोकप्रिय बजट प्रस्तुत करने के लिए हार्दिक बधाई देता हूँ। माननीय रेल मंत्री ने मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र और कर्नाटक से अन्य क्षेत्रों के लोगों को, नई रेलगाड़ियों, नए सर्वेक्षणों और विद्यमान रेल अवसंरचना के उन्नयन की घोषणा करके प्रसन्नता दी है। कुल मिला कर, कर्नाटक को एक प्रीमियम रेलगाड़ी, चार एक्सप्रेस रेलगाड़ियाँ और तीन पैसेंजर रेलगाड़ियाँ मिली हैं। इस बजट में, माननीय रेलमंत्री ने समाज के सभी वर्गों के लोगों की उम्मीदों को पूरा करने की कोशिश की है। उच्च गति वाली रेलगाड़ियों का स्वर्णिम चतुर्भुज शुरू करने का निर्णय; सभी 'क' श्रेणी के स्टेशनों पर वाई-फाई सेवाओं की शुरुआत; सचल कार्यालय; विशेष दुग्ध टैंकर रेलगाड़ियों की शुरुआत वास्तव में मंत्री जी द्वारा प्रस्तावित अच्छी पहलें हैं। मैं तो कहूँगा कि माननीय मंत्री ने अल्पावधि के अंदर सराहनीय कार्य किया है।

मैं सम्मानपूर्वक अपना हार्दिक धन्यवाद देता हूँ और गडग-हरपनहल्ली नई रेल लाइन के सर्वेक्षण की घोषणा करने हेतु माननीय रेल मंत्री की चिंताओं की सराहना करता हूँ। यह मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र की जनता के लिए बहुत अच्छा समाचार है। गडग-हरपनहल्ली नई रेल लाइन के सर्वेक्षण की घोषणा करके अति लंबित मांग पूरा करने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों ने अपनी प्रसन्नता अभिव्यक्त की है। यह नया रेल मार्ग राज्य के रेलवे मानचित्र में एक स्वर्णिम शुरुआत करेगा।

इसके अलावा, मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, हावेरी में रेलवे नेटवर्क को सुधारने के लिए मेरे पास कुछ सुझाव हैं। गडग जिला कर्नाटक के पिछड़े जिलों में से एक है। संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के लोग बेहतर रेल सेवाओं का सपना देख रहे हैं, परंतु दशकों बाद भी यह पूरा नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री से अनुपूरक रेल बजट में, मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित निम्नलिखित लंबित रेल परियोजनाओं पर उचित विचार करने का आग्रह करता हूँ।

हावेरी-गडग नई रेल लाइन को सम्मिलित करना।

शिमोगा-शिकारीपुरा-हंगल;-तडस-हुबली के सर्वेक्षण को सम्मिलित करना।

बयादागी और येलवागी स्टेशनों पर हुबली-बैंगलोर इंटरसिटी एक्सप्रेस (रेलगाड़ी सं.12725/12726; रानी चेन्मा एक्सप्रेस (रेलगाड़ी सं. 16509/16590) का एक मिनट का ठहराव।

हुबली और बैंगलौर के बीच हावेरी होते हुए रेल संपर्क सीमित है, एक नई दैनिक यात्री रेलगाड़ी शुरू की जानी चाहिए।

गडग-बीजापुर यात्रा करते समय गडग-बीजापुर यात्री रेलगाड़ी: दोनों रेलगाड़ियों के बीच अधिक समय का अंतराल है (अर्थात् प्रथम रेलगाड़ी

प्रातः काल 6 बजे और अगली दोपहर 2.30 बजे में)। इन शहरों के बीच यात्रा करने वाले यात्री इन दो समयों के बीच अतिरिक्त यात्री रेलगाड़ियों की मांग कर रहे हैं। उन्होंने यह भी मांग की कि बैंगलौर, मुंबई और पुणे जाने वाली रेलगाड़ी पकड़ने के लिए यात्रियों की मदद के लिए बीजापुर-गडग के मध्य अधिकारी अतिरिक्त रेलगाड़ी शुरू करें। यह मांग जनहित में है और अधिकारियों को इस अनुरोध पर गंभीरता से विचार करना चाहिए।

गडग, हावेरी, रणेबेन्नूर, बयादागी, यलावागी, देंवरगुड्डा स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं और अवसंरचना सुविधाओं का अद्यतन/आधुनिकीकरण में सभी स्टेशन मेरे संसदीय क्षेत्र में हैं।

बयादागी स्टेशन पर मालगोदाम का विस्तार बयादागी मिर्च हेतु विश्वप्रसिद्ध बाजार है। व्यापारियों की सुविधा करने के लिए प्रमुख शहरों को प्रत्यक्ष रूप से मिर्च आपूर्ति करने के लिए, यदि विद्यमान मालस्थान का विस्तार किया जाता है तो इस नगर के व्यापारियों की यह बड़ी मदद होगी।

हल्लीगुडी स्टेशन पर रेलगाड़ी ठहराव का प्रावधान; पहले इस स्टेशन पर रेलगाड़ियों ठहर रही थीं। आमाम परिवर्तन के पश्चात, इस स्टेशन के यात्री अपनी सहूलियत और कीमत बचाने के लिए रेलगाड़ियों के स्टेशन पर ठहराव बहाली की मांग कर रहे हैं।

गडग, हावेरी रणेबेन्नूर और बयादागी से इनके जरिए चलने वाली गाड़ियों हेतु स्टेशनों आरक्षण कोटा में वृद्धि। मैं अपने संसदीय क्षेत्र में उक्त स्टेशनों के लिए रेलगाड़ियों हेतु कोटा वृद्धि करने की गंभीरतापूर्वक मांग करता हूँ और उक्त स्टेशनों हेतु कम से कम 10 प्रतिशत कोटा निर्धारित करें, जिससे इस खंड के लोग लाभान्वित हों।

जेटी कॉलेज रोड तक पैदल पार पथ के जरिए जोड़ने के द्वारा स्टेशन पहुंचने में यात्रियों की मदद के लिए गडग बेटागेरी रेलवे स्टेशन तक एक वैकल्पिक प्रवेश मुहैया कराना। यह न केवल जेटी कॉलेज रोड की तरफ से आने वाले यात्रियों को लाभ देगा परंतु रेलवे स्टेशन के निकट यातायात को भी कम करेगा। बेटागेरी (कुराट्टीपेट) से जेटी कॉलेज तक जोड़ने वाली सड़क से तीसरे प्लेटफॉर्म तक।

वर्तमान में, हावेरी रेलवे स्टेशन पर कोई सरकारी रेलवे पुलिस (जीआरपी) चौकी नहीं है। हावेरी रेलवे स्टेशन पर बढ़ते यातायात के चलते रेलवे यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने के लिए, सरकारी रेलवे पुलिस को हावेरी रेलवे स्टेशन पर एक चौकी स्थापित करनी चाहिए।

रेलवे स्टेशन हावेरी के दूसरे प्लेटफॉर्म पर लंबाई बढ़ाई जानी चाहिए।

बयादेगी रेलवे स्टेशन पर पहले और दूसरे प्लेटफॉर्म पर कोई रेल नहीं है।

हुबली से बैंगलौर से हुबली तक सभी यात्री रेलगाड़ियों में महिला सवारी डिब्बा को बढ़ाया जाना चाहिए।

हावेरी स्टेशन और रानेबन्नूर स्टेशन पर संपर्क क्रांति रेलगाड़ी का ठहराव (सप्ताह में दो बार, रेलगाड़ी सं. 12629 ओर 12630) का प्रावधान।

हावेरी स्टेशन के निकट "कलासूर" गांव पर प्लेटफॉर्म सुविधा, चूंकि सभी यात्री रेलगाड़ियों के लिए पहले ही ठहराव है।

कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र से उक्त अनुरोधों पर विचार करें।

श्री जोस के. मणि (कोट्टायम) : सभापति महोदय, मैं इस सम्मानित सदन के समक्ष हाल ही में घोषित रेलवे बजट में पूर्ण रूप से अनदेखी किए गए मेरे राज्य केरल का देख कर गुस्से और दुख के साथ खड़ा हूँ।

महोदय, मैं इस अवसर पर बजट सत्र से कुछ दिन पूर्व रेलवे किराए और विशेषतः मालभाड़े में वृद्धि के अपनी पार्टी के विरोध को दर्ज करता हूँ, जिसने इस सम्मानित सदन को मात्र एक दर्शक बना दिया है।

जैसाकि आप जानते हैं, केरल देश में सबसे दक्षिण में स्थित है, जिसमें लाखों लोग हैं, विशेषतः कर्मचारी और श्रमिक, जो, राज्य से बाहर, देश के विभिन्न हिस्सों में कार्यरत हैं। आप यह भी पाएंगे कि, करोड़ों पर्यटक, विशेषतः श्रद्धालु पर्यटक, वर्ष पर्वत सबरीमाला आते हैं और भ्रमण करते हैं। कर्मचारी, जो राज्य के बाहर कार्यरत हैं और पर्यटक जो केरल आते हैं। विशेषतः रेलवे को यातायात माध्यम के रूप में इस्तेमाल करते हैं। हम पाते हैं कि इसके बावजूद कोई नई रेलगाड़ी घोषित नहीं की गई। रेलवे को केरल राज्य से अच्छा राजस्व प्राप्त होता है क्योंकि अधिकतम लोग रेलवे का यातायात माध्यम प्रयोग करते हैं। परंतु केन्द्र सरकार ने परियोजनाओं और नई रेलगाड़ियों के संबंध में कुछ नहीं किया है।

58 नई रेलगाड़ियों, जिन्हें बजट में घोषित किया गया है। मैं से एक यात्री रेलगाड़ी को छोड़कर, एक भी रेलगाड़ी केरल को नहीं दी गई है। एक जो दी गई है, वह केवल कर्नाटक और केरल की सीमा में संपर्क रेलगाड़ी है। साधारण रूप में बात करें तो हाल के बजट में केरल राज्य हेतु अभी तक हमें कोई नई रेलगाड़ी नहीं मिली है।

हम जानते हैं कि रेलवे की वित्तीय स्थिति काफी खराब है। हम यह भी जानते हैं कि नई परियोजना को घोषित करना मुश्किल होगा। परंतु हमारा सुझाव है कि कई चालू परियोजनाएं हैं, जिनके लिए वित्तीय सहायता दी जानी चाहिए। जब हम वास्तव में बजट का निष्कर्ष करें, हम जान सकते हैं कि अंतरिम बजट में मुहैया कराया गया कुल धन भी, विशेषतः दोहरीकरण और अन्य परियोजनाओं के लिए, या तो समाप्त कर दिया गया है या 50 प्रतिशत तक कम कर दिया गया है।

केरल राज्य की अधिकांश परियोजनाओं की बात करें, जिनके बारे में मेरे साथियों ने कहा है। केरल की सबसे महत्वपूर्ण प्राथमिकता दोहरीकरण और विद्युतीकरण है। यह सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण प्रचालित परियोजना है, जिसे भीड़ कम करने और रेलवे के सुचारू परिचालन हेतु तुरंत पूरा किया जाना चाहिए। मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में ही कुरुप्पन्थारा से चिंगावनम खंड मौजूद है। कोट्टायम रेलवे स्टेशन और नीचे दक्षिण में कोल्लम से तिरुवनंतपुरम तक का एकमात्र रास्ता है। दोहरीकरण का कार्य पूरा नहीं हुआ है। यह एक छोटा खंड है जो कोट्टायम रेलवे स्टेशन को जोड़ता है जो केवल 24 किलोमीटर की दूरी पर है। यह कुरुप्पन्थारा से चिंगावनम तक है। दोहरीकरण की अनुमानित लागत लगभग 300 करोड़ रुपए है। 90 करोड़ रुपए की राशि केवल भूमि अधिग्रहण के लिए है। वास्तव में, इस खंड के लिए केवल 10 करोड़ रुपए दिए गए हैं। यह ऊंट के मुंह में जीरे के समान है। इससे वे दो किलोमीटर का भी दोहरीकरण नहीं नहीं कर सकते। जब तक यह कार्य पूरा नहीं हो जाता, तब तक, उत्तर से दक्षिण तक रेलगाड़ियों का सुचारू आवागमन नहीं हो सकेगा। इसलिए, आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि महोदय, समुचित राशि आबंटित की जाए। मैं उनसे महिनों पहले दोहरीकरण कार्य के संबंध में व्यक्तिगत रूप से मिला था। भूमि अधिग्रहण लंबित है। पांच वर्ष पहले, भूमि का निर्धारण कर लिया गया है इस पर कार्रवाई की जा रही है... (व्यवधान)। रेलवे ने इस भूमि का कब्जा प्राप्त कर लिया है और इसने कई हिस्सेदारों को परेशानी में डाल दिया है। सबसे पहले, कम से कम, हमें धन का भुगतान करना चाहिए।

प्रथम चरण में भूमि अधिग्रहण के लिए 90 करोड़ रुपए की राशि प्रदान की जानी चाहिए। विकासात्मक गतिविधियां अगले वर्ष प्रारंभ की जा सकती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से इसे प्रारंभ करने हेतु आग्रह करता हूँ।

दूसरे, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान बजट में कोट्टायम और निमाम में कोचिंग टर्मिनल की घोषणा की गई है। हाल ही में, कर्नाटक के लिए भी एक कोचिंग टर्मिनल की घोषणा की गई है लेकिन कोट्टायम में कोचिंग टर्मिनल के लिए कुछ भी नहीं कहा गया है। यह प्रदान किया जाना चाहिए और विकासात्मक कार्य तेजी से प्रारंभ किए जाने चाहिए और निश्चित समयावधि में पूरे किए जाने चाहिए।

अंत में, हमारे साथी, श्री वेणुगोपाल जी ने केरल से प्रारंभ होकर - तिरुवनंतपुरम, कोच्चि, एर्नाकुलम - से बंगलुरु, मंगलौर, चेन्नई तक के लिए लगभग 700 लक्सरी डिब्बों के बारे में बताया है। यहां, आपको मेरा सुझाव है कि मंत्रालय को एसी चेयर कार डबल डेकर डिब्बों के साथ प्रारंभ करनी चाहिए ताकि यात्री 10-15 घंटों के लिए रातभर बैठे सकें। लोग इसका बुरा नहीं मानेंगे क्योंकि जन वे नस से जाते हैं, तो उन्हें

बहुत ज्यादा दरों पर भुगतान करना पड़ता है। यदि हमारे पास 20 कम्पार्टमेंट वाला डबल डेकर डिब्बा हो तो हम 4,000 यात्रियों को बिठा सकते हैं। इससे रेलवे को काफी राजस्व प्राप्त होगा। कृपया इस मामले पर गौर करें और यह देखें कि कुछ नई ट्रेनें, नवोन्मेषी ट्रेनें प्रारंभ की जाएं जिससे केरल में परिवहन में सुधार आए।

माननीय सदस्य आरओबी के बारे में बात कर रहे थे। किसी भी आरओबी का ध्यान नहीं रखा गया है। महोदय, राज्य द्वारा 13 की संस्तुति की गई है लेकिन रेलवे ने किसी एक पर भी ध्यान नहीं दिया है। यदि आप देश भर के आरओबी की बात करें तो अन्य राज्यों की तुलना में केरल में बहुत ज्यादा क्रांसिंग हैं। यहां कई सर्विस रोड हैं, कई दुर्घटनाएं होती हैं। कृपया केरल में आरओबी को अवश्य प्राथमिकता दें। अंत में, हम आशा करते हैं कि जन आप वाद-विवाद का जवाब देंगे, तो आप दोहरीकरण के लिए धन आबंटन के साथ उत्तर देंगे, और कुछ नई ट्रेनों, विशेषकर बंगलुरु, मैसूर और चेन्नई तक एसी चेयर कार वाली रात्रिकालीन ट्रेनों की घोषणा करेंगे।

[हिन्दी]

कुंवर भारतेन्द्र सिंह (बिजनौर) : सभापति जी, मैं रेल मंत्री सदानंद गौड़ा जी के बजट के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मान्यवर मंत्री जी ने बताया कि लगभग ढाई करोड़ जनता अपना सफर प्रतिदिन रेल से करती है। जहां एक और रेलवे बहुत बड़ा सामाजिक काम करता है वहीं दूसरी ओर रक्षा संगठन की रीढ़ बनकर राष्ट्र की सुरक्षा में भी महत्वपूर्ण योगदान देता है। रेलवे कल्याणकारी संगठन के रूप में काम करता है लेकिन दूसरी ओर इस संगठन को अपनी आमदनी अर्जित करना बहुत भी आवश्यक है। गांव में कहावत है कि "खाली पेट न होए भजन गोपाला, ये रखी तेरी कंठी माला।" जब तक पैसा न हो तब तक हमारा काम कैसे चले, यह प्रश्न भी खड़ा होता है। निश्चित रूप से पिछले दस सालों से रेलवे बड़ी बदहाली की स्थिति में था। चालू परियोजना के लिए पांच लाख करोड़ रुपए अर्थात् अगले दस वर्ष तक प्रतिवर्ष 50 हजार करोड़ रुपए अपेक्षित हैं। पिछले तीस वर्षों की 676 पारित योजनाओं में केवल 359 योजनाएं पूरी हुईं। बाकी पर लगे हुए धन का जनता के लिए सुदुपयोग नहीं हुआ। राष्ट्र का मूल्यवान पैसा व्यर्थ लंबित योजनाओं में फंसा रहा। पिछले 10 वर्ष से 60 हजार करोड़ रुपए मूल्य की 99 लाइनें बनाने की घोषणा हुई, किन्तु केवल एक ही लाइन बन पाई। इस बजट में सभी नयी योजनाओं की समय-सीमा तय की गयी है और नयी खोखली घोषणाएं कर वाही-वाही से माननीय रेल मंत्री जी ने किनारा किया है।

इस बजट में डिजाइनों का मानकीकरण कर ऑनलाइन किया जाएगा ताकि स्वीकृत परियोजना को पूर्ण करने की शक्ति का विकेन्द्रीकरण हो

सके। इस बजट में माननीय मंत्री जी ने किराया तो बढ़ाया है लेकिन किसान और यात्रियों की मौलिक सुविधाओं की भी विशेष चिंता की है।

मान्यवर, हर वर्ष 44,000 करोड़ रुपए की फल और सब्जियां सड़ जाती हैं। एग्री-फ्रेट-ट्रेन चलाकर और उसमें दूध के लिए स्पेशल मिल्क टैंकर चलाकर फल, सब्जियां और चारे को ताजा और सुरक्षित रखने के लिए प्राइवेट प्रार्टीज को दिया गया है ताकि वे पार्सल वैन्स भी चला सकें। साथ ही इसके बढ़िया संचालन करके लिए प्राइवेट टर्मिनल्स भी लगाए गये हैं। इससे कोल्ड स्टोरेज लाइन्स से दूध को जोड़ सकें। इससे किसान को कृषि का उत्पाद और दू का अच्छा दाम मिलेगा तथा उपभोक्ता को ताजा व सस्ता फल, सब्जी और दूध मिलेगा। मान्यवर, आप जानते हैं कि किसान अपने गांव में सुबह चार बजे अपनी गाय को दुह कर 20 या 22 रुपए प्रति किलो के हिसाब से दूध बेचता है, लेकिन जब तक वह दूध दिल्ली के उपभोक्ता तक पहुंचता है, तब उसकी कीमत 45 रुपए किलो हो जाती है। यह बहुत बड़ा अंतर है, जिसे पाटने का प्रयास किया गया है ताकि किसान को उसका वाजिब दाम मिल सके और दूसरी तरफ उपभोक्ता को अच्छा, स्वच्छ व शुद्ध दूध मिल सके। चार हजार महिला सुरक्षा बल कर्मियों को भर्ती किया गया है। 17 हजार पुरुष बल कर्मियों को भर्ती किया गया है। इस रेल बजट में सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया गया है। ज्ञात होता है कि इस बजट में गरीब के दर्द की अनुभूमि है। हम सभी जानते हैं कि हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने अपने बचपन के काफी दिन अपने पिता की सहायता करते हुए गुजारे हैं। वह दर्द इस बजट में नजर आता है। रेलवे स्टेशन की चाहर दीवारी, सीसीटीवी, ऑटोमैटिक डोर क्लोजर और टूटी पटरियों की जानकारी के लिए अल्ट्रासोनिक सिस्टम लगाया जाएगा। गरीब जनता के लिए स्टेशनों पर आरओ का स्वच्छ जल उपलब्ध कराया जाएगा। रेलवे स्टेशन की लाइनों से गंदगी उठाने की व्यवस्था की जाएगी। शौचालयों की स्वच्छता पर विशेष ध्यान दिया जाएगा। पचास बड़े रेलवे स्टेशनों में सफाई के काम को आउट सोर्स किया जाएगा और सफाई बजट के एलोकेशन में 40 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इस बजट को पढ़ कर लगता है कि माननीय रेल मंत्री जी ने भी स्वयं लंबे समय रेल यात्रा में गुजारा है। आम यात्री की समस्याओं को प्राथमिकता दी गई है। उनकी समस्याओं को साझा है और अनुभव किया है। ऐसा लगता है कि बेहतर क्वालिटी, मैकेनिकल, लाउंडरी, नेक्स्ट जेनरेशन टिकट रिजर्वेशन के लिए हर मिनट 7200 टिकट बुक होंगे। कंप्यूटराइज्ड पार्सल मैनेजमेंट, ब्रांडेड कंपनी से कैंटरिंग की सुविधा ताकि अच्छे और स्वच्छ खाना यात्रियों को मिल सके। रेलवे स्टेशनों पर फूड कोर्ट, बुजुर्गों के लिए बैटरी से चलने वाली गाड़ियों और स्टेशनों पर एक्सक्लेटर लगाए जाएंगे। जहां एक और हाई स्पीड ट्रेन, बुलेट ट्रेन की मांग देश में रही है, उसे भी बजट में रखा गया है। इसके द्वारा सफर को दोगुनी गति से तय किया जाएगा। यह महत्वकांक्षी कदम भी इस बजट में उठाया गया है।

हमारे देश में पर्यटन और देश का दर्शन अधिक नागरिक तीर्थ यात्रा के रूप में करते हैं। इस भावना को समझते हुए, देश की आत्मा को समझते हुए अनेकों तीर्थ सर्किट जोड़े गए हैं। देवी सर्किट, ज्योतिर्लिंग सर्किट, जैन सर्किट, क्रिश्चियन सर्किट, मुस्लिम सर्किट, सिख सर्किट, बौध सर्किट इससे रेल यात्रा को यात्रियों के मनपसंद बनाया गया है।

मान्यवर, उत्तर प्रदेश की जनता ने प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की जीत में ऐतिहासिक योगदान दिया है। 80 सांसदों में से 70 सांसद उत्तर प्रदेश की जनता ने भारतीय जनता पार्टी की सरकार के चुन कर भेजे हैं और पश्चिम उत्तर प्रदेश से, जहां का मैं रहने वाला हूँ पूरे के पूरे सांसद भारतीय जनता पार्टी के हैं, परंतु पश्चिमी उत्तर प्रदेश इस रेल बजट से बिलकुल ही अछूता रह गया है। मैं चाहता हूँ कि लोकसभा बिजनौर और निकटवर्ती क्षेत्र मतलब पश्चिम उत्तर प्रदेश की तात्कालिक सुधार की आवश्यकताओं पर विशेष ध्यान दिया जाए। दिल्ली सहारनपुर की दूरी केवल 170 किलोमीटर है, लेकिन इसे तय करने में पांच घंटे लग जाते हैं इसकी दो घंटे की यात्रा होनी चाहिए। सिंगल लाइन के कारण ट्रेन को वहां पहुंचने में पांच घंटे लग जाते हैं। यह डबल लाइन होना चाहिए। दिल्ली देहरादून ट्रेन रुड़की हरिद्वार हो कर जाती है, जिसके कारण सहारनपुर, जिसकी दूरी केवल 40 किलोमीटर है, लेकिन दो घंटे लगते हैं। सहारनपुर से मिर्जापुर, विकासपुर, देहरादून की लाइन का निर्माण अति आवश्यक है। सहारनपुर से बरेली पैसेंजर ट्रेन चलाई जाए। लकड़ी के काम के लिए प्रसिद्ध नगीना से जनसेवा एक्सप्रेस 5209 और 5210 तथा हरिद्वार इलाहबाद एक्सप्रेस 4315 और 4316 पर रोकने की व्यवस्था की जाए। मान्यवर, कोटद्वार दिल्ली एक्सप्रेस को यदि नजीबाबाद से यदि छह बजे सुबह प्रस्थान किया जाए और रात को सात बजे दिल्ली से प्रस्थान किया जाए तो पश्चिम उत्तर प्रदेश के व्यापारी हैं, उनका बहुत लाभ होगा। बिजनौर हस्तीनापुर मेरठ रेल लाइन का निर्माण अति आवश्यक है, इस लाइन के निर्माण से महाभारत के तीर्थस्थान जुड़ेगे तथा पूरी जनता लाभांविता होगी। पश्चिम उत्तर प्रदेश के नागरिक उन्नत कृषि भूमि के स्वाभिमानी किसान हैं। जितनी जल्दी उन्होंने अपने भोले हृदय से एकतरफा चुनाव परिणाम इस सरकार के पक्ष में दिया है, उतनी ही आशाएं उस क्षेत्र के मतदाताओं की हैं, जहां एक और चुनाव परिणाम सराहनीय हैं, दूसरी और यह जनता के विश्वास पर खरा उतरने की चुनौती भी है। मुझे आशा है, माननीय मंत्री जी इस भावना को ध्यान में रखते हुए, मेरे सुझावों को शीघ्र ही क्रियान्वित करवाने का कष्ट करेंगे।

[अनुवाद]

*श्री पी.आर. सेनथिलनाथन (शिवगंगा) : यह मेरा पहला भाषण है। सबसे पहले मैं मुझे संसद सदस्य बनाए जाने के लिए तमिलनाडु की

माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुरचिथलैया अम्मा का धन्यवाद करता हूँ। एआईएडीएमके 16वीं लोक सभा की तीसरी सबसे बड़ी पार्टी है। तमिलनाडु से 39 संसद सदस्यों में से 37 एआईडीएमके हैं। यह माननीय डॉ. पुरचिथलैया की शानदार उपलब्धि है। भारतीय रेल एकता की प्रतीक है, क्योंकि यह दूरी, जाति, पंथ, भाषा और धर्म जैसे विभिन्नता के कारकों से हटकर देश के लोगों को आपस में जोड़ती है। मैं सराहनीय रेल बजट पेश करने के लिए माननीय रेल मंत्री को भी बधाई देता हूँ। तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुरचिथलैया अम्मा ने एनडीए सरकार के रेल बजट का स्वागत किया है।

तिरुक्कुरल का एक दोहा है कि, "एक न्यायप्रिय राजा, जो अपने लोगों के साथ न्याय करता है और उनका पोषण करता है, उसका सर्वशक्तिमान के रूप में अभिवादन किया जाएगा" मैं तमिलनाडु राज्य पर न्यायपूर्ण तरीके से शासन करने के लिए डॉ. पुरचिथलैया अम्मा का अभिवादन करता हूँ।

रेल बजट में यह घोषणा की गई थी कि त्योंहारी सीजन के दौरान मेलमावतुर और वेलंकणी तक विशेष रेलगाड़ियां चलाई जाएंगी। श्रीरंगम तमिलनाडु का दिल है, जो शिव और विष्णु के कई मंदिरों से घिरा हुआ है। डॉ. पुरचिथलैया अम्मा ने श्रीरंगम में एक तीर्थयात्री आवास का उद्घाटन किया है। भारतीय रेलवे को इससे आगे बढ़ते हुए देशभर में सभी महत्वपूर्ण तीर्थस्थल केन्द्रों पर तीर्थयात्री आवास बनाने चाहिए।

मैं रेलवे से जुड़ी कुछ मांगें भी माननीय रेल मंत्री के ध्यानार्थ लाना चाहता हूँ। करईकुडी - पट्टूकोताई - तिरुवरुर शोड गेज (बड़ी लाइन) परियोजना गत तीन वर्षों से लंबित पड़ी है। यह परियोजना पांच वर्ष पहले शुरू हुई थी और इसका काम अब भी लंबित पड़ा है। मेरा निवेदन है कि 148 किलोमीटर लंबी इस रेल परियोजना से जुड़े काम में तेजी लाई जाए।

'सिलंबु एक्सप्रेस' तिरुचि और करईकुडी होते हुए मनमदुरै और चेन्नई के बीच हफ्ते में दो बार चलती हो इस ट्रेन को दैनिक आधार पर चलाया जाना चाहिए। इससे रेलवे को अतिरिक्त राजस्व जुटाने में मदद मिल सकेगी। यह मांग मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों द्वारा लंबे समय से की जा रही है। मैं यह भी निवेदन करता हूँ कि करईकुडी रेलवे स्टेशन पर अतिरिक्त प्लेटफॉर्म और ओवरब्रिज बनाए जाने चाहिए। तिरुवनमलाई और तिरुपति के बीच रेल सेवा होनी चाहिए। करईकुडी, तिरुचि और तिरुवनमलाई होते हुए रामेश्वरम से तिरुपति तक एक नई दैनिक पर्यटक सेवा शुरू की जानी चाहिए। मैं निवेदन करता हूँ कि पुदुचेरी - कन्याकुमारी एक्सप्रेस ट्रेन और कोयंबटूर - रामेश्वरम एक्सप्रेस ट्रेन के फेरे बढ़ाए जाएं। रामेश्वरम से विभिन्न जगहों तक और रेलगाड़ियां चलाए जाने की भी मांग

है। रामेश्वरम को रेल संपर्क द्वारा उत्तरी भारत के कई स्थानों के साथ जोड़ा जाना चाहिए। इस मांग पर कृपया ध्यान दिया जाए। इसके साथ ही, तिरुचि, इरोड और बैंगलुरु होते हुए रामेश्वरम और मैसूर के बीच एक नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जानी चाहिए।

मदुरै - करई कुडी शेड गेज रेल लाइन परियोजना 2008 से लंबित पड़ी है। 2011 में व्यय के विवरण को अंतिम रूप दिया गया था। लेकिन गहन सर्वेक्षण करवाने संबंधी 2012 के आदेश का कोई निष्कर्ष नहीं निकला और उसे कार्यान्वित नहीं दिया गया।

छेतीनाडु एक पारंपरिक स्थल है, जिसे हेरिटेज टूर के लिए जाना जाता है। छेतीनाडु के आसपास तीर्थस्थल केन्द्र जैसे, पीरनमलाई, कुनरकुडी, पिल्लैयरपत्ती, तिरुकोशित्यूर, अरिमाकुडी सांस्कृतिक, शैक्षणिक और आध्यात्मिक रूप से प्रसिद्ध हैं। इस क्षेत्र में और अधिक रेल रूट होने चाहिए। करईकुडी शैक्षणिक और औद्योगिक गतिविधियों का केन्द्र है। उद्योगपतियों के फोरम ने इस संबंध में माननीय रेल मंत्री को पत्र भी लिखा है। मैं तिरुपत्तूर और मेलुर होते हुए करईकुडी और मदुरै के बीच नए रेल रूट शुरू करने का अनुरोध करता हूँ। तिरुपत्तूर सिंगमपुनारी, कोटमपत्ती और नाथम होते हुए करईकुडी से डिडुगुल तक नया रूट शुरू किया जाना समय की जरूरत है। अलंगुडी, अरंथांगी, ईस्ट कोस्ट रोड, थोड़ी, रामनाथपुरम, तिरुछेंदुर, तूतिकोरिन को जोड़ने वाले पुदुकोत्तई और कन्याकुमारी के बीच तुरंत नया रेल रूट शुरू किया जाना चाहिए। सर्वेक्षण 2008 में पूरा हुआ था और व्यय का आकलन 2011 में कराया गया था। इसके बाद भी यह परियोजना 2012 से सर्वेक्षण के नाम पर टंडे बस्ते में पड़ी है। चैन्नई और रामेश्वरम के बीच डबल रेल लाइन होनी चाहिए। देश के दक्षिणी छोर तक आने वाले देश के विभिन्न भागों के पर्यटकों के हित में यह डबल रेल लाइन प्रचालित की जानी चाहिए।

नई दिल्ली और रामेश्वरम के बीच नई ट्रेन सेवा शुरू किए जाने की मांग भी लंबे समय से की जा रही है। भुवनेश्वर एक्सप्रेस और वाराणसी एक्सप्रेस, जो साप्ताहिक आधार पर चलती हैं, उन्हें दैनिक आधार पर चलाया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री से इन मांगों को पूरा करने का निवेदन करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : माननीय सभापति जी, मैं सबसे पहले कहना चाहूंगा कि इस देश की 124 करोड़ जनता ने और खासतौर पर आम आदमी ने, बेरोजगार नौजवान, छात्र गरीब और किसान ने जिस झूठ को सत्य मानकर इस देश की भारतीय जनता पार्टी पर विश्वास करके अपने विश्वास और उम्मीद को इनके सहारे छोड़ा, एक महीने और कुछ

दिनों के अंदर सबसे बड़ा दुश्मन यदि इस बड़ी ताकत का कोई हुआ तो आप सबसे बड़े दुश्मन बन बैठे। भागवादी, भगवानवारीदी और भोगवादी के फेर में इस देश की जनता भारतीय संस्कृति की गंगा जमुना से लेकर, कश्मीर से कन्याकुमारी तक फंस गई। समाजवाद, साम्यवाद और सौहार्द का यदि प्रतीक है तो वह रेल है। यह रेल दुनिया को अपनी और आकर्षित करती है। भारतीय लोकतंत्र की मूल छाप यदि रेल है तो वह रेल... (व्यवधान) इस देश की 124 करोड़ जनता की पहचान है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि बिहार ने तो आपको बहुत कुछ दिया। आप देश के दुश्मन तो बने ही लेकिन बिहार की जनता के आप सबसे बड़े दुश्मन क्यों बने गये? 7000 करोड़ प्रोजेक्ट्स जो रेलवे के हैं, वे बिहार में अधर में पड़े हैं। दुर्भाग्य यह है कि माननीय गौड़ा साहब, आपको इस बात का पता है कि नहीं है कि दुनिया के सबसे बड़े विश्व के इतिहास में यदि लोकतंत्र की सबसे बड़ी धरती और जननी यदि कहीं है तो वह वैशाली है। वह आपको याद नहीं आया। रामायण की कथा और गाथा पर भगवान और भागवादी की बदौलत जीने वाले आपको सीतामढ़ी सीता की जननी की जन्मभूमि याद नहीं आई।

विश्व के इतिहास में नालंदा जो दुनिया का सबसे बड़ा मूल केन्द्र है, राजगीर जो बुद्ध और महावीर की तपोभूमि है, आपको वह विश्वविद्यालय, नालंदा और राजगीर याद नहीं आया। आप जब बोधगया, दुनिया नहीं विश्व के इतिहास में बुद्ध की धरती बोधगया को जब आप भूल सकते हैं, शेरशाह की धरती सासाराम को जब आप भूल सकते हैं, बाबू वीर कुंवर सिंह की धरती को जोड़ने वाली लाइन को जब आप भूल सकते हैं और मैं एक बात और कहना चाहूंगा... (व्यवधान) बिहार के बारे में बता दूँ कि जहां तीन हिस्सा जमीन बाढ़ और तूफान से भरी रहती है, कोसी के इतिहास में कोसी जो मेरा इलाका है, मैं फिर बता देना चाहता हूँ, हर साल उस इलाके की स्थिति दरभंगा, सीतामगढ़ी से लेकर, मोतीहारी से लेकर जयनगर, निर्मली, सहरसा, पूर्णिया, मधेपुरा, कटिहार, भागलपुर का जो यह इलाका है, जहां बाढ़ से पूरी तरह से लोग प्रभावित होते हैं और उस इलाके के बारे में मैं बहुत ज्यादा नहीं कहना चाहूंगा। मैं आपसे रेल की परियोजना के बारे में कहना चाहूंगा। मैं विषयान्तर नहीं जाऊंगा।

माननीय सभापति : पांच मिनट हो गए हैं। आप आधे मिनट में कन्कलूड कीजिए, नहीं तो मैं अगले मँबर को बुला रहा हूँ।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : महोदय, मैं नंबर एक करके बोलूंगा। मैं गिना देता हूँ। आपने बिहार को मात्र चार ट्रेन दी।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : मैं क्या करूँगा टाइम नहीं है।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : मैं दो से तीन मिनट में कन्कलूड कर दूंगा। आप घड़ी देख लीजिए।...*(व्यवधान)* सहरसा से लेकर पूर्णिया मुरलीगंज की रेलवे लाइन है, आप देख लीजिए कि मात्र 25 करोड़ रुपया दिया। कुरसेला से बिहारीगंज के लिए 10 लाख रुपया दिया जबकि बिहारीगंज सिंधेश्वर स्थान जो शिव की सबसे बड़ी नगरी है, होते हुए भीमनगर जाना था। आपने बिहारीगंज से चौसा होते हुए भीपुर दिया। सुपौल से अररिया को 10 लाख रुपया मात्र दिया। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने निर्मली रेलवे पुल का शिलान्यास किया था।...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : पांच मिनट हो गए हैं।

श्री राजेश रंजन : महोदय, मैं तीन मिनट में कन्कलूड कर दूंगा।

माननीय सभापति : क्या करें आपकी पार्टी का कुछ भी टाइम नहीं है। आपकी स्पेशल रिक्वेस्ट पर बोलने का मौका दिया।

श्री गणेश सिंह।

...*(व्यवधान)*

श्री राजेश रंजन : मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूँ।...*(व्यवधान)* मैं दो मिनट में अपनी बात खत्म कर रहा हूँ।...*(व्यवधान)* मैं इसे सबमिशन के लिए रख दूंगा।...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : एक बार आपने भाषण चालू कर दिया तो सबमिशन नहीं कर सकते हैं।

श्री राजेश रंजन : मैं भाषण नहीं दूंगा। रेल की परियोजनाओं की सूची मैं टेबल पर लेकर दूंगा।

माननीय सभापति : आप यह नहीं कर सकते। सिर्फ गणेश सिंह जी की बात रिकॉर्ड में जाएगी।

(व्यवधान)...*

[अनुवाद]

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप या तो भाषण दे सकते हैं या अपना भाषण सभा उपटल पर रख सकते हैं।

...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : यह अध्यक्ष महोदय का निर्णय है। यह मेरा निर्णय नहीं है।

...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, कृपया व्यवस्था बनाए रखें।

...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : आप इसे माननीय मंत्री को दे सकते हैं।

श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर) : मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर विचार रखने का अवसर दिया। मैं, माननीय रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका स्वागत एवं समर्थन करता हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र छोटा उदयपुर जो आदिवासी क्षेत्र है, के लिए मांग करता हूँ कि प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो डेमू ट्रेन चल रही है, उसे दिन में चार बार चलाना जरूरी है। आज प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो ट्रेन चल रही है, उन चार ट्रेनों में से तीन ट्रेनों में शौचालय की कोई सुविधा नहीं है, जिसकी वजह से बच्चे, महिलाएं और सीनियर सिटीजन और बीमार लोगों को भारी परेशानी भुगतनी पड़ती है। मैं मांग करता हूँ कि सभी ट्रेनों में शौचालयों की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

प्रतापनगर से छोटा उदयपुर के बीच बड़े रेलवे स्टेशन पर पैसंजरों को टिकट लेने के लिए जो सुविधा है, वह बहुत ही कम है। इसके लिए टिकट काउंटर ज्यादा समय तक खुला रहे और मुसाफिरों को सुविधा रहे, उसके लिए दूसरी टिकट काउंटर भी खुलवाई जाये, ताकि बड़ौदा से छोटा उदयपुर के बीच जो पैसंजर आते-जाते रहते हैं, उनको जो भारी परेशान भुगतनी पड़ती है, उस परेशानी से दूर रहे। और दूसरी बात बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच पार्सल की भी सुविधा उपलब्ध नहीं है। आज बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच धीरे-धीरे उद्योग काफी स्थापित हो रहे हैं और उद्योगों को रेलवे के मालवाहक डिब्बों की काफी मांग है। अतः मालवाहक डिब्बे मुहैया करवाये जाये।

छोटा उदयपुर से धार तक नयी रेल लाइन का बहुत धीमी गति से काम चल रहा है। छोटा उदयपुर से अलीराजपुर का बजट करीब 175 करोड़ है, जो इस बार रेल मंत्री जी ने सिर्फ 35 करोड़ ही दिया है, वह बहुत ही कम है। मैं मांग करता हूँ कि नई रेल लाइन करे ज्यादा-से-ज्यादा बजट देने की जरूरत है। यह लाइन वनवासी क्षेत्र से गुजर रही है, जिसकी वजह से रेल मार्ग शुरू होने से आदिवासी क्षेत्र का विकास होगा। प्रतापनगर, छोटा उदयपुर अलीराजपुर और धार तक लाइन को पूर्ण करना और जल्दी पूर्ण करना बहुत जरूरी है।

आज छोटा उदयपुर, प्रतापनगर तक रेल लाइन चल रही है और छोटा उदयपुर से मुंबई तक कोई ट्रेन नहीं चल रही है। मुंबई तक की ट्रेन की सुविधा दी जाये और साथ-साथ छोटा उदयपुर से अहमदाबाद जाने के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाये। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि दोनों तरफ से उक्त रूट पर ट्रेन चलायी जाये।

मेरे क्षेत्र से प्रतापनगर से जम्बूसर तक की दूरी करीब 49 कि.मी. है और जम्बूसर से समन 24 कि.मी. है, जो नैरोगेज है। उन्हें गेज परिवर्तन करके ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। जिसकी वजह से मध्य

गुजरात के पैसेंजर और आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए ये लाइन ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। ये लाइन करने से समनी से भरूच और दहेज और वहां के भावनगर तक आने-जाने के लिए बहुत छोटा रास्ता बन जाता है और भावनगर से जलमार्ग के लिए फेरीबोट भी चलने वाली है, तो मध्य गुजरात से भावनगर जाना बहुत सुविधाजनक रहेगा। मैं मांग करता हूँ कि जो मेरे क्षेत्र डभोई से समलाया नैरोगेज है, उसको भी ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। ये लाइन शुरू होने से डभोई से दिल्ली तक की सीधी लाइन पैसेंजरों को मिल जायेगी। और ये लाइन बनने से वाघोडीया-मंजूसर-समलाया जीआईडीसी को जोड़ने वाली लाइन मिल जायेगी। ये लाइन जोड़ने से पैसेंजर और मालवाहक डिब्बे जुड़ने से रेलवे को भी फायदा होगा और पैसेंजरों को भी फायदा होगा।

चाणोद और नर्मदा नदी का बहुत बड़ा धार्मिक महत्व है। धार्मिक दृष्टि से बहुत सारे श्रद्धालुओं का आना-जाना रहता है और मातृ-पितृ का तर्पण होता है। यहां पूजा के लिए देश ही नहीं, बल्कि विदेश से भी चाणोद आते-जाते रहते हैं। पहले डभोई से चाणोद तक रेल लाइन चलती थी, अब बंद हो गयी है। मैं चाणोद तक की ये पुरानी रेल लाइन को हेरिटेज रेल लाइन चलाने की मांग करता हूँ। क्योंकि चाणोद श्रद्धालुओं के लिए पूजा-पाठ व इसके अलावा आजादी के समय में तात्या टोपे और पेशवा और ऐसे हित सारे महानुभाव महापुरुषों ने इस चाणोद में आश्रय लिया था। इसलिए चाणोद ऐतिहासिक स्थल भी है। इसी को ध्यान में रखते हुए डभोई रेल लाइन को हेरिटेज रेल लाइन चलाने का प्रावधान किया जाये।

मेरे चुनाव क्षेत्र में केवडीया कॉलोनी, जहां सरदार सरोवर बांध बना है, जो गुजरात के लिए बहुत महत्व का बांध है। यह गुजरात के लिए जीवनरेखा की तरह है। वहां विश्व की सबसे बड़ी प्रतिमा लौह पुरुष सरदार वल्लभ भाई पटेल की प्रतिमा बनने जा रही है। केन्द्र सरकार ने इस प्रतिमा के लिए बजट का भी प्रावधान किया है और आने वाले दिनों में यह बहुत बड़ा टूरिस्ट के लिए महत्व का स्थान बनने जा रहा है।

मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि आने वाले दिनों का ध्यान में रखते हुए अभी जो ट्रेन राजपीपला तक चल रही हैं, उनको केवडीया तक चलाने के लिए राजपीपला से केवडीया तक नयी रेल लाइन बिछाने का प्रावधान किया जाये और उसके बाद केवडीया से तनखला और तनखला से छूछापूरा रेल को नैरोगेज से परिवर्तन करके ब्रॉडगेज किया जाये।

मेरे क्षेत्र में चांपानेर जो पुराना नैरोगेज रेलवे स्टेशन था, आज चांपानेर वर्ल्ड हेरिटेज में शामिल हुआ है। चांपानेर से जुड़ा हुआ पावागढ़, जो महाकाली का तीर्थस्थान है, लाखों श्रद्धालु देवीदर्शन और वर्ल्ड हेरिटेज

चांपानेर को देखने और समझने के लिए आते हैं। मेरी मांग है कि पुरानी नैरोगेज लाइन पर हालोल से शिवराजपुर, चांपानेर, पानीमाइन्स तक गेज परिवर्तन करके लोगों को और श्रद्धालुओं को आने-जाने की सुविधा देकर ये ब्रॉडगेज लाइन तुरंत परिवर्तन करने के लिए बजट में सम्मिलित किया जाये।

*श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद) : माननीय नरेन्द्रभाई मोदी जी की अगुवाई में माननीय रेल मंत्री जी ने जो इस साल का रेलवे बजट प्रस्तुत किया है, वह रेलवे के विकास में तेजी और रेलवे यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखने वाला है। मैं इस रेलवे बजट के लिए सरकार का आभार व्यक्त करता हूँ। रेलवे के विकास में विदेशी एवं निजी क्षेत्र से पैसा एकत्र करके लम्बित परियोजनाओं को पूरा करने पर ध्यान दिया है। यह रेलवे बजट में इतने पैसे का प्रावधान करने का प्रयास किया है जो एक तरह से जनरल बजट के बराबर हो जाता है।

देश में लम्बी यात्रा वाली 5 नई जन साधारण रेल सेवा चलाई हैं। इससे गरीब एवं मध्यम वर्ग के लोगों को लम्बी यात्रा करने में सुविधा होगी। जिन शहरों में रेलवे की भारी मांग थी, वहां पर 5 प्रीमियम रेल सेवाएं एवं 6 एसी एक्सप्रेस रेल सेवाएं चलाई हैं जो महत्वपूर्ण शहरों के लिए हैं, इससे रेलवे की आमदनी बढ़ेगी। जिन क्षेत्रों में रेलवे की काफी भीड़-भाड़ रहती है, वहां पर सरकार ने 27 पई एक्सप्रेस रेल सेवाएं शुरू करने की घोषणा की है, इससे भीड़-भाड़ वाली रेल सेवाओं में यात्रा करने में आसानी एवं अत्यंत सुविधा होगी।

जहां पर सड़क यातायात के साधन कम हैं या व्यस्त हैं, वहां पर सरकार ने 8 पैसेंजर रेल सेवाएं, 2 मेमू रेल सेवाएं एवं 5 डेमू रेल सेवाएं चलाई हैं। इससे स्थानीय लोगों को कार्यालय आने-जाने, विद्यार्थियों को स्कूल आने-जाने एवं स्थानीय व्यापारियों को रेलवे यात्रा करने में काफी लाभ पहुंचेगा। इस बजट में 11 ट्रेनों का विस्तार किया गया है, इससे यात्रियों को अपने गंतव्य स्थान पर पहुंचने में जो दिक्कत आ रही है, वह दूर होगी एवं इससे रेलवे को राजस्व भी प्राप्त होगा।

नई जगहों पर नई रेल लाइन बनाने हेतु 18 नये सर्वेक्षण किये जाने का ऐलान इस रेलवे बजट में है। इससे नई जगहों पर रेल सुविधा मिलने के अवसर वंचित लोगों को मिलेंगे। इसके लिए इस रेलवे बजट में रेलवे दोहरीकरण हेतु रेलवे सर्वेक्षण, तीसरी रेलवे लाइन बनाने एवं मीटर रेलवे लाइनों को ब्रॉडगेज रेलवे बनाने जैसे कार्य को किये जाने का प्रावधान है। इससे देश की रेलवे सेवाओं को आधुनिक बनाने के अवसर मिलेंगे। इससे आने वाले दस सालों में रेलवे की तस्वीर तरक्की वाली बनेगी। तरक्की वाली रेल सेवाओं से निःसंदेह रेलवे यात्रियों की यात्रा को सुविधाजनक

एवं आरामदायक बनाया जा सकता है, जो इस रेलवे बजट की मुख्य विशेषता है।

इस रेलवे बजट में माननीय प्रधानमंत्री जी ने मन में देश के विकास एवं लोगों को अधिक से अधिक सुविधा दिये जाने वाले कार्यों को देखा जा सकता है और रेल मंत्री जी ने देश के रेलवे हालात को सुधारने के लिए जो कदम उठाये हैं और रेलवे की जो सही स्थिति पेश की है, उसके लिए वह धन्यवाद के पात्र हैं।

यह बजट पूरे देश को ध्यान में रखकर बनाया गया है। पूर्व के रेलवे बजट राजनैतिक आधार पर होते थे। देश में रेलवे के पास जो संसाधन हैं, उनका समुचित उपयोग और रेलवे के विस्तार के लिए अलग से धन की व्यवस्था करने के लिए विदेशी एवं निजी क्षेत्र को आकर्षित करने के लिए कई कदम उठाये हैं, जिससे देश की जीवन रेखा माने जाने वाली भारतीय रेलवे को सुधारने का काम माननीय रेल मंत्री जी ने किया है। माननीय रेल मंत्री जी ने जो कदम इस रेलवे बजट द्वारा उठाये हैं, उससे देश के अर्थतंत्र को गति एवं रेलवे विस्तार करने में सहायता मिलेगी एवं सीमेंट, खाद, कोयला, इस्पात इत्यादि रेलवे द्वारा ढोने के कार्य में तेजी लाने एवं इसको गंतव्य स्थान पर पहुंचाने में अब कम समय लगेगा। मुझे पूरा विश्वास है कि आने वाले 10 वर्षों में भारतीय रेलवे दुनिया की श्रेष्ठ रेलवे होगी। इस बजट में रेलवे को पहाड़ों, जम्मू और कश्मीर के क्षेत्रों में पहुंचाने का कार्य सोचा गया है, इस तरह से देश में पहली बार भारतीय रेलवे जनता तक पहुंची है।

मैं गुजरात के दाहोद जिले का सांसद हूँ और यहां पर रहने वाले लोगों की समस्याओं से सरकार को अवगत कराना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के परेल इलाके में एक इंजन कारखाना है और इस कारखाने के पास स्टाफ की कमी है, जिससे इसके उत्पादन पर असर पड़ रहा है, जबकि दूसरी ओर इस कारखाने का उन्नयन किया जा सकता है, क्योंकि इस कारखाने के पास 1600 एकड़ जमीन है एवं 750 एकड़ जमीन का प्रयोग नहीं किया जा रहा है और जिस जगह पर यह कारखाना है, उसके पास कई जनजाति वर्ग रहते हैं, जिनके पास कोई काम नहीं है। उनको समुचित प्रशिक्षण देकर इस कारखाने में इन जनजातियों को रोजगार दिया जा सकता है। यह कारखाना देश के मध्य में स्थित है, जहां से इंजन को आसानी से भेजा जा सकता है। मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहूंगा कि सरकार ने इस रेल बजट द्वारा इस कारखाने का उत्पादन 50 इंजन से बढ़ाकर 107 कर दिया है एवं माल डिब्बों का उत्पादन 250 से बढ़ाकर 450 कर दिया है।

मेरे संसदीय क्षेत्र में 25 साल पूर्व दाहोद से इंदौर तक नई रेलवे लाइन जोड़ने का कार्य शुरू हुआ था, जो आज तक पूरा नहीं हुआ है, जबकि

यह रेलवे लाइन अत्यंत पिछड़े क्षेत्रों में है और इन क्षेत्रों में आदिवासी बहुत बड़ी संख्या में रहते हैं। इस रेलवे मार्ग के बनने से उत्तर एवं दक्षिण के बीच रेल यात्रा एवं माल को लाने-भेजने में कम समय लगेगा। इस परियोजना को अभी तक इस कारण पूरा नहीं किया जा सका है, क्योंकि रेलवे बजट में इसके लिए पर्याप्त धन उपलब्ध नहीं कराया जाता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि जहां-जहां पर जनजातियां निवास करती हैं वहां पर रेल सेवा को पहुंचाना चाहिए, जिससे इन जनजातियों को राष्ट्रीय विचारधारा के अंतर्गत लाया जा सके और उनका विकास किया जा सके। सरकार का धन्यवाद कर रहा हूँ कि सरकार ने इस परियोजना की धनराशि 250 करोड़ इस वर्ष उपलब्ध कराई है, जो पिछले साल 70 करोड़ थी।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के अंतर्गत लीमखेड़ा शहर है, जो इस जिले का मुख्यालय है। इस क्षेत्र एवं आस-पास की जनता के लिए लीमखेड़ा में शान्ति एक्सप्रेस, गुजरात सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, स्वराज एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना जनहित में है। इस पर गहनता से विचार किया जाये। लीमखेड़ा में प्रतिदिन 3 हजार रेलवे यात्री आते-जाते हैं, परंतु इस स्टेशन पर यात्रियों के लिए पेयजल उपलब्ध नहीं है और बैठने के लिए स्टैंड की कमी है। स्टेशन पर गंदगी व्याप्त रहती है। इस रेलवे स्टेशन का प्लेटफॉर्म बहुत छोटा है, जिससे यात्रियों को रेलों में चढ़ने एवं उतरने में काफी कठिनाई होती है। इसलिए प्लेटफॉर्म की लम्बाई को समुचित स्तर तक बढ़ाया जाये। रेलवे आधुनिकता की तरफ बढ़ रहा है, इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन विंडो खोली जाये। पैदल पुल सीधा बाहर की तरह होना, जो कि 2 ट्रेक के अंदर है, पुल को थोड़ा लम्बा कर बढ़ा दिया जाए तो यात्रियों को ट्रेक पार न करना पड़े और सीधे पैदल पुल से बाहर को जाया जा सके। लीमखेड़ा रेलवे कॉलोनी जाने हेतु अगर हनुमान मंदिर की तरफ से भूमिगत पार पथ बनाया जाये तो लीमखेड़ा बाजार की तरफ से आने-जाने वालों को 1 नम्बर प्लेटफार्म स्टैंड पर भी आपातकाल में एम्बुलेंस या अन्य छोटे वाहन से ले जाया सकता है। इस रेलवे स्टेशन पर चाय नाश्ता के लिए एक रिफ्रेशमेंट स्टॉल की व्यवस्था की जाये।

मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

श्री गणेश सिंह (सतना) : माननीय सभापति, नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार का पहला रेल बजट है, मैं इसका स्वागत करता हूँ। देश में रेलवे की नाजुक हालत है। पूर्ववर्ती सरकार ने रेलवे की लगातार उपेक्षा की है। देश के इतने बड़े भू-भाग पर रेलवे का नेटवर्क है। पूर्ववर्ती सरकार ने अगर सही ढंग से रेलवे को चलाया होता हो यह आज दुनिया में एक नंबर की रेल व्यवस्था हो जाती। इस रेल बजट के लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने कोशिश की है और आने वाले समय में देश की रेलवे व्यवस्था, सुरक्षा और संरक्षणा को पूरी तरह

उच्च स्तर की बनाने में कामयाब होंगे। रेलवे के नेटवर्क के बारे में सबको जानकारी है और पूर्व वक्ताओं ने बहुत बातें कही हैं, मैं उस विषय पर नहीं जाऊंगा लेकिन कुछ बातों पर जरूर ध्यान दिलाऊंगा।

आज हम रेलवे की खराब हालत देख रहे हैं जिसके लिए पूर्ववर्ती सरकार जिम्मेदार है। इसी सदन में लगातार हमने रेलवे को ठीक दिशा में ले जाने के लिए महत्वपूर्ण सुझाव रखे थे लेकिन उन सुझावों पर कभी अमल नहीं हुआ इसीलिए रेलवे की अव्यवस्था ऐसी बीमारी के रूप में बन गई कि जैसे कैंसर हो गया। माननीय रेल मंत्री ने कैंसर का इलाज शुरू किया है, थेरेपी शुरू हो गई है। मंत्री जी निश्चित तौर रेलवे को स्वस्थ करने में कामयाब होंगे। उन्होंने जिस तरह से रेलवे की तमाम व्यवस्थाओं को ठीक करने का प्रावधान इस बजट में किया है, चाहे वह रेलवे की सुरक्षा का मामला हो, चाहे यात्रियों की सुविधा का मामला हो, चाहे स्टेशनों के रख-रखाव का मामला हो, चाहे स्पीड ट्रेन के चलाने का विषय हो, चाहे बुलेट ट्रेन चलाने का विषय हो, चाहे हरीक चतुर्भुज योजना चलाने का विषय हो, इन तमाम सारे विषयों का उन्होंने उल्लेख किया है और किस तरह से करेंगे, यह भी उन्होंने कहा है।

हम इंफ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में एफडीआई लायेंगे। हमें पांच लाख करोड़ रुपए ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स को पूरा करने के लिए चाहिए, पचास हजार करोड़ रुपए हमें हर वर्ष चाहिए। लेकिन रेलवे को कहां से पैसा मिलेगा, कैसे हम योजनाओं को पूरा करेंगे। इसलिए उन्होंने कहा कि एफडीआई लाकर हम इंफ्रास्ट्रक्चर को ठीक करेंगे। हम नई रेल लाइनें बनायेंगे, ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स को ठीक करेंगे। इसी तरह से यात्रियों की सुविधा कैसे बढ़ें, खान-पान के मामले में मैं अभी देख रहा था, वाकई बजट में बहुत क्रांतिकारी कदम उठाने की कोशिश हुई है। पीपीपी मॉडल में हम स्टेशनों की साफ-सफाई करायेंगे, उनमें यात्रियों की सुविधाएं और कैसे बढ़ाई जाएं, खान-पान की व्यवस्था को हम कैसे प्रामाणिकता के साथ देने का काम करें, कैसे चलती हुई ट्रेनों में हम ब्रांडेड भोजन दे सकें और फिर उनका ऑडिट भी हो। आम तौर पर योजना तो बन जाती है, लेकिन वह योजना ठीक ढंग से चल रही है या नहीं चल रही है, यात्रियों को उसका लाभ मिल रहा है कि नहीं मिल रहा है। इसके लिए सरकार ने थर्ड पार्टी ऑडिट की व्यवस्था की है और ऐसी एजेंसियों तय की है कि वे अपनी रिपोर्ट देंगी, वे यात्रियों का फीड-बैक भी लेने का काम करेंगी। निश्चित तौर पर इससे व्यवस्था में सुधार होगा, इसका मुझे पूरा विश्वास है।

महोदय, आज रेलवे के पास बहुत सारी कमर्शियल लैंड का भी उपयोग करना चाहिए और कहीं न कहीं पीपीपी मॉडल में जो स्थानीय पूंजी निवेशक हैं, उन्हें देर रेलवे को अपनी आय बढ़ाने की कोशिश अवश्य करनी पड़ेगी। मैं माननीय मंत्री मजी से भी कहूंगा कि बहुत सारे रेलवे स्टेशनों को उन्होंने सिलैक्ट किया है, जिन रेलवे स्टेशनों में जो स्थानीय

संस्थाएं हैं, स्वयं सेवी संस्थाएं हैं, चैरिटेबल ट्रस्ट हैं, उन स्टेशनों को ऐसी संस्थाओं को देकर सुविधाएं बढ़ाने की कोशिश की है। यह वाकई में स्वागत योग्य कदम हैं। मैं उनके इस फैसले का स्वागत करता हूँ और देश के लोगों से कहूंगा कि वे आगे आएँ और इन सुविधाओं में निश्चित तौर पर अपनी भागीदारी निश्चित करें। हमारे देश की रेल का नेटवर्क दुनिया में वाकई अद्भुत नेटवर्क है। लेकिन सचार्इ यह है कि हम उसे प्रामाणिकता की नजर से नहीं देख पा रहे हैं। जब हम स्टेशनों में जाते हैं तो वहां गंदगी का माहौल होता है। जब हम यात्री गाड़ियों में चलते हैं तो छीना-झपटी होती है, अवैध वेंडरों द्वारा हमें भोजन दिया जाता है, जिसके चलते यात्रियों को बहुत निराशा होती है। लेकिन आज इन सारी चीजों को रोकने की जरूरत है। कहने के लिए बहुत छोटी बात है, लेकिन वह इतनी महत्वपूर्ण है कि जो हमारी रेलवे की प्रतिष्ठा है, उसे चार चांद लगाने में कामयाब हो सकती है और उसी तरफ हमारे रेल मंत्री जी का जो इशारा है, उसके लिए निश्चित तौर पर मैं उनका बहुत धन्यवाद करता हूँ।

इसके अलावा जो बड़े निर्णय लिये गये हैं, जैसे बुलेट ट्रेन चलाने का निर्णय है, 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से स्पीड ट्रेन चलाने का निर्णय लिया गया है। यह निर्णय हमारे जैसे देश में, जहां रेलवे का इतना पुराना नेटवर्क हो, इंफ्रास्ट्रक्चर ठीक से न हो और उसके बावजूद भी यह निर्णय लिया गया है, यह कोई आसान बात नहीं है। लेकिन ऐसी हिम्मत का काम कौन कर सकता है, यह हौसला किसमें है, ऐसा हौसला नरेन्द्र मोदी जी में हो सकता है, यह हौसला सदानंद गौड़ा जी में हो सकता है, हमारे सिन्हा जी में जो सकता है। इन लोगों ने इस बात का निर्णय लिया कि हम इस कठोर निर्णय को पूरा करके दिखायेंगे। जब सच्चे मन से पूरी तरह से कोशिश की जाती है तो निश्चित तौर पर वे हौसले और सपने पूरे होते हैं और इन सबमें ये लोग निश्चित तौर पर कामयाब होंगे।

अब मैं रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ, चूंकि समय कम है। मैं मध्य प्रदेश के पश्चिम-मध्य रेलवे से आता हूँ। मेरा रेलवे स्टेशन इलाहाबाद से जबलपुर के बीचों-बीच स्थित है, यह दो सौ किलोमीटर की दूरी है। यह बहुत बिजी ट्रेक है, यहां 120 से ज्यादा अप-डाउन ट्रेनें चलती हैं। हमारे यहां लगभग तीन लाख मीटर डीजल इंजिनों में डाला जाता है। लगभग 25 हजार यात्री चलते हैं। हमारे यहां लगभग तीन करोड़ रुपए से ज्यादा महीने में हम यात्रियों का पैसा रेलवे को देते हैं। इसी तरह से दस रैक्स हर रोज सीमेंट का लदान करते हैं और इतना सब कुछ देने के बावजूद भी वाकई में उस रेल लाइन की स्थिति ठीक नहीं है। मैंने आपसे निवेदन किया था कि जो स्टेशन हमारे लोक सभा क्षेत्र में है, जो जिस श्रेणी का है, उसे उस श्रेणी की सुविधा देने का काम करें।

साथ 7.00 बजे

लेकिन वह आज तक नहीं हुआ है। पूर्ववर्ती सरकार ने दो स्टेशनों, मैहर और सतना को मॉडल स्टेशन घोषित किया था, लेकिन ईमानदारी की बात है कि वे मॉडल स्टेशन कागज में रह गए, पूरे नहीं हुए। लेकिन मुझे पूरा विश्वास है कि हमारे रेल मंत्री जी उसको पूरा करेंगे। उन्होंने कहा है कि हम विश्वस्तरीय रेलवे बनाने के लिए कोशिश कर रहे हैं और कुछ स्टेशनों का उन्होंने चयन भी किया है। सच्चाई तो यह है, मुझे कहना तो नहीं चाहिए, लेकिन पूर्ववर्ती सरकारों ने जिस तरह से वायदा किया था, आज हमारे देश की राजधानी, दिल्ली का रेलवे स्टेशन भी मॉडल स्टेशन नहीं कहा जा सकता है, उसको भी विश्वस्तरीय नहीं कहा जा सकता है। मैं मुद्दे पर आते हुए, अपने क्षेत्र के बारे में बात करूंगा। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन किया था कि हमारे यहां एक ट्रेन, राजकोट चलती है, जो ग्रीष्मकाल की है, सप्ताह में तीन दिन चलती थी। मेरे निवेदन पर आपने बहुत बड़ी अनुकंपा की और उसको वहां पर सप्ताह में एक दिन रैग्युलर चलाने की बात कही है। उन तीन दिनों में, ग्रीष्मकाल में जो आमदनी रेलवे को हुई है, अगर उसको आप देखेंगे तो आप स्वयं कह देंगे कि हमें उसको रोज चलाना चाहिए। मैं चाहूंगा कि उसके फेरे बढ़ा दें, दिन बढ़ा दें। सप्ताह में एक दिन आपने घोषणा की है तो उसको कम-से-कम तीन दिन कर दें। मेरा आपसे निवेदन है। इसी तरह से मेरे सतना रेलवे स्टेशन में टर्मिनल और अनुरक्षण की सुविधा नहीं है। जो भी ट्रेनें मेरे यहां आती हैं, वे 50 किलोमीटर रीवा जाती हैं, ताकि वहां टर्मिनल और अनुरक्षण के लिए उनको व्यवस्था मिल जाए। मेरे पास जगह है। हम चाहते हैं कि हमारे रेलवे स्टेशन में, जहां पर अभी माल लदान होता है, उसको दूसरी साईड हम आपको देते हैं। वहां पर माल लदान कर दीजिए, चूंकि शहर के बीचों बीच स्टेशन है। शहर से थोड़ा हटकर हम देते हैं। जगह में कोई दिक्कत नहीं है। उस जगह पर वाशिंग पिट बना दिया जाए। अनुरक्षण टर्मिनल सुविधा बना दी जाए। इसी तरह से हमारे यहां बहुत बड़ा व्यापार होता है। बंद डिब्बों में माल आता जाता है। लेकिन हमारे यहां वह व्यवस्था नहीं है। ड्राई पोर्टयार्ड की जो सुविधा होती है, मैं चाहता हूँ कि वह हमारे यहां पर हो जाए। इसी तरह से मैं चाहूंगा कि ललितपुर-सिंगरौली रेल लाइन, जो बुंदेलखंड की और विन्ध्य क्षेत्र की जीवन-रेखा है, यह बहुत वर्षों से बन रही है, लेकिन अधूरी पड़ी है। खजूराहों तक बनी है, खजूराहो से पन्ना नहीं बनी, पन्ना से इतना नहीं बनी, रीवा से सीधी नहीं बनी, सीधी से सिंगरौली नहीं बनी। उसमें अभी अपने 80 करोड़ रुपए दिए हैं। उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। लेकिन मुझे लगता है कि उसमें दो-तीन जगह काम करना जरूरी है। इसीलिए सत्तना से पन्ना और सीधी से रीवा की तरफ और सीधी से सिंगरौली की तरफ अगर रेल लाइन बनाई जाए तो अच्छा होगा, तभी समय पर पूरी होगी। मैं निवेदन

करना चाहता हूँ कि हमारे यहां कुछ गाड़ियां, जिनका हमारे यहां पर टैक्नीकल स्टॉपेज तो है, लेकिन कमर्शियल स्टॉपेज नहीं है। रेलवे को इससे बड़ा नुकसान हो रहा है। अगर आप कमर्शियल स्टॉपेज कर देंगे, इलाहाबाद से जो ट्रेन मुंबई की तरफ चलती है, 200 किलोमीटर में मेरा स्टेशन है, वहां पर डीजल तो लेती है, वहां पर स्टाप भी लेती है, लेकिन वहां पर कमर्शियल में यात्री नहीं लेती है। यात्रियों का स्टॉपेज देने में क्या दिक्कत है। आलरेडी आपका स्टॉपेज है। कमर्शियल स्टॉपेज दे दीजिए। रेलवे को आमदनी शुरू हो जाएगी। दिल्ली आने के लिए हमारे लिए एक ही गाड़ी है, जो रीवा से आनंद विहार तक आती है। आनंद विहार की स्थिति इतनी खराब है कि जब यहां से जाते हैं तो दो घंटे पहले जाना पड़ता है, पहुंच जाएं तो बड़ी मेहरबानी, ट्रेन मिल जाए तो मिल जाए, कई बार छट भी जाती है। आज ही मैं आया हूँ तो दो घंटे लेट पहुंचा हूँ। मेरा निवेदन है कि उसको दिल्ली तक कर दिया जाए, कहना तो मुझे बहुत कुछ था, चूंकि समय की इजाजत नहीं है, इसलिए शेष बातें मैं रेल मंत्री जी को लिखित में दे दूंगा। मैं इस रेल बजट का स्वागत करता हूँ और पूरे विश्वास के साथ कहता हूँ कि यह रेल बजट रेलवे के सुधार का मुख्य आधार बनेगा, नींव का पत्थर बनेगा। मैं रेल मंत्री जी और माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देता हूँ।

*श्री ओम बिरला (कोटा) : मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने ऐसा यथार्थवादी बजट पेश किया, जो भारतीय रेल के विकास की गाथा में नींव के पत्थर के रूप में जाना जायेगा। मैं सौभाग्यशाली हूँ कि इस बजट में घोषित 5 नई प्रीमियम गाड़ियों में से 2 गाड़ियों का ठहराव मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा के स्टेशन पर होगा तथा कोटा और जयपुर की रेल लाइन को डबल करने की घोषणा भी आपके द्वारा रेल बजट भाषण में की गई।

तथापि राजस्थान और मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा की कुछ महत्वपूर्ण मांगें मैं आपके ध्यान में डालना चाहता हूँ, जो विकास के लिए अति आवश्यक है।

राजस्थान देश का सबसे बड़ा क्षेत्रफल वाला प्रदेश है तथा यहां देश का सबसे बड़ा मरूस्थल "थार" विद्यमान है। ऐसी स्थिति में यहां पश्चिमी राजस्थान में रेल सेवाओं की महती आवश्यकता है।

इस संदर्भ में बीकानेर, जोधपुर को दिल्ली व जयपुर से नियमित रेल सेवा प्रदान किया जाना आवश्यक है।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र कोटा में कोटा रेलवे स्टेशन, दिल्ली-मुंबई रेलमार्ग का एक महत्वपूर्ण जंक्शन है। यहां पर प्रतिवर्ष दो लाख से अधिक छात्र

देश के कोने-कोने से आईआईटी व मेडिकल प्रवेश परीक्षाओं की तैयारी के लिए आते हैं, इनमें से अधिकतर छात्र-छात्राओं व उनके परिजनों का यातायात का लगभग एकमात्र साधन रेलमार्ग ही है।

गत शासन में कोटा रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाए जाने की घोषणा की गई थी, किन्तु वर्ल्ड क्लास स्टेशन से संबंधित विभिन्न कार्य किये जाने थे। इनमें से अधिकांश कार्य अब तक पूरे नहीं हो पाए हैं, जिसके कारण यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है।

कोटा मंडल में डकनिया रेलवे स्टेशन कोटा शहर के मध्य में स्थित है। यदि इसका समुचित विकास हो जाए तथा कुछ ट्रेनों का ठहराव उक्त स्टेशन पर कर दिया जाए तो यात्रियों को अत्यंत लाभ मिलेगा, कोटा मंडल में डकनिया रेलवे स्टेशन शहर के बीचो-बीच में स्थित है, शहर के तमाम कोर्चिंग सेंटर, विश्वविद्यालय, औद्योगिक इकाइयां व प्रमुख व्यापार केंद्र जैसे अनाज मंडी, ऑटोमोबाइल जोन सहित शहर की मरम्मत नई कॉलोनियों का विकास भी इसी स्टेशन के इर्द-गिर्द हुआ है। उक्त स्टेशन का विस्तार शहर के विकास के लिए अत्यंत आवश्यक है। इस संदर्भ में उक्त स्टेशन पर लूप लाइन और नये भवन का निर्माण किये जाने की मांग लंबे समय से लंबित है।

इसी प्रकार, कोटा रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म की लम्बाई 24 कोचों की क्षमता के बराबर किए जाने का प्रस्ताव अभी विचाराधीन है, जिसकी भी बहुत आवश्यकता है। झालावाड़ व जोधपुर के लिए प्रस्ताव झालावाड़ व जोधपुर के बीच डेली सुपरफास्टर ट्रेन की महती आवश्यकता है, जिस पर ध्यान देना आवश्यक है। इसके अतिरिक्त निम्न रेल सेवाओं की मांग लम्बे समय की जा रही है, जिन्हें पूरा किया जाना अत्यंत आवश्यक है।

डकनिया स्टेशन से उदयपुर

कोटा-जयपुर जनशताब्दी

बूंदी से जयपुर के बीच सीधी ट्रेन

कोटा जम्मूतवी को नियमित किया जाना

भोपाल व जमशेदपुर हेतु नई ट्रेन

कोटा निजामुद्दीन जनशताब्दी को बढ़ाकर चंडीगढ़ तक किया जाना

कोटा में नागपुर हेतु नियमित गाड़ी

कोटा से मथुरा, कोटा से गुना, कोटा से नागदा/रतलाम तक मेमू ट्रेन

मेरे लोक सभा क्षेत्र में प्रस्तावित डाड देवी, डकनिया रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है, जिसके कारण

यातायात प्रभावित हो रहा है। इसी प्रकार बूंदी जिले के गामछ व लबान क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज बनाया जाना अत्यंत आवश्यक है। इसी प्रकार कोटा जंक्शन रेलवे स्टेशन पर मेमू (मल्टीपल इलेक्ट्रिक मेकेनिकल यूनिट) कार शोड स्थापित किया जाना बहुत जरूरी है। तथा कोटा से चंदेरिया जिला चित्तौड़ व सवाई माधोपुर से जयपुर रेलवे लाइन विद्युतीकृत करना आवश्यक है।

कोटा में मण्डाना के निकट राजस्थान का एक महत्वपूर्ण कन्टेनर डिपो, शुष्क बन्दरगाह संचालित हो रहा है, जिसका विकास किया जाए तो समूचे राजस्थान, मध्य प्रदेश व अन्य सीमावर्ती राज्यों को भी इसका लाभ मिलेगा।

मेरा पुरजोर निवेदन है कि उक्त मांगों को यदि इस बजट में सम्मिलित कर लिया जाए तो कोटा सहित राजस्थान में रेल सेवाओं का और अच्छा विस्तार हो सकेगा व जनता की बहुत प्रतीक्षित मांगें पूरी हो जाएंगी।

*श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर) : मैं माननीय रेल मंत्री का हृदय से आभारी हूँ कि उन्होंने राजस्थान को मिली चार नई रेलगाड़ियों में से दो नई रेलगाड़ियां गुलाबी नगरी जयपुर को प्रदान की है। इससे राजस्थान आने-जाने वाले यात्रियों और पर्यटकों को और अधिक सुविधाएं मिल सकेंगी। जयपुर-कोटा रेल लाइन के दोहरीकरण की मांग को पूरा करने से राजस्थान से गुजरने वाली कई अन्य रेलगाड़ियों का आवागमन और सुगम होगा और इसके साथ ही इन दोनों शैक्षणिक नगरों में आने-जाने वाली यात्रियों को भी इसका लाभ मिलेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री का आभार प्रकट करता हूँ कि उन्होंने जयपुर से मद्रुरै प्रीमियम एक्सप्रेस और मुम्बई-बांद्रा टर्मिनस-जयपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया नागदा, कोटा नई रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा की है। इस रेल बजट में राजस्थान की राजधानी जयपुर जिसे पिंकसिटी भी कहते हैं को मिली वरियता का मैं स्वागत करता हूँ।

मैं माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि जयपुर से दिल्ली आने के लिए गांधीनगर पहला रेलवे स्टेशन है और जयपुर से मुंबई जाने-आने के लिए दुर्गापुरा पहला रेलवे स्टेशन है। यह दोनों रेलवे स्टेशन जयपुर सिटी एरिया के अंदर आते हैं। मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि इन दोनों रेलवे स्टेशनों पर सभी सुपरफास्ट गाड़ियों जैसे राजधानी, दुरंतो, एक्सप्रेस आदि-आदि इन स्टेशनों से गुजरती है। अगर इन 22 रेलगाड़ियों को ठहराव गांधीनगर और दुर्गापुरा स्टेशनों पर 12 रेलगाड़ियों का ठहराव भी कर दिया जाए तो आसपास के क्षेत्र के लोगों को इसका लाभ मिलेगा और उनको जयपुर जंक्शन तक जाने की

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

आवश्यकता नहीं पड़ेगी। इससे उन लोगों का यात्रा के समय की बचत और आर्थिक बचत होगी और जयपुर जंक्शन की ओर जाने वाली सड़क पर भारी फीड से निजात मिलेगी। इन स्टेशनों पर सेकेंड एंटी, पार्किंग, सबवे और दूसरी सुविधाएं प्रदान की जाएं।

मेरी माननीय मंत्री जी से प्रार्थना है कि धानक्या रेलवे स्टेशन जयपुर जो पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का जन्म स्थान है, का नाम बदलकर पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी के नाम पर रखा जाए। राजस्थान सरकार इस स्थान पर पंडित दीनदयाल उपाध्याय मैमोरियल सेंटर बनाने पर विचार कर रही है क्योंकि 2015-16 में पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी का जन्म शताब्दी वर्ष के रूप में मनाया जाएगा। इन सभी कार्य को पूरा करने के लिए एक ईएमयू/डीएमयू वर्कशॉप जयपुर के नजदीक स्थापित करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस ओर भी ध्यान दें।

मेरी माननीय मंत्री महोदय से एक और प्रार्थना है कि दिल्ली-जयपुर-आगरा जो गोल्डन ट्राइंगल है इस रूट पर हाई स्पीड ट्रेन चलाई जाए ताकि यात्रा के समय में बचत हो। जयपुर से सवाई माधोपुर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करने की कृपा करें।

गैटोर रेलवे स्टेशन जयपुर महानगर का महत्वपूर्ण उपनगरीय रेलवे स्टेशन है। जगतपुरा क्षेत्र की परिधि में लगभग 175 आवासीय कॉलोनियां हैं तथा महत्वपूर्ण शिक्षण संस्थान है जिसमें हजारों विद्यार्थी अध्ययनरत हैं। अतः गैटोर जगतपुरा रेलवे स्टेशन, जयपुर पर जनहित को ध्यान में रखते हुए निम्न रेलगाड़ियों का ठहराव गैटोर रेलवे स्टेशन पर आवश्यक हो गया है:

1.	4311/4312	—	आला हजरत एक्सप्रेस
2.	2966/2965	—	उदयपुर-ग्वालियर एक्सप्रेस
3.	4060/4059	—	जैसलमेर/बाड़मेर दिल्ली इंटरसिटी एक्सप्रेस
4.	4864/4863	—	मरूधर एक्सप्रेस
5.	1204/12403	—	जयपुर इलाहाबाद
6.	12413/12414	—	जम्मू-अजमेर एक्सप्रेस

(खातीपुरा स्टेशन पर ठहराव)

मेरी माननीय मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि उक्त रेलगाड़ियों का ठहराव गैटोर जगतपुरा रेलवे स्टेशन जयपुर पर करने की कृपा करें ताकि जगतपुरा क्षेत्र की समाप्त आम जनता को लाभ प्राप्त हो सकें। साथ में यह कि

पुनः मैं रेलवे बजट 2014-15 का पुरजोर स्वागत करता हूँ और आपको, सभापति महोदय, धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे मेरे विचार रखने का मौका दिया।

[अनुवाद]

*श्री पी. करुणाकरन (कासरगौड) : रेलवे देश का सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है। रेलवे में लगभग 13 लाख मजदूर और कर्मचारी कार्यरत हैं। रेलवे का इस कार्यबल के सहयोग से सफलतापूर्वक संचालन हो रहा है। इसलिए सर्वप्रथम मैं भारतीय रेल के कर्मचारियों को उनकी बहुमूल्य सेवा के लिए बधाई देता हूँ।

यह बजट प्रत्यक्ष विदेशी निवेश पर केन्द्रित है। रेल मंत्री ने अपने विचार प्रकट किए हैं कि वे रेलवे में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश आरंभ करने हेतु सरकार की अनुमति लेने के लिए कैबिनेट को पत्र भेज रहे हैं। यह वास्तव में पिछली संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की योजना को ही आगे बढ़ाना है। यह सरकार लगभग सभी क्षेत्रों में निजी भागीदारी आरंभ करने के लिए निर्णय लेगी।

सभा में रेल बजट प्रस्तुत करने से पहले मंत्री जी ने 14.6% यात्री किराये और 5% पार्सल प्रभार में वृद्धि की है। यह सभा में बजट प्रस्तुत करने से पहले लोगों पर बोझ डाला गया है। इसलिए मैं रेलवे पर लगाए गए करों का, जिनसे हमारे देश में आवश्यक वस्तुओं के सीधे-सीधे मूल्य बढ़ जाएंगे सशक्त विरोध करता हूँ।

रेलवे ने केरल राज्य की मांगों और केरल के संसद सदस्यों की भी मांगों की अनदेखी की है और उन्हें अस्वीकृत किया है। घोषित की 58 रेलगाड़ियों में से इस राज्य के लिए एक भी रेलगाड़ी नहीं है। आरंभ की गई 28 नई सेवाओं में से राज्य में केवल एक अर्थात् कान्हाणगढ़-पनथूर-कन्नियूर शामिल की गई है। मैं इस निर्णय की सराहना करता हूँ।

राज्य का एक बड़ा मुद्दा अलग जोन का है। हम इसकी लंबे समय से मांग कर रहे हैं। दूसरा महत्वपूर्ण मुद्दा है: पालक्कड कोच फैक्ट्री जिसे वर्ष 2008-09 के बजट में शामिल किया गया था। इस बजट में केवल 25 लाख रुपये की सांकेतिक राशि इसके लिए दी गई है। चैरातला वैगन फैक्ट्री इस पर भी वर्ष 2008-09 में सहमति दी गई थी जिसके बारे में अब कोई उल्लेख नहीं है।

मैं उन मांगों को जिन्हें हमने पहले ही रेलमंत्री के समक्ष प्रस्तुत कर दिया है, पुनः दोहराता हूँ:

*भाषण सभा प्रदल पर रखा गया।

प्रकाशित करने के लिए प्रकाशक को सूचित किया जाता है।

प्रकाशक को सूचित है कि यह प्रकाशित करने के लिए प्रकाशक को सूचित किया जाता है।

- (i) कोचीन से कोट्टायम तक की अल्लैप्पी और कायाकुलम दोनों लाइनों के दोहरीकरण हेतु पर्याप्त राशि आवंटित की जाये।
- (ii) कोच फैक्टरी और वैगन फैक्टरी के लिए पर्याप्त राशि आवंटित की जाये।
- (iii) निजामुद्दीन से त्रिवेन्द्रम तक राजधानी एक्सप्रेस और संपर्क क्रांति एक्सप्रेस के फेरे बढ़ाए जायें।
- (iv) चूंकि बड़ी संख्या में केरलवासी देश के विभिन्न भागों में कार्य करते हैं अतः उनके लिए पर्याप्त परिवहन सुविधा होनी चाहिए। इसलिए केरल के उत्तरी और दक्षिणी भागों से बेंगलूर और मुंबई के लिए नई रेलगाड़ी चलाई जाये।

चूंकि त्रिवेन्द्रम-मंगलौर मार्गर पर अत्यधिक यातायात है, अतः त्रिवेन्द्रम और मंगलौर के लिए एक एक्सप्रेस रेलगाड़ी होनी चाहिए।

पूर्ववर्ती सरकार राज्य में 'मेमू' सेवा आरंभ करने पर सहमत हो गई थी। इसका क्रियान्वयन नहीं हुआ है। इसलिए दोनों तरफ नई 'मेमू' सेवा आरंभ की जाये।

कन्याकुमारी से गोवा तक पर्यटक रेलगाड़ी का प्रस्ताव था, इसे भी बजट में शामिल किया जाये।

चूंकि देश के उत्तरी भाग से आकर लोग केरल राज्य में बड़ी संख्या में कार्यरत हैं, इसलिए कोचीन से कलकत्ता के लिए एक नई रेलगाड़ी चलाई जाये।

प्रस्तावित बैङ्गोर-कासरगौड यात्री रेलगाड़ी को गुरुवायूर-जो कि एक तीर्थस्थल है- तक विस्तारित किया जाये।

पूर्व में कालीकट यात्री रेलगाड़ी को मंगलौर तक विस्तारित किए जाने का प्रस्ताव था, पर इसका क्रियान्वयन नहीं हुआ। इसे भी शामिल किया जाये।

कोट्टयम-कायमकुलम यात्री गाड़ी को अल्लैप्पी तक विस्तारित किया जाए। व्यापक यात्री यातायात को ध्यान में रखकर कोचीन से अल्लैप्पी के लिए एक नई यात्री गाड़ी चलाई जाये।

बड़ी संख्या में सड़क ऊपरि-पुल निर्माणाधीन हैं और उनमें से कई का कार्य अभी तक आरंभ नहीं हुआ है। सरकार को इन सड़क ऊपरि-पुलों के निर्माण का कार्य एक समय-सीमा के अंदर पूरा करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

रेलवे स्टेशनों पर अवसंरचनात्मक सुविधाओं जैसे कि पेयजल, प्लेटफॉर्म, आश्रयग्रहों, टिकट पटल भवन आदि के उन्नयन संबंधी सुधार के लिए सरकार को और अधिक निधियां आवंटित करनी चाहिए। चूंकि केरल के यात्री टिकट लेकर यात्रा करना चाहते हैं अतः उनको पर्याप्त सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

सुरक्षा एक अति-महत्वपूर्ण मुद्दा है। आज-कल रेल यात्रा के दौरान, विशेषरूप से महिला और बच्चे हमलों का सामना कर रहे हैं। हमें बलात्कार के ऐसे हमलों जिनमें पीड़ित ने बाद में आत्महत्या कर ली, की खबरें प्राप्त हुई हैं। इसलिए पर्याप्त पुलिस बलों की तैनाती की जाये।

रेलवे के कर्मचारियों और मजदूरों को तुरंत कार्य करना पड़ता है। स्टेशन मास्टर और टिकट जांच निरीक्षक के मामले में भी यही बात है। रेलवे के कुली हमारे देश के रेल तंत्र के वास्तविक प्रतीक हैं। लेकिन उनकी सुरक्षा के लिए कुछ भी नहीं है। इसलिए उनकी शिकायतों का भी निवारण किया जाना चाहिए।

अपनी बात समाप्त करने से पहले मैं माननीय रेल मंत्री से केरल राज्य के साथ न्याय करने का एक बार पुनः अनुरोध करता हूं।

श्री संतोष कुमार (पूर्णिया) : सभापति महोदय, मैं वर्ष 2014-15 के रेल बजट पर अपनी पार्टी की ओर से बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, मैं इस सदन में पहली बार चुन कर आया हूं। इस नाते मैं आपसे और पूरे सदन से अपेक्षा करता हूं कि मुझे आप सभी का मार्गदर्शन जरूर मिलेगा।

महोदय, यह सर्वविदित है कि भारतीय रेल देश की जीवन रेखा, विकास की रीढ़ एवं आवागमन का एक बहुत ही सशक्त एवं सुविधापूर्ण साधन है।

महोदय, मैं बिहार राज्य से आता हूं। बिहार अति पिछड़ा राज्य है। माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा रेल बजट सदन में पेश करने के पूर्व यह जो रेल किराये में बढ़ोत्तरी की गयी है, वह अनुचित ही नहीं अपितु गरीब जनता के साथ घोर अन्याय है।

महोदय, बहुत बड़ी संख्या में बेरोजगार, दिहाड़ी मजदूरी करने वाले आदमी और गरीब जनता जो जनरल और स्लीपर क्लास में सफर करते हैं, उसके किराये में बढ़ोत्तरी करने के बजाए सरकार को उच्च श्रेणी के किराये में बढ़ोत्तरी करनी चाहिए थी।

महोदय, मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं कि जिस व्यक्ति ने स्लीपर में दो महीने पहले टिकट लिया, उस समय पटना से दिल्ली का भाड़ा 475 रुपए था और यूपीए की सरकार थी, वही आदमी आज उसी

टिकट पर संपर कर रहा है, उससे जबरन ट्रेन में टीटीई द्वारा रुपया वसूला जा रहा है। जब यात्री द्वारा टीटीई से पूछा जाता है कि किस बात के लिए रुपए ले रहे हो, तो टीटीई बोलता है कि एनडीए सरकार ने किराया 14.2 प्रतिशत बढ़ा दिया है। वही राशि वसूली जा रही है।

महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि जो व्यक्ति पहले टिकट लिया है, उसमें उसका क्या दोष है? मैं मांग करता हूँ कि ऐसी व्यवस्था की जाए कि आगे से जब भी रेल किराया बढ़े, जिस दिन से वह बढ़ा हुआ किराया लागू हो, उसी दिन से नये टिकट पर बढ़ा हुआ किराया लिया जाए, न कि जो व्यक्ति दो महीने पहले टिकट ले चुका हो, उससे बढ़ा हुआ किराया वसूला जाए। ऐसा करना रेल यात्रियों के साथ अन्याय है।

महोदय, तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी के कार्यकाल के दौरान रेलवे सुरक्षा कार्य योजना के लिए 1700 करोड़ रुपए का सुरक्षा फंड बनाया गया था। ट्रेनों में टक्कर रोधी यंत्र लगाने की योजना बनी थी, जो आए दिन होने वाली रेल दुर्घटनाओं की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। इसका कार्यान्वयन अभी तक नहीं हो पाया है।

महोदय, माननीय रेल-मंत्री जी ने वर्ष 2014-15 के लिए जो रेल बजट पेश किया है, उसमें नये सर्वे कराने की घोषणा की गयी है, किन्तु पूर्व की परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा कहां से आएगा और वे कब पूरी होंगी, इसकी चर्चा बजट में नहीं है।

महोदय, मंत्री जी ने हाई स्पीड बुलेट ट्रेन चलाने की बात कही है। अच्छा होता कि रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को दुरुस्त किया जाता। ट्रेनों में यात्रियों की सुविधा, रेलवे की सुविधा, उसकी साफ-सफाई और इसके परिचालन पर ध्यान दिया जाता।

महोदय, मैं बिहार की पूर्णिया संसदीय सीट से आता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी से अत्यंत पिछड़े राज्य के लिए निम्न मांगों को पूरा कराने की मांग रखता हूँ।

1. सहरसा से वाया बनमनखी, पूर्णिया जंक्शन तक आमाम परिवर्तन का कार्य 2008-09 में शुरू किया गया था, किन्तु इतने सालों के बाद भी यह काम पूरा नहीं हो पाया है। मेरी मांग है कि इसे चालू वित्त वर्ष में पूरा कराया जाए।
2. जोगबनी से कोलकाता जाने वाली साप्ताहिक ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए।
3. बिहार के पूर्णिया जंक्शन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करने की घोषणा की जाए। इस स्टेशन पर निर्मित ऊपरगामी पुल बहुत ही उपयोगी है। यह पुल पूर्णिया लाइन बाजार को बिहार के एक बड़े कारोबारी स्थल गुलाबबाग

को जोड़ता है, जो काफी जर्जर हो गया है। इसके पुनःनिर्माण पर तत्काल ध्यान दिया जाये। इसी क्रम में मेरा एक और अनुरोध है कि जलालगढ़ में एक ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाये।

4. कटिहार-पटना इंटरसिटी एक्सप्रेस को जोगबनी पटना तक चलाने की मांग करता हूँ।
5. सीमांचल सुपर एक्सप्रेस जो जोगबनी से दिल्ली तक आती है, जनहित में उसका जलालगढ़ में ठहराव जरूरी है। इसी ट्रेन में एसी-टू टायर का एक डिब्बा लगाने की मांग करता हूँ।
6. मधेपुरा में रेल पहिया कारखाना तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने शुरू किया था किन्तु यह परियोजना अभी अधर में है। इसे जल्द से जल्द पूरा कराने की मांग करता हूँ।

कुरसेला से वाया धनबाद - बिहारीगंज नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है किन्तु इस बजट में माननीय मंत्री जी ने इसके लिए कोई घोषणा नहीं की है। मेरी मांग है कि इस लाइन पर जल्द से जल्द काम शुरू कराया जाए। बख्तियारपुर से राजगीर रेलखंड का दोहरीकरण, बिहार शरीफ से अस्थावां जाने वाले एनएच... (व्यवधान)

माननीय सभापति : बाकी के आपके जो प्रपोजल हैं, मंत्री जी के पास दे दीजिए। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

*श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : मैं मंत्री महोदय को अपनी दूरदर्शितापूर्ण नेतृत्व क्षमता से भारतीय रेल को नये आयामों की ओर अग्रसर करने के विश्वास व्यक्त करने के साथ-साथ चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र की रेलवे सुविधाओं में निम्न सुझाव सादर प्रस्तुत करता हूँ:-

गाड़ी नं. 12413-14 (पूजा एक्सप्रेस, जम्मू-अजमेर-जम्मूतवी) जो वैष्णो देवी तीर्थ को जाने के लिए एक मात्र साधन है, का चित्तौड़गढ़ जंक्शन तक लिंक वृद्धि की जाये। जिससे मेवाड़ क्षेत्र के निवासियों के लिए सुगम साधन उपलब्ध हो सके।

गाड़ी नं. 19609-19610 (अजमेर-हरिद्वार) को चित्तौड़गढ़, उदयपुर तक बढ़ाया जाये।

नये बजट में घोषित ट्रेन जयपुर से बान्द्रा वाया कोटा, नागदा, रतलाम होते हुए बान्द्रा जाने की घोषणा की गई है। इस गाड़ी को वाया अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़ वाया रतलाम होते हुए बान्द्रा की जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

रिजर्वेशन (आरक्षण) काउन्टर कार्यालय रविवार को 08.00 से 14.00 तक होता है, उसे एक विण्डो 14.00 से 20.00 तक किया जाए। सभी उ.प. रेलवे ने यह टाईम सारे रेलवे स्टेशनों पर कर दिया है। अतः पश्चिम रेलवे में किया जाए।

प्लेटफॉर्म नं. 2, 3, 4, 5 पर जाने के लिए एस्केलेटर (अप-डाउन) की सख्त जरूरत है। ब्लड प्रेशर, विकलांग, बड़े बुजुर्गों, महिलाओं एवं शुगर मरीज को प्लेटफॉर्म नं. 2, 3, 4, 5 पर यात्रियों को चढ़ने में असुविधा होती है। पुल की ऊंचाई बहुत ज्यादा है, जबकि डीआरएम, जीएम अधिकारियों ने भी इस पुल पर प्रश्न चिन्ह लगाया था। अतः एस्केलेटर को उपरोक्त चारों प्लेटफॉर्मों से जोड़ा जाये।

वीआईपी कोटा चित्तौड़गढ़ में अधिकांश गाड़ियों में नहीं है। अतः सभी गाड़ियों में वीआईपी कोटा जारी किया जाये।

प्लेटफॉर्म नं. 2, 3 पर शौचालय नहीं होने से यात्रियों को परेशानी उठानी पड़ती है तथा प्लेटफॉर्म नं. 1 पर दोनों ओर शौचालय बनाये जाये।

प्लेटफॉर्म नं. 2, 3, 4, 5 पर टिन शेड बढ़ाये, ताकि यात्रियों को धूप, बारिश व सर्दी से राहतमिल सके।

रेलवे की टिकट खिड़की को सांवरियाजी, रामदेवरा मेले के समय तीनों विण्डो को 24 घंटे खोल जाये तथा कर्मचारी बढ़ाये जाये। इन मेलों के वक्त लम्बी-लम्बी लाइनें लगती हैं और यात्रियों की गाड़ी छूट जाती है। इस वजह से उनको बहुत सी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

चित्तौड़गढ़ एक ऐतिहासिक स्थल है, जो मीराबाई की नगरी है। अतः मीराबाई का स्टेच्यू, किले का बड़ा चित्र लगाया जाये तथा महाराणा प्रताप की बड़ी मूर्ति लगायी जाये चित्तौड़गढ़ एक ऐतिहासिक, मीरा की कर्मभूमि एवं महाराणा प्रताप की रणभूमि होने एवं चित्तौड़गढ़ शहर में मार्बल फैंक्ट्रियां होने से चित्तौड़गढ़ में देश-विदेश के पर्यटक हजारों की तादाद में आते हैं। आने वाले पर्यटकों को चित्तौड़ नगरी का इतिहास याद आएँ और मीटरगेज इंजन मॉडल के रूप में लगाया जाये।

रेलवे स्टेशन परिसर चारों ओर से खुला, जिसमें चारों ओर से आवारा पशु आ जाते हैं। अतः चारों ओर बाउण्ड्री दीवाल बनाई जाए।

रिटायरिंग रूम को बड़ा किया जाये एवं उसमें एसी एवं नॉन एसी रूम बढ़ाये जायें तथा उन्हें प्रथम माले पर बनाया जाए, ताकि गाड़ियों की आवाजाही एवं उद्घोषणा से उनके विश्राम में बाधा न जाए।

स्टेशन पर डोरमेटरी की व्यवस्था की जाये, ताकि यात्रियों को कम रेट में सुविधा मिल सके। जब ए-ग्रेड श्रेणी के बड़े स्टेशनों पर यह सुविधा उपलब्ध है और चित्तौड़गढ़ भी ए-ग्रेड श्रेणी का स्टेशन है।

चित्तौड़गढ़ स्टेशन ऐतिहासिक पर्यटन स्थल है, इसकी सुन्दरता एवं स्वच्छता की विशेष व्यवस्था कर यह दर्शनीय स्टेशन बन सकें, जबकि स्टेशन पिछले छह वर्ष से मॉडल श्रेणी में है एवं चित्तौड़गढ़ एरिया रतलाम मंडल में इन्कम में प्रथम नम्बर पर आता है।

गाड़ी नं. 09722 उदयपुर से जयपुर को वाया चित्तौड़गढ़ किया जाये, ताकि यात्रियों को चित्तौड़गढ़ चन्देरिया नहीं जाना पड़े एवं इससे राजस्व में बढ़ोत्तरी होगी। वर्तमान में यह गाड़ी उदयपुर से जयपुर वाया चन्देरिया होकर जाती है। चन्देरिया की फाटक अधिकांश बंद रहने से यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए बहुत सारे यात्री इस गाड़ी से यात्रा नहीं पाते हैं। उक्त गाड़ी को स्थायी करवाया जाये।

इन्टरसिटी गाड़ी नं. 12991 एवं 12992 को दिल्ली तक बढ़ाया जाये। जैसे पूर्व में इसी समय पर पिंक सिटी एक्सप्रेस चलती थी। उसी तरह इस गाड़ी को चलाया जाये, ताकि जयपुर से आगे जाने वाले लोगों को लाभ मिल सके। दिल्ली की ओर जाने हेतु एक सप्ताहिक गाड़ी को छोड़कर कोई भी गाड़ी जयपुर होकर दिल्ली नहीं जाती है। अतः इस गाड़ी नं. 12991-12992 का विस्तार कर वाया अलवर होकर दिल्ली तक चलायी जाये।

चन्देरिया रेलवे स्टेशन पर टिन शेड एवं पानी की सुविधा नहीं है। अतः यह सुविधा उपलब्ध कराई जाये। ताकि यात्रियों को गाड़ी के इंतजार में सुविधा मिल सके एवं खान-पान की सुविधा भी दी जाये।

उदयपुर से लोकल ट्रेन छह बजे वाया चित्तौड़गढ़ होकर चले तथा यह गाड़ी 08 बजे चित्तौड़गढ़ पहुंच एवं 8.30 पर चित्तौड़गढ़ से रवाना हो तथा बस्सी होते हुए कोटा प्रस्थान करें तथा 12 से 1 बजे कोटा पहुंचे, ताकि कोटा से अमृतसर गाड़ियों का कनेक्शन हो सके। इससे यात्रियों को अनेक लाभ मिलेंगे तथा इसी गाड़ी को शाम को पुनः उदयपुर के लिए चलाया जाए।

अजमेर से सुबह 9 बजे एक्सप्रेस गाड़ी चलायी जाये, जो चित्तौड़गढ़ 12 पहुंचे तथा 12.30 बजे चित्तौड़गढ़ से रवाना सायं 5.00 बजे रतलाम पहुंचे एवं वापस सायं 05.30 बजे रतलाम से चलकर 09.30 बजे चित्तौड़गढ़ होते हुए अजमेर रात को 1 बजे पहुंचे।

रतलाम के लिए सुबह 10.30 बजे गाड़ी के बाद दिन में कोई गाड़ी नहीं है पुनः सायं 05.00 बजे है तथा 6 घंटे के अंतराल में रतलाम के लिए कोई गाड़ी नहीं।

कोटा के लिए रात को 11.30 बजे गाड़ी है तथा दिन में 01.45 बजे गाड़ी है। इस दौरान 14 घंटे में कोई गाड़ी कोटा के लिए प्रस्थान नहीं करती है।

गाड़ी नं. 19327 एवं 19328 को उदयपुर से हटाकर अजमेर की जाये, क्योंकि रात को इन गाड़ियों में न आने एवं न जाने में सवारी नहीं मिलती है, जिसमें राजस्व को नुकसान हो रहा है। इनका समय सही नहीं होने से यात्री इसमें यात्रा नहीं कर पाते हैं। इनमें 20 से 30 यात्री भी यात्रा नहीं कर पाते हैं। अतः इस गाड़ी का रूट परिवर्तन करते हुए अजमेर तक बढ़ाया जाये, जिनका समय रात को 10 बजे हो, और अजमेर के लिए प्रस्थान करें।

डेमू गाड़ी, जो वर्तमान में रतलाम से भीलवाड़ा चलती है, इस गाड़ी का समय परिवर्तन कर रूट को बदलकर उदयपुर किया जाये, ताकि यात्रियों को फायदा हो सके तथा मावली से मारवाड़ जाने वाली सुबह 6 बजे की गाड़ी भी मिल सके। जिसका आम आदमी को लाभ मिलेगा एवं राजस्व बढ़ोत्तरी भी होगी। वर्तमान में साप्ताहिक जयपुर से यशवंतपुर (बेंगलूरु) वाया चित्तौड़गढ़ से चल रही है। इस गाड़ी को प्रतिदिन किया जाये।

गाड़ी संख्या 29019 एवं 29020 जो वर्तमान में मन्दसौर से मेरठ के बीच चलती है, इसमें एक रैक बढ़ाकर इस गाड़ी को हरिद्वार-देहरादून तक किया जाये, ताकि यात्रियों को गाड़ी बदलने (डिब्बा चेंज) में परेशानी होती है, उससे यात्रियों को निजात मिल सके।

गाड़ी नं. 12964-12963 मेवाड़ को जो वर्तमान में उदयपुर से निजामुद्दीन है, उस गाड़ी को उदयपुर से अमृतसर तक विस्तार किया जाये।

डेमू गाड़ी जो कि रतलाम नीमच के बीच में चलती है। यह गाड़ी नीमच में करीब दो घंटे रूकी रहती है, इसे चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये।

गाड़ी संख्या 19654-19653 जो वर्तमान में रतलाम से जोधपुर चलती है। इस गाड़ी का अजमेर से नम्बर चेंज होकर 54802-54801 बनता है। इससे डबल टिकट बनता है। इससे रेलवे को राजस्व हानि हो रही है। अतः इस गाड़ी का एक ही नम्बर किया जाये, जिससे राजस्व की हानि होने से बचायी जा सके। कई बार डबल टिकट में अजमेर-जोधपुर के बीच अजमेर में बर्थ नम्बर भी बदल जाता है। जिससे यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ता है।

गाड़ी नं. 19330-19329 का समय परिवर्तन कर एक रैक बढ़ायी जाये, ताकि इंदौर से गाड़ी रात 10 बजे रवाना होकर सुबह 5 बजे चित्तौड़गढ़ तथा 7 बजे उदयपुर पहुंच सके। वर्तमान में गाड़ी संख्या 19329 इंदौर से उदयपुर सुबह 8 बजे चलती है तथा चित्तौड़गढ़ में सायं 4.30 बजे पहुंचती है। इसी तरह एक गाड़ी सुबह 08 बजे उदयपुर से चलकर 04.30 बजे तक इन्दौर पहुंचे। इस रैक के बढ़ने से इन्दौर-उदयपुर बढ़ाने से, वर्तमान में जो गाड़ी चल रही है तथा नई गाड़ी 19330-19329 है, इसी तरह गाड़ी संख्या 19331-19332 को संचालित किया जाये।

गाड़ी संख्या 12719-12720, जो वर्तमान में अजमेर-हैदराबाद चल रही है, इसको साप्ताहिक से बदलकर प्रतिदिन किया जाये। गाड़ी नं. 12413-12414 का चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये। गाड़ी नं. 19038/19040 कोटा-पटना को चित्तौड़गढ़ तक विस्तार किया जाये।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़ डबल लाइन का कार्य प्रारंभ किया जाये।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़ को विद्युतीकरण किया जाये, ताकि दोनों कार्य होने से गाड़ियों की संख्या बढ़ेगी तो यात्री भार भी बढ़ेगा।

चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन पर जब से मीटर गेज से ब्रॉडगेज में परिवर्तन हुआ था, उस वक्त चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 3 एवं 4 के बीच में दो पटरी लाइनें थी। उन्हें बिना किसी वजह से बिना इंजन वचले इन पटरियों को उखाड़ दिया गया। जबकि इस कार्य के लिए करोड़ों रुपए खर्च हुए तथा लाखों रुपए खर्च कर उन्हें उखाड़ दिया गया। आपके नॉलेज में डाला जा रहा है। श्रीमान से निवेदन है कि जो दो लाइन पटरियां उखाड़ी गई हैं, उन्हें वापस बिछाया जाए ताकि गाड़ी खड़ी हो सके। वर्तमान में एक-दो गाड़ियां 19328-19327 तथा डेमो रतलाम चित्तौड़गढ़ चलती थी। इन दोनों गाड़ियों को इसी वजह से आगे बढ़ाया गया, क्योंकि यहां गाड़ी खड़ी करने की जगह नहीं है।

राजस्थान का मध्य प्रदेश से ज्यादा लगाव है, पहले जब मीटरगेज थी तब 24 घंटे में करीब पांच-सात गाड़ी जाती थी, परंतु अब डेढ़ गाड़ी ही है। जबकि राजस्थान का मध्य प्रदेश क्षेत्र में यात्री भार सबसे अधिक रहता है। जब भी इस ओर गाड़ियां बनायी गईं, वह सफल रही हैं।

चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन पश्चिम रेलवे रतलाम मंडल में आता है। अभी तक पश्चिम रेलवे मंडल द्वारा चित्तौड़गढ़ से एक भी गाड़ी नहीं चलायी है, जो भी गाड़ियां चल रही हैं, दूसरे मंडलों की ओर से चल रही हैं। अतः रतलाम मंडल द्वारा चित्तौड़गढ़ को प्राथमिकता नहीं दी जाती है, जबकि रतलाम मंडल में इंकम के क्षेत्र में चित्तौड़गढ़ का पहला स्थान है।

अजमेर-हैदराबाद ट्रेन जो वर्तमान में चलती है, उसका रूट अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़, रतलाम, भोपाल, ईटारसी, खंडवा, आकोला, नांदेड़, हैदराबाद है। जबकि रूट अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़गढ़, रतलाम, भोपाल, नागपुर, हैदराबाद होना चाहिए। इससे कम-से-कम 400 से 500 कि.मी. कम चलना पड़ेगा व समय भी कम लगेगा।

जयपुर-नागपुर का वर्तमान में रूट जयपुर, अजमेर, चित्तौड़गढ़, कोटा, नागदा, भोपाल, नागपुर है। किन्तु रूट जयपुर, अजमेर, चित्तौड़गढ़ रतलाम, भोपाल, नागपुर होना चाहिए। इससे समय की बचत होगी व कम दूरी तय करनी होगी।

पूर्व में चित्तौड़गढ़ स्टेशन पर नीमच, इंदौर स्टेशन की भांति स्टेशन परिसर में पुराना रेल इंजन लगाने की योजना थी, उसे पुनः प्रदान किया जाये।

उदयपुर से चेन्नई गाड़ी चलायी जाये, जिसका रूट वाया चित्तौड़गढ़ हो। चित्तौड़गढ़ का दक्षिण भारत से सुझाव हो जायेगा। क्योंकि चित्तौड़गढ़ मार्बल मण्डी एवं ऐतिहासिक किला तथा सीमेंट हब है। इसलिए यात्रियों का भार बराबर बना रहता है। इससे व्यापारियों को इसका लाभ मिल सकेगा।

उदयपुर से जम्मू नई गाड़ी चलायी जाये, जो पंजाब के व्यास एवं लुधियाना, अमृतसर, पठानकोट, चक्की बैंक होते हुए जम्मू पहुंचे।

अजमेर से बेंगलूरु गाड़ी वाया चित्तौड़गढ़ चलायी जाये, ताकि लोगों को साउथ साईड का जुड़ाव हो सकेगा।

उदयपुर से जोधपुर एक इंटरसिटी चलायी जाये। यह गाड़ी 4 बजे उदयपुर से रवाना की जाये, वाया चित्तौड़गढ़ सुबह 6 बजे पहुंचे और जोधपुर 12 बजे तक पहुंचायी जाये ताकि जोधपुर में हाईकोर्ट होने की वजह से यात्रियों को इसका लाभ मिल पायेगा। इसका लाभ भीलवाड़ा, व्यावर, पाली, अजमेर को मिलेगा एवं राजस्व लाभ मिलेगा।

उदयपुर से वाया चित्तौड़गढ़, रतलाम होते हुए एर्णाकुलम (केरल), कोचिन के लिए गाड़ी चलायी जायें।

उदयपुर से चेन्नई वाया चित्तौड़गढ़, भोपाल, नागपुर, इरोड होते हुए गाड़ी चलायी जाये।

जितने भी मानवरहित फाटक है, उन पर फाटक लगे या अंडर पास की व्यवस्था हो। आरओबी हो, जिससे दुर्घटनाएं होने की संभावना खत्म हो सके। राजगढ़, पुटोली धोसुण्डा, दण्डियारी, पारी (कपासन) एवं चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र के समस्त यूएम क्रॉसिंग को तुरंत अंडर पास में बदला जाए। फतहनगर, कपासन, मावली में मानवरहित फाटक को तुरंत अंडर पास में बदला जाये।

कुम्भानगर रेलवे फाटक के ऊपर ओवर ब्रिज के निर्माण होने से फाटक को थोड़ा आगे कोर्ट एवं एसबीबीजे के बीच वाली गली को फाटक के रूप में स्थान परिवर्तन करें, ताकि हेमालों को, पैदल राह चलने वालों को, साइकिल वालों को तथा आम आदमी को सुविधा मिल सके। कुम्भानगर फाटक को चालू रखा जाए।

चन्देरिया रेलवे स्टेशन पर एवं बस्ती में जाने के लिए बीच में फाटक पड़ती है, जोकि अधिकांश बंद रहती है। अतः एक ओवर ब्रिज या अंडर पास बनाया जाये ताकि आम आदमियों को सुविधा मिल सके।

चित्तौड़गढ़ में यात्री गाड़ियों का मेन्टीनेंस के लिए कैरिज बनाया जाये।

उदयपुर से अहमदाबाद जो मीटरगेज से हटाकर ब्रॉडगेज का कार्य (आमान परिवर्तन) चल रहा है, यह कार्य इतनी धीमी गति से चल रहा है, इसकी वजह यह रही है कि जितना पैसा सरकार द्वारा भेजा जा रहा था उतना पैसा कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ता वगैरह में पूरा हो जाता है। इसलिए इस आमान परिवर्तन को युद्ध स्तर पर चालू किया जाये और उदयपुर से अहमदाबाद को बजट में इसका विशेष तौर पर पैसा रिलीज करे, ताकि काम अतिशीघ्र पूरा हो सके।

मावली के नीमच जो बजट सर्वे के लिए घोषणा की गई थी, वह भी अभी तक पूरी नहीं हुई। अतः इस ओर विशेष तौर से ध्यान आकर्षित करें।

नीमच से बांसवाड़ा वाया प्रतापगढ़ नई लाइन का सर्वे किया जाये।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़ का डबल लाइन का कार्य आरंभ किया जाये। जबकि जानकारी के अनुसार, सूत्रों द्वारा यह कार्य 2007 में पूरा हो जाना चाहिए था, किन्तु चित्तौड़गढ़-नीमच मात्र 56 कि.मी. खंड पर मीटरगेज को तुरंत बड़ी लाइन में बदला जाए।

अजमेर से रतलाम वाया चित्तौड़गढ़, कोटा से चित्तौड़गढ़ विद्युतीकरण किया जाए। जानकार सूत्रों के अनुसार विद्युतीकरण का कार्य 2012 में पूर्ण हो जाना चाहिए था, जो अभी पूर्ण नहीं हुआ है। जबकि चित्तौड़गढ़ पश्चिम रेलवे रतलाम मंडल में आता है। अभी तक पश्चिम रेलवे मंडल द्वारा माल गाड़ियों के अलावा एक भी गाड़ी नहीं चलाई गई। जो भी गाड़ियां चल रही है वह सिर्फ अन्य मंडलों द्वारा चलायी जा रही है। जबकि इन्कम के मामले में रतलाम मंडल में चित्तौड़गढ़ का पहला स्थान है। उसके बावजूद चित्तौड़गढ़ रेलवे स्टेशन के साथ सौतेला व्यवहार किया जाता है।

माननीय सभापति महोदय : अब श्री जगदम्बिका पाल बोलेंगे।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) : अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2014-15 के समर्थन में मुझे बोलने की अनुमति दी है। मैं बहुत सूक्ष्म में अपनी बात कहना चाहता हूँ।

अधिष्ठाता महोदय, यह तो निर्विवाद है कि अगर देश के लिए, आम आदमी के लिए 'सबका साथ सबका विकास' की बात करें तो रेल देश की लाइफलाइन है। इस संबंध में सभी पक्ष के लोगों ने इस बात पर सहमति व्यक्त की है, इसकी महत्ता के बारे में इसको रेखांकित किया है कि रेल की आवश्यकता, रेल की उपादेयता, रेल की उपयोगिता जनता के लिए क्या है। मैं समझता हूँ कि इस पर सभी सहमत हैं।

मैं केवल एक बात कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने जिस बात पर फोकस किया है, जिसके लिए मैं उनको बधाई दूंगा, वह यह है कि माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट में सबसे ज्यादा फोकस यात्रियों सुविधाओं पर किया है और जो उस पर 12000 गाड़ियां प्रतिदिन चलती हैं लगभग 3 करोड़ यात्रियों को लेकर, जिनका घर रेल होता है, उनकी सुरक्षा की बात की है। यह बात ऐसी नहीं है कि माननीय मंत्री जी ने पहली बार कही हो। मैं भी कई वर्षों से सदन में रहा हूँ। जिस भी रेल मंत्री ने बजट प्रस्तुत किया है, सभी ने इस बात को अपने बजट में फोकस किया था कि हम रेल के यात्रियों की सुविधा बढ़ाएंगे, सुरक्षा बढ़ाएंगे, हम अपने स्टेशन्स को साफ-सुथरा रखेंगे। यहां तक कि यही सदन इस बात का गवाह है, हमारी साथी बैठे हैं। हम लोगों का बड़ी आशा बंधी थी कि हिन्दुस्तान में भी कम-से-कम कुछ स्टेशन्स वर्ल्ड क्लास लैवल के होंगे। कुछ नहीं तो देश की राजधानी दिल्ली का होगा, मुम्बई का होगा, चेन्नई का होगा, कोलकाता का होगा जहां से मंत्री जी बजट प्रस्तुत किया करते थे, या भोपाल और जयपुर का होगा। लेकिन हम समझते हैं कि यह सदन गवाह है और देश की जनता इस बात की गवाह है कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन की बात तो की जाती थी कि हम विश्व स्तरीय स्टेशन बनाएंगे, विश्व स्तरीय सुविधाएं देंगे, लेकिन शायद एक स्टेशन भी ऐसा नहीं है। अभी भाई गणेश जी स्वयं कह रहे थे कि यदि हम दिल्ली स्टेशन की सुविधाओं और सुरक्षा को दुखें तो शायद आपको लगेगा कि अगर यह देश की राजधानी के स्टेशन की तस्वीर है तो सुदूर कन्याकुमारी से कश्मीर तक के किसी छोटे स्टेशन पर उसकी परिकल्पना करना भी मुश्किल है। मैं तो केवल एक बात कहना चाहता हूँ कि मैं केवल इसलिए समर्थन नहीं कर रहा हूँ कि सुविधाओं और सुरक्षा की बात मंत्री जी ने कही है, बल्कि मैं इसलिए समर्थन कर रहा हूँ कि मैंने बजट की सुविधाओं और सुरक्षा की बात मंत्री जी ने कही है, बल्कि मैं इसलिए समर्थन कर रहा हूँ कि मैंने बजट का आउट-ले देखा है। इसमें अगर इन्होंने बजट में यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा की बात की है तो आपको याद होगा कि पैसेंजर एमैनिटीज में जो यात्रियों की सुविधाओं के लिए बजट का एलोकेशन था, वह 857 करोड़ 73 लाख रुपए था, और इस बार के बजट में माननीय मंत्री जी ने जो यात्रियों की सुविधाओं के लिए रखा है, वह 1038 करोड़ रखा है, यह बजट का प्लान आउटले है। सुरक्षा के लिए पिछली बार रेल यात्रियों की सुरक्षा या रेल की सुरक्षा के लिए 3051 करोड़ 59 लाख रुपए रखा था और इस बार जो 2014-15 का बजट का आउटले है, वह 3546 करोड़ 25 लाख रुपए है जबकि बजट के कितने कंस्ट्रेंट्स हैं, रिसोर्सेज के कितने कंस्ट्रेंट्स हैं, कितने नए वायदे किए गए हैं जो पहली बार होगा। 500 मेगावाट बिजली हम जनरेट करने जा रहे हैं, यह भी शायद हिन्दुस्तान की तारीख में रेलवे के लिए मील का पत्थर

साहब होगा। इसी तरीके से बुलेट ट्रेन की बात है या बहुत सी चीजें हैं जिनका उल्लेख मैं नहीं कर सकता हूँ। उसके लिए भी संसाधन लाने होंगे। लेकिन इसके बावजूद भी 494 करोड़ 66 लाख रुपए इन्होंने सुरक्षा पर बढ़ाए हैं, 200 करोड़ रुपए के करीब इन्होंने यात्रियों की सुविधाओं पर बढ़ाए हैं। अगर आरओबी और आरयूबी को जोड़ लें क्योंकि वह भी सुरक्षा से जुड़ा हुआ है, क्योंकि आप आये दिन सुनते हैं कि रेलवे लाइन क्रॉस करते हुए बिहार में कभी एक साथ कितने लोग मेले में गए थे जो दुर्घटना के शिकार हो गए। इस पर इसी सदन में हमने दुःख प्रकट किया था। यही सदन में हम लोगों ने दुःख प्रकट किया था कि कई दर्जन यात्री रेलवे क्रॉसिंग पर मर गए। यदि आरओबी होता तो शायद वह यात्री जो हमारे देश के जिम्मेदार नागरिक थे, उनकी मौत नहीं होती। इसी तरह से रेलवे अंडर ब्रिज की बात है, उनको भी जोड़ लिया जाए तो 1758 करोड़ रुपए हैं।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : जगदम्बिका पाल जी, प्लीज कनक्लूड कीजिए, टाइम नहीं है।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैंने अभी शुरू किया है।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपको बोलते हुए 6 मिनट हो चुके हैं।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं अपनी बात अभी समाप्त कर दूंगा।

ढाई हजार करोड़ रुपए किए गए हैं, 5400 मानव रहित क्रॉसिंग को खत्म कर रहे हैं। मैं दूसरी बात कहना चाहता हूँ, खरगे साहब नहीं हैं, अधीर जी भी नहीं हैं, शायद दूसरे साथी उनको कनवे कर देंगे, उन्होंने रेल बजट को इनीशिएट किया था और वह इस बजट की आलोचना कर रहे हैं कि यह भाजपा-एनडीए का बजट है और इस बजट में वेस्ट बंगाल की उपेक्षा हुई है। वह वेस्ट बंगाल से पिछली बार एमओएस रेलवे थे और खरगे साहब रेल मंत्री थे। मैं केवल एक आंकड़ा यहां प्रस्तुत करना चाहता हूँ कि पिछले साल रेलवे बजट में वेस्ट बंगाल के लिए वर्ष 2013-14 और 2014-15 में कुल-मिला कर 2369 करोड़ रुपए इन्होंने वेस्ट बंगाल के ऑन गोंग प्रोजेक्ट के लिए दिया था। मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने इस बार वेस्ट बंगाल को अकेले 3787 करोड़ रुपए दिया है, जबकि आप आलोचना कर रहे हैं कि हमने इस बार बजट में 1417 करोड़ रुपए वेस्ट बंगाल के ऑन गोंग प्रोजेक्ट... (व्यवधान) मान्यवर, अभी हमने अपने क्षेत्र की कोई बात नहीं कही है।

माननीय सभापति : आप अपने क्षेत्र की बात कहिए, क्योंकि टाइम कन्स्ट्रेंट बहुत है। [अनुवाद] इसका निर्णय मैंने नहीं किया है। इसका निर्णय माननीय अध्यक्ष द्वारा किया गया है। वक्ताओं की लंबी सूची है।

[हिन्दी]

श्री जगदम्बिका पाल : मान्यवर, हमें दो मिनट ही हुए हैं। अगर हम कोई बात दोहरा रहे हों तो आप हमें रोक दें, हम बैठ जाएंगे।...
(व्यवधान)

माननीय सभापति : हम क्या कर सकते हैं, समय की कमी है।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं दो मिनट में कनक्लूड कर दूंगा।

महोदय, उत्तर प्रदेश को शिकायत करनी चाहिए कि उत्तर प्रदेश को पिछली बार 2728 करोड़ रुपए मिले थे। मैं माननीय मंत्री मनोज जी से भी कहना चाहूंगा, वह उत्तर प्रदेश से आते हैं, इस बार आपने 2037 करोड़ रुपए ही दिए हैं। उत्तर प्रदेश को कम दिया है। मैं चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के प्लान आउटले को बढ़ाएँ। मैं कहना चाहता हूँ कि कम-से-कम सर्वे के लिए, ददन मिश्रा जी श्रावस्ती से आते हैं, बहराइच से हमारी बहन आती हैं, बलराम से हमारे एक माननीय सांसद आते हैं, मैं डुमरियागंज से आता हूँ, खलीलाबाद से सर त्रिपाठी आते हैं, हम लोग बहुत दिनों से इन पांच जिलों को जोड़ने वाली रेल लाइन की मांग कर रहे हैं। जब माननीय मंत्री जी अपना रिप्लाई देंगे, मांग तो मेरी है, लेकिन यह उत्तर प्रदेश के पांच जनपदों के पांच सांसदों के उद्देश्य को पूरा करेगी और नेपाल की सीमा से निकलेगी। दूसरी बात, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा... (व्यवधान)

माननीय सभापति : बाकी की स्पीच आप माननीय मंत्री जी को दे दीजिए। धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल : महोदय, मैं कनक्लूड कर रहा हूँ।

महोदय, बढ़नी से गोंडा लाइन के कनवर्जन के काम के लिए सौ करोड़ रुपए दिए हैं। मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ, क्योंकि इनकी प्राथमिकता ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट हैं। लेकिन उनको समयबद्ध ढंग से पूरा करें, ताकि सरकार के पास संसाधन नहीं हैं, बजटरी सपोर्ट नहीं है। त्रिवेदी जी नहीं हैं, हमने इस बार बजटरी सपोर्ट भी 16 परसेंट बढ़ाया है, उन्हें इस बात का एहसास करना चाहिए। समय का अभाव है, हमारी गोरखपुर से बढ़नी डेमो चल रही है, वह ब्रेकडाउन हो गयी है। हम चाहते हैं कि एक नयी डेमो मिल जाए, आपने एक करोड़ रुपए गौतम बुद्ध की जन्मस्थली, पिपरहव से सिद्धार्थ नगर, बस्ती होते हुए अयोध्या गाड़ी जाएगी, दिए हैं। आपने कम-से-कम वित्तीय स्वीकृति दे दी है। इसके लिए मैं सरकार का और माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ और वहाँ की जनता की तरफ से आभार व्यक्त करता हूँ कि कम-से-कम उस काम को आपने एक वित्तीय स्वीकृति दे कर के प्रारंभ करने की बात कही है। मुझे उम्मीद है कि जिस तरह से आपकी प्राथमिका ऑन-गोइंग प्रोजेक्ट्स

के लिए है, आप गौतम बुद्ध की जन्म स्थली से भगवान राम की जन्म स्थली को रेल लाइन से जोड़ने का काम करेंगे।

***श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया (टोंक-सवाई माधोपुर) :** माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में कार्य करने के लिए टोंक-सवाई माधोपुर की जनता ने मुझे 16वीं लोक सभा के लिए चुन कर सदन में भेजा है। मैं अपने दिल से सीधे क्षेत्र की जनता का धन्यवाद करता हूँ कि देश की जनता ने माननीय मोदी जी को वोट देकर देश को एक मजबूत नेतृत्व का समर्थन दिया है। मैं देश की 125 करोड़ जनता को धन्यवाद करना चाहूंगा। 16वीं लोक सभा का 2014-15 रेल बजट माननीय रेल मंत्री जी ने पेश किया है, करीब छह हफ्ते के अंदर रेल मंत्री जी ने बहुत कुछ नए बजट में करने की कोशिश की है, क्योंकि हमारे देश में रेल रीढ़ बनकर महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है, क्योंकि रेल देश में कोने-कोने तक सवारी एवं समान ढुलाई का कार्य करती है, जिससे इस देश की अर्थव्यवस्था में सहयोग मिलता है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा कि जयपुर से कोटा वाया सवाई माधोपुर लाइन का दोहरीकरण करना और बहुत लम्बे समय से लंबित सवाई माधोपुर से जयपुर तक रेल विद्युतीकरण की मांग को मंजूर किया, लेकिन साथ-साथ यह मांग करता हूँ कि सवाई माधोपुर रेलवे स्टेशन पर फूड कोर्ट भी स्थापित किया जाये, क्योंकि यहां पर देशी एवं विदेशी पर्यटक हजारों की संख्या में रणधम्भौर देखने के लिए रोजाना आते हैं, क्योंकि यह एक प्राचीन पर्यटक स्थल है। इसकी अपनी एक अलग ही पहचान है। इससे देश एवं प्रदेश को बहुत राजस्व आ सकता है।

मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने देश में बुलेट ट्रेन चलाने की योजना का बजट में जिक्र किया है। मैं यह मांग करता हूँ कि दिल्ली से जयपुर होती हुई सवाई माधोपुर तक बुलेट ट्रेन चलाने पर विचार किया जाए।

माननीय रेल मंत्री जी सवाई माधोपुर में प्रकाश टॉकिज से वन विभाग कार्यालय तक अंडर पास बनना बहुत जरूरी है, क्योंकि आधा-आधा क्षेत्र रोड के दोनों तरफ पड़ता है। यदि कोई दुर्घटना हो जाती है तो लोगों को करीब दो से तीन किलोमीटर का चक्कर लगाना पड़ता है। इस मांग को लोगों की जन भावनाओं के प्रति देखते हुए तुरंत पूरी करें और मंजूर करके कार्य शुरू करायें। दूसरा जिला सवाई माधोपुर में खेरदां रेलवे फाटक खुलवाने की अनुमति दी जाये और ब्रह्मपुरी कॉलोनी के चारों तरफ रेलवे विभाग द्वारा लोहे के एंगल की फेंसिंग कर रखी है, जिसमें से सिर्फ मोटरसाइकिल कही निकलती है। अगर कॉलोनी में कोई आपात स्थिति

उत्पन्न होती है तो वहां एम्बुलेंस व फायर बिग्रेड की गाड़ी नहीं पहुंच सकती। इसलिए जनता की परेशानियों को देखते हुए उनको हटाने के आदेश दें, जिससे कि सवाई माधोपुर की जनता आपकी आभारी रहेगी।

मंत्री जी से निवेदन है कि इंदौर से जयपुर चलने वाली सुपर फास्ट ट्रेन को प्रतिदिन चलाने एवं जबलपुर से अजमेर के मध्य चलने वाली दमोदया एक्सप्रेस का इसरदा रेलवे स्टेशन पर ठहराव को स्वीकृति प्रदान करें।

पिछली सरकार ने देवली टॉक सकेतपुरा रेलवे लाइन का एक सर्वे कराया था। यह सर्वे आपके बजट की किताब (अनुदान भाग) में सिर्फ 62 किलोमीटर दर्शाया हुआ है, लेकिन यह करीब 150 किलोमीटर की दूरी बनती है। लेकिन पिछली सरकार ने सिर्फ सर्वे होने पर ही घोषणा कर दी कि टॉक को रेल से जोड़ दिया गया है। मैं रेल मंत्री से कहना चाहता हूँ कि रेल बजट के आते ही मेरे संसदीय क्षेत्र टॉक में लोगों ने शोर मचाया। मैंने बड़ी मुश्किल से शांति स्थापित करायी। इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि आप मेरे क्षेत्र में देवली टॉक सकेतपुरा की रेल लाइन का कार्य जल्द से जल्द मंजूर करके इसे शुरू कराएं।

मेरी मांग है कि करीब सत्रह वर्ष पहले दौसा से गंगापुर सिटी रेलवे लाइन का कार्य शुरू हुआ था, उस समय उसका बजट 208 करोड़ रुपए था, जो अब बढ़कर 410 करोड़ हो गया है। इसका यह कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है। इस कार्य को गति देकर जल्द से जल्द पूरा कराया जाए और इसके साथ-साथ यह भी बताना चाहूंगा कि गंगापुर सिटी में रेलवे विभाग की करीब 200 एकड़ जमीन है। आज से करीब 20 साल पहले यहां पर 126 स्टीम इंजन संचालित किये जाते थे, जिसमें करीब 8000 कर्मचारी कार्य करते थे और लगभग 1000 से 1500 स्टाफ क्वार्टर बने हुए हैं। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि पिछली सरकार ने रेल वर्कशॉप भीलवाड़ा में मंजूर किया था, लेकिन नई भूमि अधिग्रहण योजना में जमीन एकवायर करना संभव नहीं है, इसलिए इस रेल वर्कशॉप को गंगापुर में दिया जाए या और कोई नई स्कीम दी जाए ताकि रेलवे विभाग की इस भूमि एवं बिल्डिंग का सदुपयोग हो सके। मैं मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहता हूँ कि हजरत निजामुद्दीन-उदयपुर मेवाड़ एक्सप्रेस का गंगापुर सिटी स्टेशन पर अस्थाई ठहराव को स्थाई ठहराव परिवर्तित करने की स्वीकृति प्रदान करें।

मंत्री जी टॉक जिले की ग्राम पंचायत आमी में गेट नम्बर 141 पर अंडर पास बनाने की कृपा करें।

टॉक जिले के निवाँई में वनस्थली विद्यापीठ देश का विख्यात विश्वविद्यालय है, जिसमें देश के कोने-कोने से आकर लगभग 12000 छात्राएँ पढ़ रही हैं। टॉक जिले में वनस्थली-निवाँई स्टेशन एक मात्र स्टेशन

है। मैं चाहता हूँ कि यहां से गुजरने वाली सुपरफास्ट एवं एक्सप्रेस इत्यादि ट्रेनों का ठहराव की स्वीकृति प्रदान करें। जिनकी सूची निम्नलिखित है:-

1. 12956 जयपुर से मुम्बई
2. 12955 मुम्बई से जयपुर
3. 12980 जयपुर से बांद्रा
4. 12979 बांद्रा से जयपुर
5. 12974 जयपुर से इंदौर
6. 12973 इंदौर से जयपुर
7. 12968 जयपुर से चेन्नई
8. 12967 चेन्नई से जयपुर
9. 12969 जयपुर से कोयम्बटूर
10. 12970 कोयम्बटूर से जयपुर
11. 12977 जयपुर से एर्णाकुलम
12. 12978 एर्णाकुलम से जयपुर
13. 12976 जयपुर से बेंगलूर
14. 12975 बेंगलूर से जयपुर

टॉक जिले में वनस्थली-निवाँई रेलवे स्टेशन पर ओवर ब्रिज का शिलान्यास करीब दस वर्ष पहले हुआ था, लेकिन अभी तक उसका निर्माण नहीं हो पाया है, जिसके कारण यात्रियों को काफी असुविधा व जोखिम का सामना करना पड़ रहा है, कृपया इसका निर्माण भी करावें।

*श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) : मैं सदन में प्रस्तुत 2014-15 के रेल बजट का समर्थन में विचार व्यक्त कर रहा हूँ। मैं अपनी बात हमारे प्रेरणा स्रोत जनप्रिय नेता आदरणीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के प्रेरणा वाक्य से प्रारंभ कर रहा हूँ।

व्यक्ति से बड़ा दल,
दल से बड़ा देश।

इस भावना के साथ कार्य करने वाला कोई भी व्यक्ति हो, तो वह जो करेगा वह राष्ट्र के हित में ही होगा। भारतीय रेल की दुर्दशा का मूल कारण है, उसके संसाधनों एवं लोकहित की सुविधाओं का निजी व्यक्तिगत प्रतिष्ठा बढ़ाने एवं ताकत दिखाने के लिए जब-जब दुरुपयोग किया गया तो इस प्रवृत्ति ने देश एवं रेल दोनों को नुकसान पहुंचाने का आपराधिक कार्य किया है। दुर्भाग्य से इन उदाहरणों ने ताकत की राजनीति को प्रश्रय दिया तथा एक परोपकारी सोच को कमजोर करने का कार्य किया।

मैंने अनेक सहयोगियों के भाषण सदन में सुने हैं, जिसमें कांग्रेस की ओर से बोलने वालों ने जब बसंल जी का नाम उद्धृत किया तो वे भूल गये कि भ्रष्टाचार, भाई-भतीजावाद तथा क्षेत्रवाद की मनःस्थिति ने भारतीय रेल का भारी नुकसान किया है। मैं अपने राजनैतिक जीवन के चौथे लोक सभा क्षेत्र दमोह का प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ, जो मध्य प्रदेश के पिछड़े बुन्देलखंड का हिस्सा है। यदि भारत के रेल मानचित्र को देखेंगे तो बड़ा भारी खाली हिस्सा मध्य प्रदेश में दिखेगा, जो बुन्देलखंड का ही है। जब मैं बालाघाट से सांसद तथा तब एनडीए की सरकार थी और श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, तब रेल बजट पर बोलते हुए मैंने दो बातें कहीं थीं:—

1. यदि उत्तर में दक्षिण की दूरी कम करना हो तो जिस प्रकार अटल जी ने सड़कों को स्वर्णिम चतुर्भुज बनाया है, वैसे ही रेल का चतुर्भुज बनाकर उत्तर से दक्षिण की 100 कि.मी. से अधिक की दूरी कम की जा सकती है। मैं मा. मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार के रेल मंत्री श्री सदानंद जी को तथा अपनी पार्टी भारतीय जनता पार्टी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने ही रेल चतुर्भुज पर कार्य प्रारंभ किया है। पहले पार्टी ने घोषणा-पत्र में उसे स्थान दिया और अब सरकार ने रेल बजट में इसे शामिल कर लिया। मुझे विश्वास है कि जब भी यह उत्तर से दक्षिण का मार्ग तय होगा तो वह इसी रिक्त स्थान को भरने के कार्य करेगा, चाहे वह झांसी से रामटेक पहुंचे या कोई अन्य मार्ग हो। वह इस रिक्तता को भरेगा जो मेरे बुन्देलखंड की पुरानी मांग की पूर्ति करेगा।
2. दूसरा, मैंने एनडीए के मुखिया मा. अटल जी को धन्यवाद दिया था, जिन्होंने रेल सुरक्षा के लिए रेल विभाग को पहली बार राशि प्रदान की थी। उसके पहले की सरकारें सदैव रेल मंत्रालय से धन लेती रही हैं। धन देने का काम नहीं किया तो कांग्रेस सहित पार्टियों को इसका उत्तर देना होगा। विशेषकर श्री द्विवेदी जी को तृणमूल की ओर से बोलते हुए सरकार से सहयोग की अपेक्षा कर रहे थे: काश! उन्होंने यह जान लिया होता। दूसरे, उन्होंने विजन-2020 की बात सुश्री ममता जी के नाम के साथ उद्धृत की है। वह यह कहते समय अर्धसत्य को सत्य प्रतिपादित कर रहे थे, क्योंकि जब ममता जी ने विजन-2020 रखा था तो वह एनडीए की सरकार के मंत्री का विजन था यदि ये श्रेय ममता जी को दिया जा रहा है तो फिर एनडीए एवं उसके नेता मा. अटल जी का नाम लेने में कंजूसी उचित नहीं है।

माननीय सुश्री ममता जी रेल मंत्री थी, एनडीए की सरकार थी। मैं बालाघाट का सांसद था। बजट प्रस्तुत हुआ तो पता चला कि गोंदिया

बालाघाट आमान परिवर्तन परियोजना फ्रीज कर दी गई है। योजना बंद कर दी गई। वह योजना अत्यंत महत्वाकांक्षी, उपयोगी एवं दुर्गम व सघन आदिवासी क्षेत्रों को जोड़ने वाली, दो राज्यों को मिलने वाली परियोजना थी। मा. श्री आडवाणी जी आज भी सदन में मौजूद हैं। उनके हस्तक्षेप के बाद यह योजना डी-फ्रिज हुई और धन अभाव के कारण स्वयं अटल जी ने पहले चरण का धन मुहैया करा कर उस योजना का कार्य प्रारंभ करवाया। साथ ही, तभी सरकार ने परियोजनाओं की पूर्णता की समय-सीमा 10 वर्ष अधिकतम तय की थी।

वह योजना तीन खंडों में पूर्ण होने थी, गोंदिया से बालाघाट पूर्ण हो गया है। बालाघाट से नैनपुर जं. और नैनपुर जं. से जबलपुर जं. कार्य रूका है।

पहला खंड धन की उपलब्धता के कारण पूर्ण हो गया, यहां तक कि बालाघाट-कटंगी भी पूर्ण हो गया, लेकिन दो खंड आज भी अधूरे हैं। भारत सरकार के वन पर्यावरण मंत्रालय एवं रेल मंत्रालय के बीच तालमेल न होने के कारण इस राष्ट्रीय परियोजना की लागत आज तीन गुना से ज्यादा कर दी गई है। क्या ऐसी गंभीर अनदेखी करने वाले नेताओं (जनप्रतिनिधियों) तथा अधिकारियों के विरुद्ध श्वेतपत्र जारी करके जिम्मेवारी सुनिश्चित नहीं करनी चाहिए? मैं मानता हूँ कि यह राष्ट्र को क्षति पहुंचाने वाले लोग हैं, उनके कृत्यों का पर्दाफाश करने का कोई तंत्र विकसित होना चाहिए, ताकि गैर-जिम्मेवारी का कार्य करने वाले बे-नकाब हो सके। यह परियोजना अवरोधों से मुक्त होकर शीघ्र पूर्ण हो, ऐसा निवेदन है।

ललितपुर-सिंगरौली रेलमार्ग श्री पासवान जी के समय सुश्री उमाजी के प्रयासों से प्रारंभ हुआ था, लेकिन वह भी पन्ना टाईगर रिजर्व के मामूली से क्षेत्र के कारण रूका है। उसे घुमाकर भी रेल मार्ग बनाया जाये तो बमुश्किल 20 कि.मी. रेल मार्ग की लम्बाई बढ़ेगी, लेकिन यह बुन्देलखंड एवं बघेलखंड को जोड़ने वाला तथा सिंगरौली, जो तीन राज्यों की सीमाओं पर बसा है। (उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़) और जो आज मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा बिजली उत्पादक जिला है, उसका ललितपुरा से जुड़ने का अर्थ है दिल्ली से जुड़ना। यहां जो पावर प्रोजेक्ट है, वे हैं: एनटीपीसी, रिलायंस, एस्सार, जे.पी. पावर के अलावा भी 4 और निर्माणाधीन हैं।

सिंगरौली, मध्य प्रदेश की ऊर्जा राजधानी है। फिर भी, वह देश की राजधानी एवं मध्य प्रदेश की राजधानी दोनों से सीधे संपर्क में नहीं है। सिंगरौली से भोपाल जाने वालों को पहले सिंगरौली से जबलपुर या कटनी फिर वहां से भोपाल जाना पड़ता है। रेल मार्ग है, पर सिंगरौली-भोपाल कोई ट्रेन नहीं है।

रेल मंत्री ने कुछ नई रेलगाड़ियों की घोषणा की है जैसे: अहमदाबाद — दरभंगा (जनसाधारण एक्सप्रेस) वाया सूरत; अहमदाबाद — पटना (साप्ताहिक) वाया वाराणसी; राजकोट — रीवा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

उपरलिखित तीनों गाड़ियां भोपाल — कटनी वाया सागर — दमोह जायेंगी तो दूरी भी कम होगी।

नागपुर — रीवा वाया सतना, यह गाड़ी मेडिकल सुविधा से वंचित सागर — दमोह, छतरपुर — कटनी जिले के लोगों को नागपुर से जोड़ सकती है। अतः तत्संबंध में मार्ग सुनिश्चित करते समय इस मार्ग पर रेलगाड़ियां चलाने का निवेदन है।

अनेक स्थानीय स्थानों पर (स्टॉपिज) के लिए मैंने सुझाव दिये हैं, उन पर भी विचार हो एकसा आग्रह है।

मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

***श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) :** मैं बिहार से आता हूं, जो कि अति पिछड़ा राज्य है। केन्द्र में सरकार बनने से पूर्व चुनाव के दौरान एनडीए के नेताओं द्वारा घूम-घूमकर राज्य के लोगों को खूब सब्ज-बाग दिखाये गये थे। जब केन्द्र में इनकी सरकार बनी, तो लोगों की उम्मीद जगी कि अब अच्छे दिन आयेंगे। मगर जो अच्छे दिनों की कल्पना लोगों ने की थी, रेल का किराया बढ़ाकर, उसे पूरा कर दिया गया।

रेल बजट से पहले बड़ी चालाकी से रेल किराये में की गई बढ़ोत्तरी अनुचित ही नहीं, अपितु गरीब जनता के साथ घोर अन्याय और विश्वासघात है।

बेरोजगार, दिहाड़ी मजदूरी करने वाला आदमी, रेहड़ी-पटरी, रिकशा आदि चलाने वाला गरीब आदमी, जो जनरल बोगी में सफर करता है, स्लीपर क्लास में सफर करता है। उसके किराये में बढ़ोत्तरी करने के बजाय, सरकार को उच्च श्रेणी के किराये में बढ़ोत्तरी करनी चाहिए थी।

अचानक किराया बढ़ा दिया गया। जिसने दो महीने पहले से ही टिकट लिया था। यहां नाम लेना जरूरी हो गया है। हमारे संसदीय क्षेत्र के विनय पासवान सहित 15, 16 अन्य लोग इलाज कराने आये थे। उनसे बढ़ हुए किराये के रूप में एक्स्ट्रा चार्ज किया गया।

मान लीजिये, किसी गरीब यात्री के पास इतने पैसे नहीं हैं तो क्या उसे ट्रेन से उतार दिया जायेगा? इसलिए, जो पहले से ही टिकट लिया है, उससे इस प्रकार की वसूली नहीं करनी चाहिए। बल्कि उसी दिन के आरक्षित टिकट पर मान्य होना चाहिए।

तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी के कार्यकाल के दौरान रेलवे सेफ्टी कार्ययोजना के लिए 17 हजार करोड़ रुपए का सेफ्टी फंड बना था। ट्रेनों में टक्कर-रोधी यंत्र लगाने की योजना बनी थी। जो कि आये दिन होने वाली रेल दुर्घटना की दृष्टि से अति महत्वपूर्ण है। नये सर्वे का ऐलान तो कर दिया गया, लेकिन पहले की परियोजनाओं को पूरा करने के लिए पैसा कहां से आयेगा, इसकी चर्चा बजट में नहीं है।

हाई-स्पीड बुलेट ट्रेन चलाने की बात की जा रही है। अच्छा होता, रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर को दुरुस्त किया जाता। सुविधा, रेलवे की सुरक्षा व सही समय पर ट्रेनों को चलाये जाने की बात की जाती।

भारत की रेल देश की जीवन रेखा और विकास की रीढ़ है। आवागमन का एक बहुत ही बड़ा साधन है। मगर ट्रेनें 10-10 एवं 15-15 घंटे की देरी से चलती हैं। किसी को अपना मरीज दिखाने जाना है। हमारे बेरोजगार नौजवानों को नौकरी के लिए परीक्षा देने जाना है। किसी को समय पर अपनी ड्यूटी पर जाना है। वह कैसे सही समय पहुंचेगा।

देश की गरीब जनता, मजदूर, असहाय वर्ग रेल द्वारा ही सैकड़ों मील की यात्रा और सफर करके अपना और अपने परिवार का पेट भरने के लिए दूर-दूर के प्रांतों में जाया करते हैं। कभी-कभी तो पूरी रात खड़े होकर जनरल कोचों में एक ही जगह सिकुड़ हुए बैठकर, लटक कर यात्रा करने पर मजबूर हो रहे हैं।

बुलेट ट्रेन की बात तो ठीक है, मगर यदि ट्रेनों के सही समय पर परिचालन करने, रेल पटरियों के दोहरीकरण और विस्तारीकरण की बात की जाती, तो अच्छा होता।

हमारी कुछ मांगें हैं:

1. बख्तियारपुर से राजगीर रेल खंड का दोहरीकरण।
2. बिहारशरीफ से अस्थावां जाने वाले एनएच-82 पर बिहारशरीफ रेलवे स्टेशन के पास ओवर ब्रिज का निर्माण।
3. पर्यटकों, विद्यार्थियों एवं क्षेत्रवासियों की भारी भीड़ को दृष्टिगत रखते हुए राजगीर रेलवे स्टेशन के निकट ओवर ब्रिज का निर्माण।
4. फतुआ से इस्लामपुर तक सभी हॉल्टों पर रोशनी, छत्तरी और पीने के पानी की व्यवस्था।
5. इस्लामपुर से पटना चलने वाली डीएमयू ट्रेन मात्र एक ही चलती है, इसे अप-डाउन फेरा बढ़ाया जाये और एक रैक अलग से देने का प्रावधान किया जाये।

6. पर्यटक-स्थल राजगीर (नालंदा) में पर्यटकों/यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए पटना से राजगीर डीएमयू लोकल ट्रेनों चलाई जायें।
7. नालंदा जिला मुख्यालय बिहारशरीफ में तत्कालीन रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने टिकट आरक्षण की सुविधा क्षेत्रवासियों को दी थी। वर्तमान समय में पर्यटकों, विद्यार्थियों और यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए विस्तारित किया जाये। वहां टिकट आरक्षण का एक ही काउंटर है, उसे बढ़ाया जाये।
8. कोसी, पटना व मुंगेर पुल वर्षों से लंबित है। इसके अलावा राज्य में कई परियोजनायें लंबित हैं, उन्हें पूरा करवाया जाये।

***श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल) :** माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। देश में रेल से प्रवास करने वालों की ज्यादातर संख्या है। इसको ध्यान में रखते हुए रेल प्रवास करने वाले प्रवासियों का ध्यान और सुविधा के बारे में रेल विभाग ने ज्यादा ध्यान देने की जरूरत समझी है। हर साल ज्यादा से ज्यादा रेल गाड़ियों को बढ़ाने की घोषणा होती है, जबकि रेलवे को यात्रियों की सुविधा पर ध्यान देने की जरूरत है। देश में कई ऐसे रेलवे स्टेशन हैं, जहां सुविधा की कमी है। शौचालय बहुत गंदे होते हैं, उनकी सफाई एवं रख-रखाव ठीक से नहीं किया जाता है। इन सब पर भी ध्यान देने की जरूरत है। रात को प्रवास करते हुए सुरक्षा की कमी होती है। हाल ही में देश में रेल में हो रही दुर्घटनाओं की संख्या में वृद्धि हुई है, जबकि रेल से यात्रा कर रहे यात्रियों की सुरक्षा की जिम्मेदारी भी भारत सरकार की है।

मुंबई में रेलवे विभाग ज्यादा मुनाफे में है, जबकि इस बजट में मुंबई के लोकल फुट ओवर ब्रिज एवं अंडर ब्रिज, महिला सुरक्षा पर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया गया है। देश में मुम्बई के बराबर महाराष्ट्र में पूरा शहर सबसे ज्यादा ग्रोथ करने वाला शहर माना जाता है। मुझे इस बात का दुःख है कि पूना शहर में रेल सुविधा या पुणे रेलवे स्टेशन में सुधार, पुणे-मुंबई नया ट्रेक बनाने के बारे में इस बजट में कोई बात नहीं कही गई है। पूना में हिंजवडी में आईटी सेंटर है और पिम्परी चिंचवड, चाकण, राजनगाव, मावल में इंडस्ट्रियल जोन की संख्या बहुत है, और इस बजट में पूना के लिए कुछ भी नहीं दिया गया है। पूना शहर से पिम्परी चिंचवड को जोड़ने वाली मेट्रो ट्रेन के बारे में इस बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है, जबकि पिछली सरकार ने मेट्रो ट्रेन चलाने की घोषणा की थी।

माननीय मंत्री ने 2014-15 का रेल बजट पेश किया, उसमें कई रेलमार्ग का आमान परिवर्तन, नई रेलगाड़ियां चलाने, बुलेट ट्रेन चलाने की बात कहीं गई है।

मैं महाराष्ट्र के मावल संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। यह एक नया लोक सभा क्षेत्र है, जिसमें शहरी एवं ग्रामीण दोनों क्षेत्र आते हैं। मेरे लोक सभा क्षेत्र में भी रेलवे की बहुत सी मांगें हैं। मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री जी इन पर विचार करेंगे और शीघ्र ही इन मांगों को पूरा करेंगे।

माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि वे मेरी मांगों पर विचार करे एवं अपनी सहमति प्रदान करें।

मेरी मांगें इस प्रकार हैं: पूना-पिम्परी चिंचवड से लोनावाला के बीच मेट्रो ट्रेन चलाई जाए; हिंजवडी आईटी पार्क से पूना तक नई मेट्रो ट्रेन बनायी जाये।

देश के विभिन्न क्षेत्रों से नौजवान पूना शहर में रोजगार हेतु आते हैं और रेल मंत्री जी इस बजट में पूना की उपेक्षा की गयी है। मैं बताना चाहता हूँ कि पूना शहर से भारत सरकार को अच्छी आमदनी मिलती है, लेकिन सरकार का ध्यान पूना शहर के ऊपर नहीं है।

मैं इस बजट में कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ:-

- पूना में मुंबई जाने वाली ट्रेन में बढ़ोत्तरी किए जाने की जरूरत है।
- पूना से लोनावाला जाने वाली लोकल ट्रेन के ट्रेक में दुरुस्तीकरण करने की भी जरूरत है।
- कर्जत से पनवेल लोकल ट्रेक बढ़ाकर ज्यादा लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
- ट्रेन नं. 1617 अपउ एवं 1618 डाउन को कर्जत से बढ़ाकर पनवेल कर दिया जाये।
- वास्को डी गामा से पनवेल, बसाई, विरार, उदयपुर के बीच 24 डिब्बों वाली नई एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।
- सीएसटी से पनवेल के बीच 12 डिब्बे वाली नई ईएमयू चलाई जाये।
- 30 मिनट के अंतराल पर 12 कोच वाली ईएमयू पनवेल वाया वडाला ववाया वीरीबली हर्बर लाइन के बीच दोनों तरफ से चलाई जाये।
- 20 कोच वाली ईएमयू पनवेल वाया तुरमे थाणा हर्बर लाइन के बीच हर 30 मिनट के अंतराल पर चलाई जाये।
- 20 कोच वाली ईएमयू पनवेल वाया दिवा वाया बसाई वाया विरार वाया दहाणू की बीच हर 60 मिनट के अंतराल पर चलाई जाये।

में इसके साथ ही माननीय मंत्री जी से कुछ और मांगें भी करता हूँ। देहरादून एक्सप्रेस 2287 अप 2288 डाउन, अमृतसर एक्सप्रेस 2483 अप 2484 डाउन, छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस 2653 अप 2654 डाउन, गोवा संपर्क क्रांति 2449 अप 2450 डाउन का भी कॉमर्शियल रूकाव किया जाये।

नई रेलगाड़ी पूना वाया कोकन रत्नागिरी, चिपलून, करजत, पनवेल होते हुए चलाई जाये, जिससे स्थानीय जनता को इसका लाभ मिल सके एवं भारतीय रेलवे को भी अच्छा लाभ प्राप्त हो सकेगा।

नई रेलगाड़ी वास्कोडिगामा से वसाई, विरार, उदयपुर से होते हुए पनवेल तक चलाई जाये।

रोजाना 3 से 4 लाख लोग पुणे से मुंबई, कोंकण के अलग-अलग स्टेशनों से यात्रा करते हैं। मेरी मांग है कि रत्नागिरी, चिपलून, करजत व पनवेल के बीच नई रेलगाड़ियां चलाई जाये, जिसमें पूना-रत्नागिरी एक्सप्रेस, पूना-रनवात वाडी फास्ट पैसेंजर, पूना मडगांव जनशताब्दी एक्सप्रेस, पूना सावत वाडी सिंधुदुर्ग एक्सप्रेस एवं पूना रत्नागिरी फास्ट पैसेंजर एक्सप्रेस जैसी गाड़ियों का परिचालन किया जाये।

इसके अतिरिक्त मैंने मंत्री जी को पत्र व्यवहार के द्वारा भी कई मांगें रखी हैं, मुझे आशा है कि माननीय मंत्री जी उन मांगों पर भी अपनी सहमति प्रदान करेंगे।

पूना स्टेशन से लोनावाला तक जितने भी स्टेशन हैं, उनमें अत्यधिक आधुनिक शौचालय एवं शुद्ध पेयजल की व्यवस्था की जाये तथा इन स्टेशनों पर टिकटघर, रेलवे प्लेटफॉर्म पर पंखे की व्यवस्था एवं पैसेंजर विश्रामगृह की व्यवस्था की जाये। ट्रेन को गंदगीमुक्त करने की जरूरत है एवं सभी प्लेटफॉर्म और रेलवे स्टेशन को साफ सुथरा रखने पर जोर दिए जाने की जरूरत है।

रेलवे को सबसे अधिक आमदनी देने वाला राज्य महाराष्ट्र है, लेकिन इस बजट में महाराष्ट्र राज्य को सिर्फ निराशा हाथ लगी है और महाराष्ट्र में ऐसे कई जिले हैं, जहां रेल में सुधार करने की आवश्यकता है।

पूना स्टेशन लोनावाला स्टेशन के बीच चलने वाली सभी लोकल गाड़ियों के डिब्बों की संख्या अधिक की जाए तथा हर लोकल ट्रेन में 22 डिब्बे महिला यात्रियों के लिए रखे जाये तथा इन डिब्बों में महिला सुरक्षा कर्मचारी की भी नियुक्ति की जाये।

[अनुवाद]

श्री सी.एस. जयदेवन (त्रिस्सूर) : सहोदय, रेल बजट में कुल मिलाकर केरल के साथ घोर अन्याय किया गया है। मैं उन सभी बिन्दुओं को दुहराना नहीं चाहता जिसका उल्लेख हमारे साथियों द्वारा केरल के प्रति

अन्याय के बारे में पहले ही किया गया है। किन्तु केरल के सभी मंत्री के पास जा रहे हैं और उन्हें बता रहे हैं कि वे माननीय मंत्री के भावी भाषणों में कुल बदलाव की आशा करते हैं। पिछले कई वर्षों से केरल की उपेक्षा की गई है तथा वे नई सरकार चाहे वह एनडीए या भाजपा की हो, से कुछ नई चीजों की उम्मीद करते हैं।

आपने केरल के लोगों की एक मुद्दे पर एक जुट कर दिया भले ही हम यूडीएफ या एलडीएफ से जुड़े हैं। केरल के सभी लोग केरल में रेलवे के विकास की मांग कर रहे हैं। ऐसे बजट, जो अपने लोक सभा में प्रस्तावित किया है, के साथ केरल के लोगों को एकजुट करने के लिए आपको धन्यवाद देते हैं।

पिछले बजट में बहुत सी परियोजनाएं जैसे पालक्कड़ में सवारी डिब्बा कारखाना, एलेप्पी में माल डिब्बा कारखाना, विद्युतीकरण एवं स्वचालित सिग्नल प्रणाली और लाइनों का दोहरीकरण की घोषणा की गई थी किन्तु कुछ भी पूरा नहीं हुआ। इस बजट में केरल में विद्युतीकरण, स्वचालित सिग्नल प्रणाली, लाइन दोहरीकरण आदि के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। मैं अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में गुरुवयूर नामक कस्बे का उदाहरण देना चाहता हूँ। आप में से बहुत से लोग जानते हैं और मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री शीघ्र गुरुवयूर मंदिर के दर्शन करेंगे। पिछले माह हमारे प्रिय मंत्री जी प्रकाश जावड़ेकर गुरुवयूर मंदिर का दर्शन किया था तथा पिछले वर्ष श्री मोदी ने गुरुवयूर मंदिर का दर्शन किया था। गुरुवयूर मंदिर दक्षिण भारत में तीर्थस्थान है। अतः यहां लाखों लोग कुछ अवसरों पर आते हैं।

गुरुवायूर में एक रेलवे स्टेशन है जो कि 23 बार अर्थात् 13 बार रेल गाड़ियों के गुजरने एवं दस बार शंटिंग के प्रयोजन के लिए बंद रहता है क्योंकि उस रेल लाइन के अलावा कोई अर्थ स्थान नहीं है। गुरुवयूर — तिरुनवया रेल लाइन के और विकास के लिए कोई कदम नहीं उठाया गया है। मैं केरल के बारे में बहुत सा उदाहरण नहीं देना चाहता क्योंकि, हमारे अधिकांश साथियों ने यहां इनका उल्लेख पहले ही किया है।

मैं सरकार के दृष्टिकोण के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। मैं सीपीआई का प्रतिनिधि हूँ। अब यह मात्र एक सदस्य वाली पार्टी है। आपको श्री इन्द्रजीत गुप्त का स्मरण होगा और हमारी अध्यक्ष महोदया भी श्री भूपेश गुप्त और श्री गुरुदास दासगुप्त का हवाला दे रही थी। जहां तक सरकार का दृष्टिकोण है, ऐसा लगता है कि निजीकरण ही एकमात्र रास्ता है। मैं इससे सहमत नहीं हूँ, तथा हम इससे सहमत नहीं हो सकते हैं। हम एफडीआई या निजी भागीदारी के खिलाफ नहीं हैं किन्तु मैं इस विचार से सहमत नहीं हूँ कि यह रेलवे को बचाने का एक मात्र तरीका है, जोकि भारत का सबसे बड़ा सार्वजनिक क्षेत्र है जहां लगभग 40 लाख कर्मचारी नियोजित हुए हैं। मेरे विचार में हम कुछ हद तक कुछ क्षेत्रों में एफडीआई

और निजीकरण जैसे उपायों से सहमत हैं किन्तु इसे रेलवे जैसे बड़े क्षेत्र में नहीं होना चाहिए। यह भारत का सबसे बड़ा सार्वजनिक क्षेत्र है... (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री जयदेवन, कृपया भाषण अब समाप्त करें।

श्री सी.एन. जयदेवन : हां, महोदय, मुझे बोलने के लिए एक मिनट और चाहिए और मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा। भारत का सबसे बड़ा सार्वजनिक क्षेत्र विभिन्न खंडों में 40 लाख लोगों को रोजगार दे रहा है। यदि ऐसा उद्योग निजी क्षेत्र के पास चला जाता है तो भारत में अन्य सार्वजनिक क्षेत्रों पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा?

महोदय, केवल इस वाक्य के बाद अपना भाषण समाप्त करूंगा। केरल के हमारे सभी साथियों ने कहा है कि गौड़ा जी केरल के दामाद हैं। मुझे नहीं मालूम कि यह सच है या नहीं। मंत्री महोदय मुस्कराते हुए हमारी तरफ देख रहे हैं। हमें मालूम है कि उन्हें मलयालम की जानकारी है। मैंने मलयालम में बोलने के बारे में सोचा था किन्तु मैं ऐसा इसलिए नहीं कर सका कि अन्य सदस्य इसे नहीं समझ सकते तथा इससे कुछ समस्या उत्पन्न होगी।

[हिन्दी]

***श्री जनार्दन मिश्रा (रीवा) :** मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र रीवा से आता हूँ, वहाँ अर्थात्, रीवा से राजकोट हेतु नई रेलगाड़ी चलाने की जो घोषणा माननीय रेल मंत्री जी ने की है, उसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करता हूँ। साथ ही, उनसे मेरा आग्रह है कि रीवा से मुम्बई को रेलवे सुविधा से जोड़ने हेतु "गरीब रथ" नामक रेलगाड़ी जो जबलपुर से मुम्बई जाती है, को रीवा तक बढ़ाया जाए व रीवा से नागपुर के लिए एक और रेलगाड़ी यदि चला दी जाती है तो रीवा व आस-पास के जिले के लोगों को यातायात की भारी सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

मैं सदन का ध्यान 1956 के राज्य पुनर्गठन आयोग की उस रिपोर्ट की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ जिसे मध्य प्रदेश के पुनर्गठन के समय उद्धृत किया गया था तथा जिसमें यह उल्लिखित है कि मध्य प्रदेश में विलीनीकृत तत्कालीन विन्ध्य प्रदेश में पूर्व से पश्चिम की ओर एक रेल लाइन ललितपुर से सिंगरोली वाया रीवा निर्मित की जाए। बड़े दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि उक्त 541 कि.मी. लम्बी रेल सिंगरोली वाया रीवा निर्मित की जाए। बड़े दुःख के साथ कहना पड़ रहा है कि उक्त 541 कि.मी. लम्बी रेल लाइन का निर्माण आज 60 वर्षों के बाद भी 100 कि.मी. तक हो पाया है। इसे राष्ट्रीय योजना के दायरे में लाकर शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जाए।

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

साथ ही रीवा से मिर्जापुर वाया मऊगंज नई रेल लाइन का निर्माण किया जाए, जिससे वाराणसी से मुम्बई का रास्ता काफी कम हो जायेगा तथा रीवा जिले का सर्वांगीण विकास संभव हो सकेगा।

रेल मंत्री महोदय ने रेलवे बोर्ड का उल्लेख अपने भाषण में किया है। मेरा मानना है कि रेल विभाग के होते हुए रेलवे बोर्ड की कोई आवश्यकता नहीं है। अतः रेलवे बोर्ड को भंग किया जाना रेल हित में आवश्यक है।

[अनुवाद]

***श्री एम. मुरली मोहन (राजामुन्दरी) :** मैं नवनिर्वाचित सदस्य हूँ और पत्नी बार आंध्र प्रदेश के राजामुन्दरी का प्रतिनिधित्व कर रहा हूँ।

यद्यपि, देश के विभिन्न भागों से 58 नई ट्रेनें शुरू की गई किन्तु अवशिष्ट राज्य आंध्र प्रदेश के लिए पर्याप्त ट्रेनों की घोषणा नहीं की गई है। मेरा मानना है कि लंबित परियोजनाओं को अनुमति प्रदान करने, चल रही परियोजनाओं हेतु पर्याप्त निधि की संस्वीकृति करने, आमान परिवर्तन, आंध्र प्रदेश के वाल्टिमार में नये रेलवे जोन बनाने संबंधी आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा भेजे गए प्रस्तावों को मंजूरी प्रदान नहीं की गई है।

मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करना चाहूंगा कि वे आंध्र प्रदेश और तेलंगाना राज्यों के लिए सभी चल रही परियोजनाओं के लिए पर्याप्त निधि का आबंटन करें जो दो/तीन दशकों से लंबित पड़ी हैं।

मुझे यह नोट करते हुए खुशी है कि माननीय मंत्री ने इस सम्मानित सदन में आश्वासन दिया है कि आंध्र प्रदेश और तेलंगाना राज्यों से जुड़ी सभी 29 लंबित परियोजनाएं 20,680 करोड़ रुपए की लागत से पूरी हो जाएगी। उन्होंने इस सदन में यह भी घोषणा की है कि इस उद्देश्य हेतु विशेष निगरानी समिति का भी गठन किया जाएगा। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इस वित्तीय वर्ष में ही 20,680 करोड़ रुपए जारी कर तत्काल इस समिति का गठन करें।

इसके अतिरिक्त, माननीय रेल मंत्री ने विजयवाड़ा से नई दिल्ली के लिए ए.पी. एक्सप्रेस शुरू कर बड़ी कृपा की। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे इस ट्रेन के विजयवाड़ा से नहीं शुरू कर राजामुन्दरी, एलरू, विजयवाड़ा होते हुए विशाखापट्टनम से नई दिल्ली चलाए क्योंकि सेना/नौसेना कर्मियों, नौकरशाहों और अन्य व्यापारियों जो इस मार्ग पर बार-बार यात्रा करते हैं, साथ ही समाज के सभी वर्गों से यह वास्तविक मांग की जाती रही है। मैं मंत्री जी से यह भी आग्रह करूंगा कि वे राजामुन्दरी, एलरू, विजयवाड़ा, नागपुर इत्याद होते हुए विशाखापट्टनम से नई दिल्ली

*भाषण सभा पटल पर रखा गया।

के लिए एक दुरांतों या राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन चलाए। वास्तव में, आंध्र प्रदेश राज्य को छोड़कर सभी राज्यों की राजधानियों से नई दिल्ली को राजधानी एक्सप्रेस कसे जोड़; गया हैं मुझे आशा है कि मंत्री जी राजामुन्दरी, एलरू, विजयवाड़ा, नागपुर इत्यादित होते हुए विशाखापट्टनम से नई दिल्ली के लिए एक दुरांतों या राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन शुरू करने के मेरे अनुरोध को स्वीकार करेंगे।

इसके अलावा, मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह लाना चाहूंगा कि रामामुन्दरी रेलवे स्टेशन को आधुनिक बनाए जाने की आवश्यकता है जिसके लिए पर्याप्त निधि की जरूरत है। राजामुन्दरी का ऐतिहासिक शहर महान गोदावरी नदी के तट पर अवस्थित है और यह एक प्रसिद्ध राजनीतिक/शैक्षणिक/कारोबारी केन्द्र है। प्रत्येक बारह वर्ष के बाद यहां पुष्करम का आयोजन होता है जबकि महापुष्करम (महाकुंभ मेला) का आयोजन प्रत्येक 142 वर्षों बाद किया जाता है एवं आगामी महाकुंभ मेले का आयोजन अगले वर्ष अर्थात् जुलाई, 2015 में किया जाएगा। चूंकि राजामुन्दरी पुष्करम के दौरान आकर्षण का केन्द्र होगा और समग्र देश से लाखों की संख्या में यात्रियों के ट्रेनों से आने की संभावना है और वे माता गोदावरी नदी में डुबकी लगाकर उनका आर्शीवाद लेंगे तथा गोदावरी नदी के आस-पास के मंदिरों में भ्रमण करेंगे।

वर्तमान में, राजामुन्दरी रेलवे स्टेशन पर तीन ही प्लेफार्म हैं और इनकी चौड़ाई सीमित है एवं यहां एकमात्र उपरी पैदल पुल है। इस स्टेशन पर आने वाले संभावित भारी भीड़ से निपटने के लिए ये सुविधाएं पर्याप्त नहीं जान पड़ती हैं।

जैसा कि मैंने पहले ही कहा कि राजामुन्दरी रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण समय की मांग है और विद्यमान सुविधाएं महाकुंभ मेले के दौरान तीर्थ यात्रियों की अभूतपूर्व भीड़ से निपटने के लिए पर्याप्त नहीं है। राजामुन्दरी रेलवे स्टेशन पर रेल सुविधाओं में विस्तार करने और इन क्षमताओं में विस्तार करने के लिए अतिरिक्त प्लेफार्म, बुकिंग काउंटर, प्रवेश/निकास गेट, अधिक स्थान वाले परिचालन क्षेत्र/पार्किंग, शौचालयों, प्रतीक्षालयों और यात्री हेतु उचित मार्गदर्शन प्रणाली इत्यादि बनाने जैसे अवसंरचना को उन्नत करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे तीर्थ यात्रियों की अनुमानित भीड़ को देखते हुए अतिरिक्त प्लेटफार्मों के निर्माण, इनके विस्तार, आरओबी के निर्माण, खान-पान की दुकाने स्थापित करने, अधिक संख्या में शौचालयों, आश्रयों के निर्माण इत्यादि के लिए पर्याप्त वित्तीय सहायता प्रदान करें। मैं मंत्री जी से यह भी अनुरोध करूंगा कि वे राजामुन्दरी से देश के विभिन्न भागों और उन स्थानों से राजामुन्दरी तक के लिए विशेष ट्रेनें चलाएं। मैं मंत्री जी से यह भी अनुरोध करूंगा कि राजामुन्दरी रेलवे स्टेशन के नजदीक वाले रेलवे स्टेशनों अर्थात् गोदावरी, कोवुरु और निदावोलु रेलवे स्टेशनों पर आवश्यक

सुविधाएं प्रदान करें क्योंकि ये रेलवे स्टेशन गोदावरी नदी से जुड़े हैं और तीर्थ यात्री इन स्टेशनों पर भी उतरते हैं और गोदावरी नदी में डुबकी लगाते हैं।

जहां तक महत्वपूर्ण मुद्दे का संबंध है, गोदावरी नदी पर सड़क-सह-रेल पुल है। तथापि, यह देश के पुराने पुलों में से एक है जिसके लिए केन्द्र सरकार से पर्याप्त वित्तीय सहायता की आवश्यकता है ताकि आवश्यक मरम्मत कार्य किया जा सके क्योंकि कतिपय खंभों में दरारें आ गई हैं। हाल ही में, मैंने इस मामले को लेकर दक्षिण मध्य रेलवे के महाप्रबंधक और अन्य अधिकारियों के साथ मुलाकत की थी। दक्षिण मध्य रेलवे के महाप्रबंधक के साथ बातचीत के दौरान उन्होंने मुझे आश्चर्य किया है कि दक्षिण मध्य रेलवे के सहायक महाप्रबंधक इस पुल के निरीक्षण के लिए दिनांक 9-7-2015 को इस पुल का दौरा करने वाले हैं। मैं समझता हूं कि इस प्रसिद्ध पुल के संबंध में दो मंत्रालय अर्थात् रेल मंत्रालय एवं सड़क और परिवहन मंत्रालय शामिल है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि इस समस्या के समाधान के लिए वे माननीय सड़क और परिवहन मंत्री के साथ हस्तक्षेप करें और सड़क-सह-नदी पुल की आवश्यक मरम्मत कार्यों के लिए आवश्यक निधि प्रदान करें।

मुझे यह नोट कर भी प्रसन्नता है कि भारतीय रेल ने अहमदाबाद-मुम्बई गलियारे पर बुलेट ट्रेन शुरू करने का प्रस्ताव किया है। मैं इस क्षेत्र हेतु बुलेट ट्रेन चलाए जाने के लिए रेल मंत्री की प्रशंसा करता हूं। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे अगले बजट में विशाखापट्टनम से सिंकदराबाद और राजामुन्दरी, एलरू और विजयवाड़ा होते हुए विशाखापट्टनम से नई दिल्ली के लिए एक और ट्रेन शुरू करे जो यहां के लोगों की आवश्यकता पूरी करेगी। इसके चलने पर यात्रा समय में कटौती होगी और इस मार्ग पर रेल यात्रियों का बड़ा लाभ मिलेगा। मैं रेल मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि क्या इन ट्रेनों को शुरू किए जाने से पूर्व व्यवहार्यता सर्वेक्षण किया गया है या नहीं। मैं रेल बजट पर मेरे जिन सहयोगियों ने चर्चा की कि सुरक्षा और संरक्षा को सबसे अधिक प्राथमिकता प्रदान की जाए, के साथ स्वयं को सम्बद्ध करता हूं।

अपना भाषण समाप्त करने से पूर्व मैं केन्द्र सरकार/रेल मंत्रालय से अनुरोध करना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश सरकार और तेलंगाना सरकार द्वारा वाल्टेयर में नए रेल जोन के सृजन के संबंध में भेजे गए प्रस्तावों की स्वीकृत करें और आंध्र प्रदेश और तेलंगाना राज्यों से संबंधित सभी लंबित परियोजनाओं हेतु पूर्ण रूप से पर्याप्त वित्तीय अनुदान प्रदान करें।

रेल बजट नई सरकार के लिए विज्ञान दस्तावेज नहीं हो सकता, क्योंकि यह केवल एक माह पुरानी है। अभी सरकार ने मुख्यतः पुरानी सरकार की महत्वपूर्ण लंबित परियोजनाओं पर ही ध्यान केन्द्रित किया है। फिर

भी भारतीय रेल की छवि और क्षमता बनाए रखने के लिए इस पर काफी ध्यान केन्द्रित किया गया है।

बजट ने मुख्यतः निम्नांकित पर ध्यान केन्द्रित किया है — रेलगाड़ियों की गति, जो एफडीआई आकर्षित करने के लिए अंतर्राष्ट्रीय बाजार का ध्यान आकृष्ट करने का आसान तरीका है। बीजी की सरकार एफडीआई के ध्यान को आकृष्ट करने में सक्षम है, जोकि वित्त पोषण का न केवल सस्ता स्रोत है, बल्कि वृद्धि हेतु तीव्रतम तरीका भी है। (एफडीआई की कमियों को भी ध्यान में रखा जाना चाहिए)

अच्छे प्रोत्साहन दिए जाते हैं, परन्तु रेलवे को अत्यधिक लाभकारी बनाने के लिए काफी कुछ किए जाने की आवश्यकता है, चूंकि कार्गो भारतीय रेल के लिए लाभकारी राजस्व का मुख्य क्षेत्र है, क्योंकि यात्री अनुरक्षण काफी अधिक है और सरकार इसका भार सीधे जनता पर नहीं डाल सकती।

किसी समय कोरियर सेवा की तरह आम जनता को भी अपने सामान की अपने घर से ही देने की सुविधा होनी चाहिए। इसके लिए पिक अप स्थल प्रारंभ किए जाएं। हैदराबाद से राजमुंदरी भेजे जाने वाले स्कूटर की पैकिंग और बुकिंग अलग-अलग की जाती है — इसके बजाए लड़का इसे घर से पैक कर ले जाए और अपेक्षित स्थल पर पहुंचा दे। इसे बाह्य एजेंसी से करवाया जा सकता है। यह भारतीय रेल के लिए एक श्रेष्ठ राजस्व स्रोत है।

भारतीय रेलवे के पास लाखों भूमि बैंक हैं, जिनका वाणिज्यिक रूप से प्रयोग नहीं किया जा रहा है। खाद्यान्नों और अन्य माल के विलंब से उठान हेतु विलंब शुल्क लगाने की बजाय, रेलवे को गोदाम और भांडागार निर्मित करने चाहिए ताकि इनके भंडारण में कोई समस्या न हो, खाद्यान्नों और नाशवात मर्दों जैसे सब्जियों के लिए भंडारण दर पर राजसहायता दी जानी चाहिए।

रेल ट्रेकों के आसपास और मध्य लाखों एकड़ भूमि है, जोकि लाखों किलोमीटर में फैली है। इस हेतु अनुसंधान करने की आवश्यकता है। ताकि यह पता लगाया जा सके कि भूमि का प्रयोग प्रभावी और लाभकारी ढंग से किस प्रकार किया जा सके।

रेलवे स्कूलों और अस्पतालों का नेटवर्क काफी अधिक है, अवसंरचना को विकसित किया जाना और बढ़ाया जाना चाहिए ताकि वे आम जनता को आमंत्रित कर सकें, ताकि केवल रेलवे स्टाफ को ताकि वे न केवल आत्म निर्भर बने बल्कि लाभकारी भी बनें।

जहां तक रेल सुरक्षा का संबंध है, हमें प्लेटफॉर्म पर अनावश्यक लोगों की भीड़ को कम करना चाहिए — योजना लोगों को नियंत्रित करने

के लिए तैयार की जानी चाहिए ना कि लोगों को परेशान करने के लिए। हमें रेलवे स्टेशनों में अनधिकृत प्रवेश को बंद करना चाहिए — यह काफी कठिन है परन्तु असंभव, नहीं है। आरक्षित रेल डिब्बों में यात्रियों की आवाजाही प्रतिबंधित की जानी चाहिए, एक डिब्बे से दूसरे डिब्बे में किसी अनधिकृत आवाजाही को प्रतिबंधित किया जाना चाहिए, और इसे अपराध माना जाना चाहिए।

रात्रि 10.30 के बाद कोई तंग न करे इस संबंध में नियम है परन्तु कोई इसका पालन नहीं करना, इस प्रकार तंग करने पर अर्थदंड लगाया जाना चाहिए।

नियमित आधार पर जन सुविधाओं में सुधार किया जाना चाहिए, ताकि केवल बजट के दौरान।

[हिन्दी]

श्री राजवीर सिंह (एटा) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं पहली बार इस सदन में जीत कर आया हूँ। मुझे पूरा विश्वास है कि पूरे सदन का प्यार और स्नेह मुझे मिलेगा।

मैं माननीय मोदी जी का आभारी हूँ, जिनके नेतृत्व में यह सरकार बनी है और उसने एक ऐसा बजट प्रस्तुत किया है, जैसा आम आदमी ने सोचा था, ठीक उसी तरह से यह बजट प्रस्तुत किया है। मैं माननीय जेटली जी को बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने 2014-15 का बजट बड़ी उम्मीद, उत्साह और जो लोगों की अपेक्षा थी, उसके अनुरूप प्रस्तुत किया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को भी बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने इस बजट में आम जनता को राहत देने का काम किया है। कोई सा भी बिन्दु हो, उस पर पूर्ण रूप से पूरे टेलीविजन, पूरे अखबार इस बात से रंगे पड़े हैं कि इससे अच्छा बजट ससे पहले कभी आया नहीं है।

जितनी भी योजनाएं अब तक इस सदन में आती रहीं, जिनकी घोषणाएं होती रहीं, वे कभी पूरी नहीं हुईं। केवल तालियां बजाने के कारण इस बजट में थोड़ी घोषणाएं होती रहीं, जिसका खामियाजा आज यह पूरा देश उठा रहा है। हम जानते हैं कि आज देश की स्थिति अच्छी नहीं है, लेकिन अच्छी स्थिति बनाने के लिए हमारे माननीय मोदी जी के बजट में, माननीय रेल मंत्री जी के बजट में उन्होंने अच्छे दिन आने वाले हैं, इसका बहुत अच्छी तरह से एहसास कराने का काम किया है। पिछली सरकारों में अच्छी योजनाएं नहीं होती थीं, पैसा नहीं होता था। पैसा है तो योजना नहीं है और योजना है तो पैसा नहीं है, इसलिए विकास को जन्म नहीं मिल पाया। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। एक मच्छर और एक मक्खी में प्यार हो गया और उनकी लव मैरिज हो गई। मैरिज होने

के 5-6 साल बाद वे किसी फंक्शन में गये, वहां लोगों ने पूछा कि आपके कितने बच्चे हैं, आपकी शादी को 4-5 साल हो गये। उन्होंने कहा कि बच्चा नहीं है। लोगों ने कहा कि पांच साल हो गये, बच्चा क्यों नहीं है। मच्छर बोला कि भाई, मेरे साथ एक विडम्बना है कि दिन में मैं नहीं रहता हूँ और रात में ये नहीं रहती है तो बच्चे का जन्म कहां से हो जायेगा। ठीक इसी तरह से पिछली सरकार में यही हुआ कि अगर योजना थी तो पैसा नहीं था और पैसा था तो अच्छी योजना नहीं थी, इसलिए विकास को जन्म नहीं मिल पाया।

मैं माननीय मंत्री जी से एक अनुरोध करना चाहता हूँ। मैं एटा से चुनकर आता हूँ।... (व्यवधान) सभापति जी, मैं पांच मिनट से ज्यादा नहीं लूंगा। मैं अपनी बात रखना चाहता हूँ। पिछले बजट में पेज 17 पर नम्बर पांच पर अलीगढ़ से एटा की नई लाइन बिछाने का प्रस्ताव है। मेरी मांग है, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि मेरी लोक सभा में दो जिले आते हैं, एटा और कासगंज। आजादी के बाद से आज तक भी ये दोनों जिले रेलवे लाइन से नहीं जुड़े हैं। दोनों जिले के लोगों को रेल में पैर रखने का अवसर नहीं मिला है। मुझे पूरी उम्मीद है कि एटा और कासगंज को रेलवे लाइन से जोड़ा जाएगा और जो सर्वे पहले एटा से अलीगढ़ हो चुका है, उस पर निश्चित रूप से मंत्री जी विचार करेंगे। मैं यही निवेदन करना चाहता हूँ।

माननीय सभापति जी, एक बार फिर आपका बहुत धन्यवाद कि मैं पहली बार पहली सरकार में पहला सदस्य और पहले सदन में बोलने का मौका दिया। इन्हीं शब्दों से आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : महोदय, आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। यह जो रेल बजट आया है, इस रेल बजट के माध्यम से माननीय नरेन्द्र मोदी जी और माननीय सदानन्द गौड़ा जी ने जो भविष्य का विजन रेल बजट के माध्यम से रेखा है, सारे देश की जनता में एक विश्वास का भाव जाग्रत हुआ है। एक बहुत महत्वपूर्ण बात माननीय सदानन्द गौड़ा जी ने अपने बजट में कही कि उन्होंने नयी परियोजनाओं को प्रारंभ करने के बजाय जो पुरानी परियोजनाएं हैं, उन पुरानी परियोजनाओं को पूरा करने पर बल दिया है। यह अपने आपमें एक बहुत महत्वपूर्ण बात है। इसलिए मैं बाकी सारी बातें न कहते हुए अपने क्षेत्र से सम्बन्धित बात ही कहना चाहता हूँ।

गणेश सिंह जी ने भी ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन का उल्लेख किया था। ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन झांसी, टीकमगढ़, खुजराहो, सतना, रीवा, सीधी संसदीय क्षेत्रों को सम्पर्क करते हुए यह रेलवे लाइन जानी है, लेकिन वर्षों हो गये और यह रेलवे लाइन अधूरी पड़ी है। टीकमगढ़ तक रेलवे लाइन बिछाने का काम पूरा हो चुका है और झांसी से टीकमगढ़

तक ट्रेन भी चलने लगी है। टीकमगढ़ के आगे छतरपुर तक रेलवे लाइन बिछायी जा चुकी है, उस पर इंजन का ट्रायल भी हो चुका है और उसमें मात्र सीआरएफ का इंस्पेक्शन कराकर और टीकमगढ़ से छतरपुर तक ट्रेन को आगे बढ़ाना है।

हमारे क्षेत्र में खुजराहो और ओरछा दो महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र हैं। यहां पर अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर पर्यटक आते हैं। अभी तक खुजराहो-उदयपुर एक्सप्रेस ट्रेन चलती है। यह दो पर्यटन केन्द्रों को जोड़ने के लिए बनायी गयी है, लेकिन ओरछा में इसका स्टॉपेज नहीं है। मैं यह मांग करना चाहता हूँ कि ओरछा में इसका स्टॉपेज होना चाहिए। टीकमगढ़ इलाके में एक निवाड़ी स्टेशन पड़ता है। यहां पर सिर्फ एक ट्रेन बुन्देलखंड एक्सप्रेस का स्टॉपेज है। उस एक एक्सप्रेस ट्रेन के अलावा बाकी ट्रेनें वहां नहीं रूकती हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि निवाड़ी एक बड़ा स्थान है। वहां पर कॉलेज है, तहसील है, कृषि मंडी प्रांगण है और जिले का एकमात्र स्टेशन है, इसलिए वहां पर सारी एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टॉपेज वहां होना चाहिए।

छतरपुर जिले में एक स्थान डुमरा है। वहां पर चरण पादुका का स्थान है, जिसको बुंदेलखंड का जलियांवालाबाग कहा जाता है। अंग्रेजों के समय वहां पर बड़ी मात्रा में देश के क्रांतिकारी एकत्रित हुए थे और अंग्रेजों ने वहां पर गोलियां चलायी थीं। बड़ी संख्या में वहां लोग शहीद हुए थे। उस स्थान के नजदीक डुमरा स्टेशन पर लगभग 25-30 गांव हैं, जो गढ़ीमलहरा, महाराजपुर चंदला क्षेत्र में आते हैं, जहां पहले गाड़ियां रूकती थीं, लेकिन अब नहीं रूकती हैं। ऐसे शहीद स्थल पर लोगों को आने-जाने के लिए डुमरा स्टेशन पर सभी गाड़ियों का स्टॉपेज किया जाना चाहिए।

टीकमगढ़ से भोपाल के लिए एकमात्र पैसेंजर चल रही है। एक इंटरसिटी एक्सप्रेस टीकमगढ़ से भोपाल के लिए चलायी जानी चाहिए। झांसी-टीकमगढ़ पैसेंजर जो अभी केवल एक टाइम आती है, इसका एक और फेरा शाम के समय चालू करना चाहिए। बीना-भोपाल पैसेंजर बीना में खड़ी रहती है। उसको बीना से टीकमगढ़ तक बढ़ाया जाएगा, तो प्रदेश की राजधानी तक जाने के लिए सीधा संपर्क जुड़ जाएगा। नौगांव बिजावर, हमारे जिले में वह स्थान है, जहां पर रेलवे आरक्षण की व्यवस्था नहीं है, इन स्थानों पर कम्प्यूटरीकरण रेल आरक्षण केन्द्र प्रारंभ करना चाहिए।

निवाड़ी-हरपालपुर-ओरछा सिंगल लाइन है, सिंगल प्लेफार्म है। यहां पर प्लेटफार्म नंबर दो बनाने के साथ ही साथ शेड की लंबाई बढ़ायी जानी चाहिए। तीनों ही स्थानों पर जो रेलवे क्रॉसिंग हैं, रेलवे क्रॉसिंग पर लंबे समय तक गाड़ियों, बसों, ट्रकों का आवागमन अवरुद्ध रहता है, इसलिए वहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाना चाहिए।

खजुराहो-छतरपुर-सागर रेल मार्ग के संबंध में माननीय मंत्री जी ने बताया कि सर्वेक्षण का काम पूरा हो गया है। अपना उत्तर देते समय और इस बजट में राशि का प्रावधान माननीय मंत्री जी करेंगे, ताकि खजुराहो उसे भोपाल तक के लिए रेलवे लाइन का कार्य प्रारंभ हो सके। टेहरका स्टेशन पर किसी गाड़ी का स्टॉपेज नहीं है। यह बड़ा स्टेशन है, लेकिन पैसेंजर के अलावा कोई ट्रेन वहां नहीं रुकती है। वहां पर भी यह काम प्रारंभ कराया जाना चाहिए। छतरपुर में एनटीपीसी का काम प्रारंभ हो गया है, इसलिए बुंदेलखंड के विकास को आगे बढ़ाने के लिए रेल मंत्रालय के द्वारा वहां पर कोई सवारी डिब्बा या मालगाड़ी के डिब्बे की फैक्ट्री लगायी जाएगी तो यहां के नौजवानों को रोजगार के अवसर बड़ी मात्रा में उपलब्ध हो सकेंगे।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से दो बिन्दुओं की ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि हम सभी सांसदों के क्षेत्र में होती हैं और कई बार इस तरह की घटनायें हम सांसदों के क्षेत्र में होती हैं। कभी गंभीर अवस्था में कोई बर्न पेशेन्ट होता है उसे दिल्ली के सफदरजंग अस्पताल लाने के लिए हम लोगों से अनुरोध किया जाता है कि इसे दिल्ली जे जाने के लिए रेल में जगह दिला दी जाए। जिस तरह से सभी ट्रेनों में महिलाओं के लिए आधे डब्बे का आरक्षण किया जाता है, उसी तरह से बर्न पेशेन्ट्स को एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए आधा एसी डब्बा बनाया जाना चाहिए, ताकि बर्न पेशेन्ट्स इसके माध्यम से एक जगह से दूसरी जगह जा सकें।

झांसी-महोबा-माणिकपुर सिंगल लाइन है। इस सिंगल रेलवे लाइन का दोहरीकरण करने के लिए लंबे समय से मांग हो रही है। इसका दोहरीकरण किया जाना चाहिए।

अंत में यह कहना चाहता हूँ कि हम सभी बालश्रम पर विशेष जोर देते हैं लेकिन मैं सभी ट्रेनों में बच्चे अपनी शर्ट उतार कर डिब्बे साफ करते हुए और प्लेटफार्म पर सफाई करते हुए नजर आते हैं ऐसे बालश्रम को प्रतिबंधित करने के लिए रेल विभाग के द्वारा सख्ती के साथ प्रतिक्रमिक कदम उठाए जाने चाहिए। आपने मुझे अपनी बात सदन में रखने का अवसर प्रदान किया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय रेल मंत्री जी को ऐसा विकासवादी रेल बजट लाने के लिए उनका आभार व्यक्त करते हुए, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

***श्री शैलेश कुमार (भागलपुर) :** मैं रेलवे बजट 2014-15 के अनुदानों की मांगों पर चर्चा में अपना लिखित भाषण सदन के पटल पर रखने की अनुमति मांगता हूँ। मैं बिहार राज्य के पूर्वी भाग के अति पिछड़ा क्षेत्र भागलपुर का प्रतिनिधित्व करता हूँ। रेलवे बजट में भागलपुर क्षेत्र

के लिये कोई नई योजना का प्रावधान नहीं किया गया है। वर्ष 2009-10 के पूरक बजट में तत्कालीन रेल मंत्री जी के द्वारा भागलपुर को नया रेल मंडल बनाने की घोषणा की गई थी। उसके उपरांत भागलपुर में एक ओएसडी की भी नियुक्ति की गई थी लेकिन उसके पश्चात् 15वीं लोक सभा में यूपीए-2 के सरकार के कार्यकाल में यह व्यवस्था समाप्त कर दी गई। उसके बाद से अभी तक भागलपुर को रेल मंडल बनाने की कोई कोशिश नहीं की गई। भागलपुर सिल्क नगरी के रूप में जाना जाता है। यहां कोने-कोने से व्यापारी वर्ग का आना जाना लगा रहता है। लेकिन राजधानी शताब्दी जैसी गाड़ियों का इस रेल मार्ग से होकर नहीं गुजरने के चलते व्यापारियों सहित आम नागरिकों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। मेरा रेल मंत्री महोदय से मांग है कि भागलपुर से दिल्ली तथा हावड़ा के लिये राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस चलाने के लिए कदम उठाने का कार्य करें। रेल मंडल का कार्यालय स्थापित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करते हुए रेलवे बोर्ड को निदेश देने का कार्य करे ताकि भागलपुर में रेलवे परिचालन की गंभीर समस्या को दूर किया जा सके। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मानवरहित क्रॉसिंग (रेलवे समपार) को संख्या बहुत ज्यादा है। उन स्थानों पर सर्वेक्षण कराकर आवश्यकतानुसार रेल समपार के स्थान पर सड़क उपरिपुल (आरओबी) का निर्माण कराने की व्यवस्था करें। भागलपुर में कृषि के क्षेत्र में लीची, आम, केला आदि का बड़े पैमाने पर उत्पादन किया जाता है लेकिन वातानुकूलित वैगन की उपलब्धता नहीं होने के चलते किसानों को अपने उत्पाद बाहर भेजने में कठिनाई होती है और इनका सामान स्थानीय बाजारों में सस्ते मूल्य पर बेचना पड़ता है साथ ही फसलों की बर्बादी भी होती है। अतः रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि भागलपुर से अन्य महानगरों को जाने वाली ट्रेनों में अलग से एक वातानुकूलित वैगन लगाने की व्यवस्था करने का प्रावधान करें जिससे स्थानीय किसानों को उनके उत्पादों का लाभ मिल सकें।

भागलपुर स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन के सभी आधारभूत सुविधायें उपलब्ध कराये जायें।

आरक्षण के लिये मुख्यालय के प्रत्येक गाड़ियों का निर्धारित कोटा भागलपुर में देने की व्यवस्था अभी तक नहीं है सभी कार्य मालदा रेल मंडल से किया जाता है। अतः मेरी मांग है कि भागलपुर से चलने वाली सभी गाड़ियों में आरक्षण कोटा भागलपुर स्टेशन पर उपलब्ध करायी जाये।

डॉ. भोला सिंह (बेगूसराय) : महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने सदन में जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन दिल की गहराइयों से करता हूँ। भारतीय रेल भारत की अखंडता और अस्मिता की स्पंदित आत्मा है। भारतीय रेल बहुलवादी भाषाओं को, लघु भारत को अपनी

गोद में बिठाए, सांस्कृतिक आत्माओं को स्पर्श करते हुए, तमाम तीर्थ स्थानों को पारलौकिक दुनिया से संबंध जोड़ते हुए, भारतीय रेल दुनिया में एक सर्वाधिक प्रतिष्ठित निकाय है। मैं रेल मंत्री जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इस देश में जिनसे भी रेल मंत्री हुए हैं, उनमें से कुछ को छोड़ कर, वे अपने क्षेत्र के रेल मंत्री हुए या अपने राज्य के रेल मंत्री हुए। बिना आधारभूत संरचना के उन्होंने योजनाओं के इतने बच्चे पैदा किए हैं कि आज उन बच्चों को कोई मां-बाप नहीं है। उकने नाम से स्थान-स्थान पर शिलाखंड है। मैं देखता हूँ कि एक पशु वहां पर आता है और वह रोज टांग उठा कर वहां पर पेशाब करता है और जनता उगा-सा महसूस करती है।

महोदय, मैं इस रेल मंत्री जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इन्होंने रेल के इतिहास की शव परीक्षा की है। इन्होंने वर्तमान का परीक्षण किया है। इन्होंने रेल बजट में भविष्य के संकेत दिए हैं और बहुत दिनों के बाद एक ऐसा रेल मंत्री बने हैं, जिनके शरीर में भारत की सांस्कृतिक आत्मा स्पंदित हो रही है, मैं इन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ।

महोदय, मेरी आदत नहीं है कि मैं आपसे बार-बार कहूँ कि हमें समय दिया जाए। आपके द्वारा दिए गए समय में, मैं तीन-चार बातों की ओर अपने युवा रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। मैं बिहार के बेगूसराय जिला से चुन कर आया हूँ। वर्ष 1959 में, स्व. पंडित जवाहर लाल नेहरू जी ने बाबू जगजीवन राम जी और बिहार केशरी ने दिनकर के ग्राम सिमरिया में भारत के प्रथम राष्ट्रपति के नाम से एक सिमरिया गंगा पुल उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार को जोड़ने के लिए बनाया गया था। चार वर्षों से वह पुल मरा पड़ा है। हजारों बसें, ट्रक, ट्रेलर और मैं कह सकता हूँ कि लाखों रुपए की रोज लूट हो रही है। उद्योग बंद हैं, आवागमन ठप्प है और मैं कह सकता हूँ कि इस रेलवे मंत्रालय का कोई मां-बाप है या नहीं, कोई देखने वाला है या नहीं, कोई सुनने वाला है या नहीं, उसकी आंख है या नहीं, कान है या नहीं। उसकी वेदना कहां चली जाती है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि अगर इस देश के रेल मंत्री को थोड़ी सी हया है, थोड़ी भी शर्म है तो जो परिस्थिति पैदा हुई है उत्तर और दक्षिण बिहार को जोड़ने वाले प्रथम राष्ट्रपति के नाम से, उस पुल को जिसे दिनकर ने कहा था —

हटो व्योम के मेघपंथ से स्वर्ग लूटने हम आते हैं
दूध दूध ओ वत्स दूध खोजने हम जाते हैं।

आज वह मृत पड़ा है। मैं आग्रह करता हूँ, आपके कान में दे रहा हूँ, आपके सामने रख रहा हूँ। यह मेरे जज्बात नहीं हैं, बिहार के लोगों का जो दर्श हुआ है, वह लहलुहान चेहरा मैं आपके सामने उपस्थित कर

रहा हूँ। क्या हुआ है हमारे साथ? बरौनी जंक्शन एशिया का सबसे बड़ा प्लेटफार्म है। हजारों आवासीय भवन, 2500 एकड़ जमीन, दुनिया का सबसे बड़ा यार्ड मृत पड़ा है। बेकार पड़ा है और उसी के बगल में हाजीपुर में रेलवे जोन बना दिया गया है। लाखों-करोड़ रुपए खर्च हुए जबकि आवासीय भवन है, जमीन है, उसकी कोई आवश्यकता नहीं है।... (व्यवधान) मैं जनता हूँ, आपकी घंटी मुझे सुनाई पड़ रही है। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लेना चाहता, लेकिन अगर आपकी इजाजत हो तो दो मिनट का समय चाहता हूँ।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया एक मिनट में कनक्लूड कीजिए।

...(व्यवधान)

डॉ. भोला सिंह : मैं 75 वर्ष का आदमी हूँ और बहुत पुराना राजनीति का घिसा-पिटा चेहरा हूँ। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि बेगूसराय औद्योगिक क्षेत्र है। वहां फर्टिलाइजर है, रिफाइनरी है और एक भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं है, राजधानी भी नहीं है। कोई गाड़ी नहीं रुकती। स्टेशन जर्जर है। हम नहीं कहते कि आप वहां दस मिनट गाड़ी रोक दीजिए, दूसरी एक्सप्रेस गाड़ियों को रोकिए, लेकिन हम इतना जरूर कहना चाहते हैं कि आपने छोटे-छोटे स्टेशनों को जो एक्सप्रेस गाड़ियों से ठहराने का नवाजा है, अगर बेगूसराय औद्योगिक क्षेत्र में गाड़ियां नहीं रुकती हैं तो लोग उगली उठाते हैं। कहते हैं किसी काम का नहीं है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ... (व्यवधान) मैं कनक्लूड ही कर रहा हूँ। मैं कनक्लूड करते हुए माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ। आसन की इजाजत नहीं है पर मैं कहना चाहता हूँ:—

मस्जिदों में मांगी हमने यह दुआ

कि दिल जिसे चाहता है वह मुझको मिले।

जो मेरा फर्ज था मैंने पूरा किया

अब खुदा भूल एं तो मैं क्या करूं।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने चुनाव के बाद पूरे देश और मेरे लोक सभा क्षेत्र में जो ठहराव रद्द किए गए थे, उन्हें पुनः बहाल किया है। इसके लिए मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ। मेरे लोक सभा क्षेत्र में तीन जिले आते हैं — झांसी जनपद जालौन और कानपुर देहात। यह क्षेत्र हमारा उत्तर मध्य रेलवे के झांसी डिवीजन के अंतर्गत आता है।

महोदय, वर्ष 1977 में जब पहली बार भारतीय जनता पार्टी की सरकार बनी थी, तब उस सरकार ने कोंच से लेकर जालौन-औरैया-फर्रुखपुर तक एक लाइन डालने का काम प्रारंभ किया था। उसमें सर्वे करवाकर मिट्टी

का कार्य कोंच से लेकर जालौन तक हुआ था, लेकिन किन्हीं कारणों से वह स्टे हो गया। आज उसका सर्वे पूर्ण हो गया है। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वह सर्वे रिपोर्ट रेलवे बोर्ड तक पहुंच गयी है, इसलिए आप नयी लाइन डालने के लिए जैसे स्वीकृत करने का कष्ट करें। इसके साथ-साथ कोंच-जालौन-उरई नयी रेल लाइन, जो 48 किलोमीटर की है, उसका भी सर्वे करा दिया गया है।

माननीय सभापति महोदय, भिंड से उरई-महोबा नयी रेलवे लाइन की सर्वे रिपोर्ट 29.3.2012 को भेजी जा चुकी है। हमारा बुंदेलखंड क्षेत्र एक पिछड़ा क्षेत्र है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि जिन रेलवे लाइन्स के सर्वे हुए हैं, उनके लिए वे पैसा देने का कष्ट करें और नयी रेलवे लाइन बनवायें, जिससे इस क्षेत्र का चहुंमुखी विकास हो सके।

माननीय सभापति महोदय, हमारे एट और कोंच के बीच एक शटल चलती है। वह शटल सुबह 6 बजकर 40 मिनट पर चलकर करीब साढ़े तीन बजे तक एट स्टेशन पर खड़ी रहती है। अगर उस शटल को एट से 8 बजे चलाकर कोंच भेजा जाये, तो वहा जाने वाली सवारिया कोंच तक पहुंच सकें फिर 9 बजे वापस एट से वह शटल चलायी जाये, तो निश्चित ही हमारे रेल विभाग को फायदा होगा क्योंकि जो पैसेंजर्स हैं, वे करीब छह बजे से चलकर करीब चार-पांच घंटे तक एट स्टेशन पर बैठी रहती है। अगर यह फेरा बढ़ा दिया जाये, तो उससे उन गरीब लोगों को काफी सुविधा होगी। वहां जो पैसेंजर्स सफर करते हैं, उन्हें चार घंटे पहले जाना पड़ता है, उन्हें इसका लाभ होगा।

माननीय सभापति महोदय, हमारे यहां 200 किलोमीटर के ट्रैक पर कोई भी सीधी गाड़ी दिल्ली के लिए नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि दिल्ली से चलने वाली श्रम शक्ति जो रात 11 बजे 50 मिनट पर नयी दिल्ली से चलती है और कानपुर जाकर खड़ी हो जाती है। वह करीब 17 घंटे तक कानपुर में खड़ी रहती है। अगर उस गाड़ी को झांसी तक बढ़ा दिया जाये, तो 200 किलोमीटर के सफर के बीच पड़ने वाले सैंकड़ों गांव के लोग दिल्ली से सीधे जुड़े जायेंगे।

सभापति महोदय, पिछली सरकार में स्वतंत्रता संग्राम सेनानी एक गाड़ी झांसी से कोलकाता के लिए चलायी गयी थी। वह सप्ताह में एक बार चलती है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि उस गाड़ी को सप्ताह में प्रतिदिन चलाया जाये।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : भानू प्रताप जी, आप अपनी बात 30 सैंकंड में समाप्त कीजिए।

श्री भानू प्रताप सिंह वर्मा : मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि कोंच से ऐटा जंक्शन

पर राप्ती सागर एक्सप्रेस अप और डाउन, लोक मान्य तिलक अप और डाउन और पुष्कर एक्सप्रेस को एट स्टेशन पर रोका जाये जिससे एट क्षेत्र से आने वाली सवारियां उसमें बैठकर सफर कर सकें।

माननीय सभापति महोदय, झांसी से लखनऊ के लिए एक इंटरसिटी चलती है। वह सुबह 6 बजकर 10 मिनट पर चलकर 12 बजे लखनऊ पहुंच जाती है। इंटरसिटी एक्सप्रेस में एक चेयर कार और बढ़ाया जाए क्योंकि बहुत सवारियों वहां से चलती हैं। उसमें निश्चित रूप से एक चेयर कार लगायी जाए। लखनऊ से भी सुबह छह बजे तक इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायी जाए ताकि लोग उसमें यात्रा कर सकें।

माननीय सभापति : अपनी बाकी स्पीच कृपया मंत्री जी को दे दीजिए। समय का बहुत अभाव है।

श्री एम.के. राघवन।

[अनुवाद]

श्री एम.के. राघवन (कोझीकोड) : धन्यवाद सभापति महोदय, मैं रेल बजट का पुरजोर विरोध करता हूँ राजनीतिक कारणों से नहीं बल्कि इस कारण से कि जहां तक रेल बजट का संबंध है केरल को भारतीय राज्य के रूप में मान्यता नहीं दी गई है। मैं यह कहना चाहूंगा कि बजट चार राज्यों मुख्यतः कर्नाटक, गुजरात, उत्तर प्रदेश और महाराष्ट्र तक समिति है।

केरल कर्नाटक का पड़ोसी राज्य है और माननीय मंत्री अवसर केरल का दौरान करते हैं और केरल से सम्बद्ध है। उनका दृष्टिकोण था कि मंत्री महोदय केरल के प्रति उदार होंगे परन्तु वास्तविकता इसके विपरीत है। केन्द्र सरकार द्वारा किसी भी राज्य सरकार को दिया गया यह शायद सबसे नकारात्मक बजट है। राज्य के लिए किसी नई रेलगाड़ी रेल लाइन, विनिर्माण इकाई अथवा किसी अन्य रेल विकास कार्यों की घोषणा नहीं की गई है। रेलवे केरल से प्रति वर्ष 2700 करोड़ रुपए से अधिक का राजस्व अर्जित करता है दुर्भाग्यवश जारी किसी भी परियोजना को पर्याप्त बजटीय प्रावधान नहीं किया गया है और न ही नई रेलगाड़ी अथवा विस्तार अथवा मौजूदा साप्ताहिक, सप्ताह में दो बार चलने वाले रेलगाड़ियों के फेरों में वृद्धि का सुझाव नहीं दिया गया है।

महोदय, कोझीकोड मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का एक स्टेशन है। यह विश्व स्तरीय स्टेशनों की सूची में शामिल किया गया है। रेलवे बोर्ड द्वारा किटको को मास्टर प्लान तैयार करने के लिए परामर्शदाता के रूप में नियुक्त किया गया है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि वे रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को इसके शीघ्र कार्यान्वयन के लिए बैठक बुलाने को कहें।

केरल के मालावार क्षेत्र से भारी संख्या में विद्यार्थी और कर्मचारी प्रतिदिन बेंगलूरु और मैसूर का सफर करते हैं। कोझीकोड और बेंगलूरु के बीच एक नई रेलगाड़ी की मांग की गई है परन्तु रेल मंत्री ने इस मांग पर विचार नहीं किया है। मैंगलोर-तिरुअनंतपुरम के मामले में भी स्थिति वैसी ही है। केरल के उत्तरी क्षेत्र से राज्य की राजधानी की ओर बढ़ती भीड़-भाड़ से निपटने के लिए मैंगलोर और तिरुअनंतपुरम के बीच एक सुपर फास्ट रेलगाड़ी चलाए जाने की आवश्यकता है।

माननीय मंत्री ने अपने बजट भाषण में प्रसिद्ध मंदिर सर्किटों को जोड़कर एक विशेष तीर्थ सर्किट की घोषणा की है। माननीय मंत्री ने दैनिक बेंनदूर-कासरगौड़ यात्री गाड़ी की भी घोषणा की है। ठीक इसी प्रकार गुरुवयूर श्री कृष्ण मंदिर के लिए प्रसिद्ध है जहां कर्नाटक और केरल के मलावार क्षेत्र के तीर्थयात्री नियमित रूप से यात्रा करते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री से प्रस्तावित बेंनदूर-कासरगौड़ यात्री गाड़ी का गुरुवयूर तक विस्तार किए जाने का निवेदन करता हूं।

मंत्री जी ने भाषण के पैरा 3 में इंगित किया है कि भारतीय रेलवे धार्मिक पर्यटन सूचित धार्मिक सर्किट की आवश्यकता को महसूस करती है परन्तु दुर्भाग्यवश केरल को कुछ नहीं दिया गया है। गुरुवयूर तिरुपति के बाद सबसे अधिक राजस्व अर्जित करने वाला मंदिर है। ठीक इसी प्रकार दो करोड़ तीर्थ यात्री प्रतिवर्ष शबरीमला की यात्रा करते हैं। इसलिए मैं निवेदन करता हूं कि इन दोनों मंदिरों को तीर्थ सर्किटों की सूची में शामिल किया जाए। मेरे क्षेत्र से हजारों श्रद्धालु अवसर गुरुवयूर की यात्रा करते हैं। यात्री गाड़ी संख्या 56664 तिरुचूर पर समाप्त होती है। मेरा माननीय मंत्री से निवेदन है कि इस रेलगाड़ी का गुरुवयूर मंदिर तक विस्तार किया जाए।

निम्नलिखित दो रेलगाड़ियों के अतिरिक्त तिरुअनंतपुरम को मरु सागर एक्सप्रेस और गाड़ी संख्या 56663 कालीकट-कन्नुर पास का न केवल मैंगलोर तक विस्तार किया जाए बल्कि दैनिक आधार पर चलाया जाए... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपको आधे मिनट के अंदर समाप्त करना है। मैं आपको समाप्त करने के लिए आधे मिनट का समय देता हूं।

श्री एम.के. राघवन : इसके अतिरिक्त राजधानी एक्सप्रेस, संपर्कक्रान्ति एक्सप्रेस और शालीमार एक्सप्रेस के फेरे को बढ़ा कर प्रतिदिन किया जाए।

दूसरा मुद्दा रेलवे ट्रेक के दोहरीकरण और विद्युतीकरण से संबंधित है। जैसा कि आप जानते हैं शोरनूर-मैंगलोर रेल लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण का कार्य धीमी गति से चल रहा है।

इसलिए मैं माननीय मंत्री महोदय से पर्याप्त निधि आवंटित करने का निवेदन करना चाहूंगा।

कोझीकोड में स्टॉफ क्वार्टर पुराने और अतिदयनीय स्थिति में है जिन्हें तुरन्त ठहाए जाने और पुर्नर्माण किए जाने की आवश्यकता है। मैं माननीय मंत्री से इस प्रयोजन हेतु पर्याप्त निधि आवंटित करने का निवेदन करता हूं।

मैं मंत्री महोदय द्वारा चर्चा के उत्तर के दौरान बजट में इन मुद्दों शामिल करने पर विचार करने का निवेदन करना चाहूंगा।

[हिन्दी]

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : धन्यवाद सभापति महोदय, मैं वर्ष 2014-15 के रेल बजट के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे इसके लिए समय दिया, मैं आपका आभारी हूं।

महोदय, भारतीय रेल आजाद भारत का एक प्रतीक है, भारत की जीवनेखा है और इस भारतीय रेल पर हम गर्व भी करते हैं क्योंकि यह देश को जोड़ने का काम करती है। दस वर्ष तक यूपीए सरकार रही, जिसमें इस विभाग द्वारा जोड़ने का नहीं, तोड़ने का काम किया गया और इसको राज्य-वार करके इसकी सारी व्यवस्था खड़ा करने का काम किया गया। मंत्रालय स्तर पर लगभग 14 लाख रेल कर्मचारियों के मनोबल को तोड़ने का काम किया गया। ऐसी परिस्थिति में हमारे रेल मंत्री जी और हमारे देश के प्रधानमंत्री भाई नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, वह अपने आप में पूरे हिन्दुस्तान का बजट है, किसी राज्य या किसी जिले का बजट नहीं है। मैं इसके लिए मंत्री महोदय को बधाई देते हैं। बजट में कोई ऐसी चीज नहीं लाई गयी है, जिसका शिलालेख लगा कर फिर पांच साल बाद रेखा जाए कि उसमें धन की व्यवस्था नहीं है और वह योजना वैसे ही पड़ी रही। आपको जानकर ताज्जुब होगा कि वर्ष 1996-97, 1998-99 और जब हम लोगों ने प्रयास करके पारसनाथ से मधुबन का सर्वे कराने का फण्ड एलोकेशन करवाया, तो पूर्व की सरकार ने उसको इसलिए ठण्डे बस्ते में डाला क्योंकि उस टाइम में श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में सरकार चल रही थी और वर्ष 2004 के बाद से अभी तक वह योजना ठण्डे बस्ते में पड़ी है। मधुबन, जो वर्ल्ड फेमस है, जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थस्थल है, लेकिन राजनीतिक षडयंत्र के तहत उसको इग्नोर करने का काम किया गया। जहां तक सवाल है कि माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा पर-कैपिटल स्टाफ बेनिफिट फण्ड 500 रुपए से बढ़ाकर 800 रुपए किया गया है, यह स्वागतयोग्य है। आज जिस राज्य से मैं आता हूं, वह झारखंड देश में सबसे ज्यादा राजस्व देने में मामले में दूसरे स्थान पर है। हमारे क्षेत्र में तीन डिवीजन्स लगती हैं — आद्रा डिवीजन, आसनसोल डिवीजन और धनबाद डिवीजन। ये तीनों डिवीजन्स मिलकर पूरे रेलों के राजस्व का 40 प्रतिशत हिस्सा देती हैं। जहां पर दामोदर वैली कॉर्पोरेशन, कोल इंडिया, बोकारो स्टील और भारत

कोकिंग कोल लिमिटेड आदि के सारे कर्मचारी वहां कार्यरत हैं, लेकिन समय-समय पर हम लोगों ने काफी कुछ पूर्व सरकार के पास आग्रह किए थे। वर्तमान मंत्री महोदय के सामने अपने आवेदन के साथ हमने अपने क्षेत्र के विषय रखने का काम किया है।

रात्रि 8.00 बजे

सभापति महोदय, हमें आशा ही नहीं, पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय उसे जरूर देखेंगे। गिरिडीह-कोडरमा रेल लाइन शिलान्यास तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल बिहार वाजपेयी जी के समय में हुआ था। आज भी वहां काम अधूरा पड़ा है। मेरा मंत्री जी से आग्रह होगा कि अविलम्ब वहां बचे काम को पूरा कराया जाए। और पूर्व के डिजाइन के तहत ही कराया जाए। वहां पर जमीन का मुआवजा दिया जा चुका है। चूंकि हमारे यहां तीन-तीन डिवीजन पड़ती हैं इसलिए कुछ ट्रेंस का ठहराव करने के बारे में मैं पहले भी निवेदन कर चुका हूँ और आज फिर करना चाहूंगा। ट्रेन संख्या 19607-19608 कोलकाता से अजमेर वीकली चलती है।

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : अभी तो मुझे एक ही मिनट हुआ है।

माननीय सभापति : बोलने वालों की बहुत लम्बी लिस्ट है।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : आप घड़ी देख लें, मैं पांच मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

माननीय सभापति : आप थोड़ी देर में अपनी बात समाप्त कर दें, फिर जीरो ऑवर लिया जाएगा।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : ठीक है।

[अनुवाद]

माननीय सभापति : माननीय सदस्यों अब 8.00 बज रहे हैं। यदि सभा सहमत हो तो श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय के भाषण के बाद हम शून्य काल शुरू करेंगे। रेल बजट संबंधी यह चर्चा कल जारी रह सकती है।

अनेक माननीय सदस्य : ठीक है, महोदय।

[हिन्दी]

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : चन्द्रपुरा जंक्शन पर बेरमा स्टेशन है, वहां पर हटिया जयनगर एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। इसी तरह जन शताब्दी एक्सप्रेस जो रांची-पटना तक है, उसका भी ठहराव वहां किया जाए। इसी तरह रांची-हावड़ा इंटरसिटी एक्सप्रेस, धनबाद-भुवनेश्वर गरीब रथ और टाटा नगर-अमृतसर जलियावाला बाग एक्सप्रेस के ठहराव का

भी मैं मंत्री महोदय से आग्रह करता हूँ। नेताजी सुभाष चन्द्र बोस जंक्शन, गोमो ग्रेनकाड का प्रमुख स्टेशन है। वहां पर हावड़ा-जोधपुर एक्सप्रेस और सियालदह-अजमेर एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए, क्योंकि पारसनाथ जैनियों का प्रमुख तीर्थस्थल है। वहां पर हावड़ा-गांधीधाम गर्वा एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। इसी तरह गोमिया स्टेशन पर कोलकाता-अजमेर-अहमदाबाद एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। फुलारीटाड स्टेशन पर हटिया-गोरखपुर मौर्य एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

रात्रि 8.02 बजे

[श्री हुकुमसिंह पीठासीन हुए]

तेलो रेलवे स्टेशन पर रांची-पटना सुपरफास्ट एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए।

मेरा निवेदन होगा मंत्री जी से कि जो आद्रा डिवीजन के अंतर्गत ठहराव की मांग मैं आपसे कर रहा हूँ, उसे आप जरूर पूरा करें और निचितपुर हाल्ट पर रांची-बैधनाथधाम एक्सप्रेस का ठहराव किया जाए। छत्तीसगढ़ की हमारे यहां धनबाद कोयलांचल और बेरमा कोयलांचल में एक बड़ आबादी निवास करती है, वे वहां मजदूरी करते हैं। उनकी मांग है कि दरभंगा-सिकन्दराबाद एवम् माल्दाटाउन-सूरत एक्सप्रेस का ठहराव पूर्व मध्य रेलवे के चंद्रपुरा जंक्शन पर किया जाए, जिससे उन्हें छत्तीसगढ़ जाने-आने में सुविधा हो सके। छत्तीसगढ़ी समाज की यह भी मांग है कि इन ट्रेंस का ठहराव छत्तीसगढ़ के रायगढ़, चांपा और राजनान्दगांव में भी किया जाए, जिससे उन्हें आने-जाने में सुविधा हो।

इसके अलावा मैं यह भी मांग करना चाहता हूँ कि गोमो-बरकाकाना पैसेंजर ट्रेन का विस्तार आसनसोल तक ईएमयू में परिवर्तित कर दिया जाए। यह प्रातः सात बजे से सायं छह बजे तक लगभग 11 घंटे तक गोमोह जंक्शन पर खड़ी रहती है। गोमोह से आसनसोल की दूरी 90 किलोमीटर है, जो रेलवे के मानक के अनुसार आने-जाने में सिर्फ पांच घंटे लगेंगे। हटिया-पुणे एक्सप्रेस का विस्तार धनबाद तक किया जाए। एलटीसी सुपरफास्ट एक्सप्रेस का विस्तार धनबाद तक किया जाए। जसीडीह-कोलकाता फास्ट पैसेंजर का विस्तार गिरिडीह तक किया जाए। यह ट्रेन जसीडीह में 12 घंटे खड़ी रहती है, जबकि जसीडीह से गिरिडीह की दूरी एक घंटे में तय हो जाती है।

माननीय सभापति : कृपया अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : गिरिडीह से रांची तक नई ट्रेन नहीं होने की स्थिति में एक स्लीपर एवम् दो सामान्य कोच गिरिडीह से रांची के लिए और मधुपुर से पाटलीपुत्र अथवा किसी ट्रेन से जोड़ा जाए। हमारे क्षेत्र में गोमो-बरकाकाना रेलखंड पर बोकारो थर्मल एवम् गोमिया स्टेशन

के बीच स्वांग में हाल्ट किया जाए। हावड़ा-जबलपुर एक्सप्रेस में पेंट्रीकार की व्यवस्था की जाए और हावड़ा-भोपाल एक्सप्रेस का फेरा बढ़ाकर प्रतिदिन किया जाए।

सभापति महोदय, माननीय मंत्री महोदय से निवेदन है कि इस विषय पर विशेष ध्यान रखेंगे। आपने जो समय दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

***श्री संजय धोत्रे (अकोला) :** इस साल का रेल बजट बहुत सराहनीय रहा है। पिछले 10 साल में जो रेल का विकास रोका गया था उसे नई दिशा इस रेल बजट ने दी है। इसके लिए माननीय रेल मंत्री जी बधाई के पात्र हैं।

55 साल पहले सिकंदराबाद, नांदेड़, अकोला, खंडवा, इंदौर, रतलाम, अजमेर, जयपुर यह 1469 कि.मी. की मीटर गेज लाइन थी। उत्तर, दक्षिण और पश्चिम के राज्य आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, राजस्थान आदि राज्य की यह महत्वपूर्ण रेल लाइन थी। 10 साल पहले सिकंदराबाद, अकोला (साऊथ-सेंट्रल रेलवे) और जयपुर-रतलाम (पश्चिम रेलवे) इसका 8 साल पहले मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन हुआ। इस तरह 1469 कि.मी. में से 805 कि.मी. ब्रॉड गेज में परिवर्तन हुआ है। इस महत्वपूर्ण रेल लाइन के लिए 17 जनवरी, 2008 को कैबिनेट कमेटी ऑन इकोनॉमी अफेयर्स (सीसीईए), ने कहा है कि रतलाम-अकोला 454 कि.मी. रेल लाइन का गेज परिवर्तन होने से उत्तर दक्षिण एक दूरी कम करने वाली पर्यायी रेलमार्ग उपलब्ध होगा जिसके कारण सिकंदराबाद, बेंगलूर, चेन्नई जैसे बड़े महानगर और जयपुर, अजमेर, रतलाम, इंदौर, अकोला जैसे महत्वपूर्ण शहर जोड़े जाएंगे।

इस मार्ग को गेज में परिवर्तित करने पर खाद्य सामग्री, तेल, सीमेंट आदि को पीतमपुर स्पेशल इकोनॉमी जोन जोकि महु के नजदीक है इसे दक्षिणी राज्यों से जोड़ देगा तथा मिलेट्री सामान तथा सैनिकों का आवागमन सुगम होगा।

1421.25 करोड़ की इस महत्वपूर्ण योजना को पांच साल में पूरा करने पर पुरजोर सिफारिश सीसीईए ने की थी। सीसीईए की सिफारिश से ही 2008-09 के रेल बजट में इसे मंजूरी मिली लेकिन पिछले छह सालों में रतलाम, इंदौर, खंडवा (पश्चिम रेलवे) का यह काम 60 प्रतिशत पूरा हुआ लेकिन अकोला से खंडवा (एससीआर) इस सेक्शन के गेज परिवर्तन की शुरुआत भी नहीं हुई है। इसके लिए पिछले छह साल से रेल मंत्री जी से रेल अधिकारियों से कई बार चाँ हुई। पत्र भी लिखे गए।

इस सदन में भी इस विषय पर चर्चा हुई, प्रश्न उठाए गए हैं। इस योजना को आगे बढ़ाने के लिए आपने भी बहुत प्रयास किया है। यह

रेलवे का एक महत्वपूर्ण राष्ट्रीय प्रकल्प है। आपके संसदीय क्षेत्र इंदौर से यह गुजरता है। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से यह निवेदन करता हूँ कि अकोला, खंडवा के गेज परिवर्तन का काम जल्दी शुरू किया जाए। अकोला, खंडवा, इंदौर, रतलाम इस काम को एक तय सीमा के अंदर पूरा किया जाए। यह काम जब तक पूरा नहीं होता तब तक दक्षिण-उत्तर का महत्वपूर्ण रेलमार्ग अधूरा रहेगा।

50 साल पहले जो रेल सुविधा इस मीटर गेज मार्ग द्वारा मिलती थी उस सुविधा से इस देश का बड़ा क्षेत्र वंचित है। इसके कारण देश का और भारतीय रेल का भी नुकसान हो रहा है। वैसे तो हम हर क्षेत्र में विकास का दावा करते हैं लेकिन 20-25 साल पहले सिकंदराबाद से जयपुर तक जो रेल सुविधा हमें मिलती थी लेकिन आज हम उससे वंचित हैं। यह अन्याय है। इसे दूर करने के लिए इस योजना के ऊपर पर्याप्त राशि आप आवंटित करेंगे, ऐसा हमारा विश्वास है।

[अनुवाद]

***श्री पी.आर. सुन्दरम (नामाक्कल) :** मैं तमिलनाडु की मुख्य मंत्री डॉ. पुरुचीथैलावी अम्मा और संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के मतदाताओं को लोक सभा में नामाक्कल संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधि करने के लिए मुझे संसद सदस्य बनने हेतु धन्यवाद देता हूँ।

तमिलनाडु की माननीय मुख्य मंत्री ने यात्री सुविधाओं में वृद्धि करने तथा यात्री सुरक्षा प्रदान करने सहित विभिन्न कारणों से रेल बजट - 2014-15 का स्वागत किया है। रेलवे के वर्तमान परिदृश्य के अलावा मैं इससे इसके वित्तीय घाटे के साथ-साथ वित्तीय प्रबंधन को बेहतर बनाने तथा नए अवसर एवं नए मार्गों पर गौर कराने का उल्लेख किया गया है। माननीय मुख्य मंत्री डॉ. अम्मा ने माननीय रेल मंत्री का उल्लेख करते हुए कहा कि उन्होंने रेलवे की वास्तविक स्थिति का वर्णन किया है।

माननीय मुख्य मंत्री डॉ. अम्मा ने कहा कि आम आदमी पर कोई अतिरिक्त भार नहीं पड़ना चाहिए। डॉ. अम्मा ने माननीय प्रधानमंत्री और रेल मंत्री से इस पर गौर करने का अनुरोध किया है।

यह दिखाता है कि डॉ. अम्मा लोगों के हितों की सुरक्षा के प्रति कितनी चिन्तित है। डॉ. अम्मा ने माननीय रेल मंत्री के रेलवे की माल ढुलाई क्षमता की समीक्षा और इसका आधुनिकीकरण करने के प्रति दिखाए गए विश्वास की थी सराहना की।

रेलवे सुरक्षा बल के सुदृढ़ीकरण की घोषणा से यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित होगी। उक्त प्रयोजनार्थ 17000 कार्मिकों की भर्ती की जाएगी जिसमें से 4000 महिलाएं होगी। मैं इस प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ। मैं

एक ऐसे राज्य से आता हूँ जहाँ देश में पहली बार ऐसे पुलिस थानों को शुरू किया है जिसमें केवल महिला पुलिसकर्मी ही तैनात है ये हमारी माननीय मुख्यमंत्री डॉ. पुरुची थलावी अम्मा की दूरदृष्टि का परिचायक है। मैं माननीय रेल मंत्री से यह भी बताने का अनुरोध करता हूँ कि वे यह भी बताए कि सभी रेल कोचों में सुरक्षा संबंधी उपकरण लगाने के बारे में पूर्व रेल बजटों में जो घोषणा की गई थी उनका क्या हुआ? बजट अनुमानों से यह पता चलता है कि रेलवे की आय में लगभग 20,000 करोड़ रुपए की वृद्धि होगी। इस बात का भी उल्लेख किया गया है कि अनुमानित व्यय में लगभग 22,000 करोड़ रुपए की वृद्धि होगी। इस संदर्भ में बजट में मुम्बई-अहमदाबाद के बीच हाई स्पीड बुलेट ट्रेन तथा महानगरों को जोड़ने वाली हीरक चतुर्भुज रेल नेटवर्क की घोषणाएं की गई हैं।

मुझे लगता है कि सरकार प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और निजी क्षेत्र की भागीदारी के माध्यम से राजस्व सृजित करेगी मुझे आपकी आशा के प्रति आशा है तथा अविलम्ब खुले दिल से और तत्काल धनराशि आवंटित करने का अनुरोध करता हूँ ताकि तमिलनाडु से संबंध लम्बित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा किया जा सके। कम्प्यूटर समर्पित आरक्षण सुविधाओं में वृद्धि किए जाने के अतिरिक्त मैं यह बात जोर देकर कहना चाहता हूँ कि आम आदमी को देखते हुए जिसके पास इंटरनेट कनेक्टिविटी नहीं है, के लिए रेलवे को और अधिक कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र खोलने चाहिए। ये केन्द्र ऐसे स्थानों पर खोले जाने चाहिए जहाँ रेल कनेक्टिविटी नहीं है ताकि आम आदमी समय रहते अपनी यात्रा की योजना बना सके।

तमिलनाडु के लिए रेल बजट में पांच नई ट्रेनों की घोषणा की गई है लेकिन कुछ समाचार पत्रों ने इस बात को उद्धृत किया है कि यह मात्र विद्यमान ट्रेन सेवाओं का विस्तार है। मैं अनुरोध करता हूँ कि रेलवे को कुछ ट्रेन सेवाओं नई ट्रेन चलानी चाहिए और उनसे राजस्व अर्जित करना चाहिए वर्तमान बजट में चेन्नई-बेंगलूरु और चेन्नई-हैदराबाद के बीच दो प्रीमियम ट्रेनें शुरू की जानी चाहिए। मैं अनुरोध करता हूँ कि चेन्नई-कन्याकुमारी और कन्याकुमारी-कोयम्बटूर मार्गों पर सुपरफास्ट ट्रेनें शुरू की जानी चाहिए। इस सभी रेलमार्गों पर रेल लाइनों के विद्युतीकरण, दोहरीकरण तथा रेलपथों के उन्नयनसे संबंधित कार्य भी शुरू किए जाने चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री से मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से संबंधित अनेक अनुरोधों पर गौर करने का भी अनुरोध करता हूँ।

पलानी एक्सप्रेस (संख्या 16001) एक सुपरफास्ट ट्रेन है जो दैनिक आधार पर चलती है। मोहनुर में इस ट्रेन का ठहराव होना चाहिए।

राशीपुरम, नामक्कल और मोहनुर रेलवे स्टेशन मेरे निर्वाचन क्षेत्र

में आते हैं और यहां कोई कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इन सभी स्थानों पर आरक्षण केन्द्र खोले जाएं।

इस मार्ग पर यात्रा करने वाली विशिष्ट व्यक्तियों के लिए सभी रेलगाड़ियों में आपातकालीन कोटा होना चाहिए।

रासीपुरम, नामक्कल और मोहनुर रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त शौचालय सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं।

वेस्ट कोस्ट एक्सप्रेस (संख्या 16698) और इंटरसिटी एक्सप्रेस (संख्या 12678) दोनों सुपरफास्ट रेलगाड़ियों को सांगागिरी रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाना चाहिए।

सलेम-करूर रेल लाइन पर रेल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण कार्य प्रारंभ किया जाना चाहिए। वर्तमान में, इस मार्ग पर केवल डीजल इंजन रेलगाड़ियां ही चलती हैं।

सलेम और चैन्ने के मध्य सुबह 9.40 से शाम 3.30 बजे तक कोई रेल सेवा नहीं है। नमक्कल से चैन्ने के मध्य वाया सलेम, जोलारपेटाओ कटपड़ी और अराक्कोनम नई रेल सेवा प्रारंभ की जानी चाहिए।

नमक्कल और तिरुची के मध्य नया रेलमार्ग निर्मित किया जाना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री से आग्रह करता हूँ कि तमिलनाडु के लोगों की काफी लंबे समय से चली आ रही मांगों को पूरा करें।

[अनुवाद]

माननीय सभापति : अब, हम 'शून्य काल' लेंगे। डॉ. ए. सम्पत।

डॉ. ए. सम्पत (अटिंगल) : सभापति महोदय, आपके माध्यम से मैं इस सभा का ध्यान फिलिस्तीन में गाजा में विकसित हुई एक अत्यधिक गंभीर अंतरराष्ट्रीय स्थिति की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा।

विभिन्न मीडिया द्वारा यह बताया गया है कि इजरायली सेना के हमले में महिलाओं और बच्चों सहित 116 से अधिक आम लोग मारे गए हैं। हमला भी प्रारंभ कर दिया है किसी सी समय ज़मीन से भी हमला हो सकता है। यह स्थिति पूर्ण — युद्ध की स्थिति तक पहुंच सकती है। अब, इजरायली सरकार ने उत्तरी गाजा से एक लाख लोगों को जगह खाली करने के लिए कहा है। यह बड़ी चिन्ता की बात है और यदि यह स्थिति पूर्ण-युद्ध का रूप लेती है, तो मैं, आपके माध्यम से, भारत सरकार को यह स्मरण कराना चाहता हूँ कि इससे मध्य-पूर्व के देशों में कार्य करने वाले लाखों भारतीयों का जीवन संकट में आ जाएगा।

यह माह रमजान का पवित्र माह है। परन्तु इसके साथ ही, पिछले सात दिनों से, इजरायली लोगों पर लगातार हमला कर रहा है और उन्हें मार रहा है। आज शाम तक हमें प्राप्त हुई अद्यतन जानकारी के अनुसार 1200 से अधिक लोग हताहत हुए हैं।

इसलिए, माननीय सभापति महोदय, आपके माध्यम से, मैं भारत सरकार से अनुरोध करना चाहूंगा कि हमारी सरकार को पहल करनी चाहिए और गाजा में युद्धविराम सुनिश्चित करने के लिए पूरे प्रयास करने चाहिए। हम किसी भी हाल में, फिलिस्तीनी लोगों पर इजरायली सेना द्वारा किए जा रहे हमलों को सहन नहीं कर सकते। यदि युद्ध होता है, तो हम निःसंदेह इसे समझ सकते हैं, परन्तु अभी यह पूर्ण युद्ध नहीं है। यह आम लोगों पर हमला है मारे गए और हताहत हुए लोगों में 77 प्रतिशत से अधिक लोग आम लोग हैं।

इसलिए, मैं आपके मंत्री जी से अनुरोध कर रहा हूँ कि यह भारतीयों के जीवन और भविष्य से भी संबंधित है। मुझे आशा है कि यह सभा भी मेरे साथ मिलकर भारत सरकार को अपनी चिन्ताओं से अवगत कराएगी। अभी यहां अनेक कैबिनेट मंत्री उपस्थित हैं इन हत्याओं की निंदा करना हमारा मुख्य कर्तव्य है हम गुट-निरपेक्ष राष्ट्र हैं और हमें युद्ध विराम सुनिश्चित करना है। संयुक्त राष्ट्र संघ कुछ भी कहे उसे इजरायली स्वीकार नहीं करेगा। इजरायली संयुक्त राष्ट्र संघ की सलाह नहीं माने किन्तु हमें इजरायली सेना द्वारा की जा रही जघन्य हत्याओं की निंदा करनी है। इस सदन को इजरायली सेनाओं द्वारा की जा रही जघन्य हत्याओं की निंदा करनी है। हम यह बर्दाश्त नहीं कर सकते हैं कि किसी भी प्रकार से गरीब लोगों की हत्या हो।

सभापति महोदय : श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन को डॉ. सम्पत द्वारा उठाए गए मुद्दे के सथ सम्बद्ध होने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री मल्लिकार्जुन खड्गे (गुलबर्गा) : महोदय, माननीय मंत्री जी यहां बैठे हैं। मैं उनसे अनुरोध करता हूँ कि वे इस पर अपनी प्रतिक्रिया दे क्योंकि सुबह ही श्री ई. अहमद ने इस मुद्दे को उठाया था और अब माननीय सदस्य भी इसी मुद्दे को उठा रहे हैं। हम सभी इस मामले पर चिंतित हैं। मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वे आगे आएँ और अपना वक्तव्य दें ताकि वहां रहने वाले लोगों के पास यह संदेश जाए और उन्हें सान्त्वना मिले कि भारत में लोग उनकी जान-माल के बारे में चिंतित हैं।

इसलिए मैं माननीय संसदीय कार्य मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वे इस मुद्दे पर कुछ कहे अथवा कल इस मुद्दे पर कोई वक्तव्य दें।

सभापति महोदय : डॉ. ए. सम्पत, आपकी चिन्ता से माननीय मंत्री जी को अवगत करा दिया गया है। अब डॉ. पी. वेणुगोपाल बोलेंगे।

डॉ. पी. वेणुगोपाल (तिरूवल्लुर) : सभापति महोदय, इस तत्कालिक लोक महत्व के विषय को उठाने का अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत धन्यवाद।

मेरी अच्छा प्रायद्वीपीय नदियों को युद्ध स्तर पर आपस में जोड़े जाने की आवश्यकता पर जोर देने की है। तमिलनाडु की सरकार लगातार केन्द्र सरकार पर महानदी-गोदावरी-कृष्णा-पेन्नार-कावेरी और उसके पश्चात् गुंडर नदियों को परस्पर जोड़ने और प्रायद्वीपीय नदी विकास संघटक के तहत तमिलनाडु में पश्चिम दिशा में बहने वाली पम्बा और अचनकोबिल नदियों के जल को वैष्णार की ओर मोड़े जाने की आवश्यकता पर जोर देती रही है।...*(व्यवधान)* सरकार को इस पर निर्णय लेना है।

सभापति महोदय : मैं कार्यवाहियों का अध्ययन करूंगा और यदि इसमें कुछ आपत्तिजनक है तो मैं इसे हटा दूंगा। मैं आपको आश्चस्त कर रहा हूँ कि यदि कुछ भी आपत्तिजनक हुआ तो मैं उसे हटा दूंगा।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : मैं आपको आश्चस्त कर रहा हूँ कि मैं इन कार्यवाहियों का अध्ययन करूंगा और यदि कुछ आपत्तिजनक हुआ है तो मैं उसे हटा दूंगा।

...*(व्यवधान)*

डॉ. पी. वेणुगोपाल : सभापति महोदय, सरकार को निर्णय लेना है।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : माननीय सदस्यगण आप अपनी सीट पर बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (कोल्लम) : सभापति महोदय, यह मामला न्यायनिर्णयन के लिए न्यायालय में लंबित पड़ा है।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : इसलिए मैंने यह निर्णय लिया है कि यदि कुछ आपत्तिजनक है, और यदि ऐसा कुछ है जिसे रिकॉर्ड में नहीं जाना चाहिए, तो यह रिकॉर्ड में नहीं रहेगा। मैं यह कह रहा हूँ।

...*(व्यवधान)*

डॉ. पी. वेणुगोपाल : सभापति महोदय, तमिलनाडु भारत का ही एक हिस्सा है।...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : डॉ. वेणुगोपाल जी, यदि न्यायालय में कोई मामला लंबित है तो उसे नहीं उठाना चाहिए।

...*(व्यवधान)*

डॉ. पी. वेणुगोपाल : 27 फरवरी, 2012 कारे उच्चतम न्यायालय ने भारत सरकार को निर्देश दिया कि वे नदियों को आपस में जोड़ने के कार्य के कार्यान्वयन के लिए एक विशेष समिति का गठन करें। तथापि, मई, 2013 में समिति के गठन के बाद नदियों को आपस में जोड़ने की योजना के कार्यान्वयन के लिए आगे कोई कदम नहीं उठाया गया है। चूंकि तमिलनाडु एक कम पानी वाला राज्य है, इसलिए, मैं केन्द्र से अपील करता हूँ कि वे नदियों को जोड़ने की योजना के लिए बनी विशेष समिति को तत्काल सक्रिय करे। सिंचाई और पेयजल के उद्देश्यों के लिए जल की कमी को दूर करने हेतु तमिलनाडु ने 1,862 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत वाली अथाईकदावू-अविनाशी बाढ़ नहर योजना के कार्यान्वयन के लिए केन्द्र सरकार के सहायता की मांग की थी।...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : डॉ. वेणुगोपाल, कृपया अब अपनी बात समाप्त करें।

...*(व्यवधान)*

डॉ. पी. वेणुगोपाल : पेनैयर-पलर लिंक योजना तथा पेनैयर-नेदुंगल एनीकर-पलर लिंक जिसकी अनुमानित लागत 500 करोड़ रुपए है, का भी प्रस्ताव केन्द्र को दिया गया है...*(व्यवधान)*

माननीय सभापति : डॉ. वेणुगोपाल, कृपया अब अपनी बात समाप्त करें।

...*(व्यवधान)*

डॉ. पी. वेणुगोपाल : इन परियोजनाओं को गति प्रदान की जाए ताकि निधि का आवंटन यथा शीघ्र किया जा सके। 5,166 करोड़ रुपए की लागत कावेरी-वैगाई-गुंडर नदियों को आपस में जोड़कर कावेरी के बाढ़ के पानी को सुखा ग्रस्त क्षेत्र में ले जाने के प्रस्ताव को पिछली सरकार ने वापस कर दिया था तथा अब इसे शीघ्र स्वीकृति दी जाए।

मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि वह तमिलनाडु से जुड़ी इन परियोजनाओं पर शीघ्र कार्रवाई करे।

***श्री नव कुमार सरनीया (कोकराझाड़) :** माननीय सभापति महोदय, 11 जुलाई को असम के बीटीएडी के बस्का जिले में सशस्त्र उग्रवादियों द्वारा सात लोगों का अपहरण किया गया और बाद में इनमें से चार की हत्या कर दी गई। पिछले बीस वर्षों से पूरे बीटीएडी क्षेत्र में निर्दोष लोगों की अंधाधुंध हत्याएं लगातार की जा रही हैं। अतः मैं केन्द्र सरकार और केन्द्रीय गृह मंत्रालय से अनुरोध करता हूँ कि वह इस मामले के तुरंत समाधान के लिए हस्तक्षेप करें। मैं केन्द्र सरकार से यह भी अनुरोध करता हूँ कि वह हिंसा को रोकने के लिए राज्य

*मूलतः असमिया में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

सरकार सभी आवश्यक सहायता प्रदान करें एवं तथ्य अन्वेषण हेतु एक संसदीय समूह अशांत क्षेत्र में भेजे। मैं आशा करता हूँ कि सरकार कोकराझाड़ में पिछले बीस वर्षों से चल रही हिंसा को समाप्त करने के लिए हर संभव प्रयास करेगी। मुझे अपने संसदीय क्षेत्र के लोगों द्वारा भारी बहुमत से जीत मिली है और अतः इस सम्मानित सभा के माध्यम से अनुरोध करता हूँ कि वह लोगों की संरक्षा और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए समुचित कदम उठाए।

[हिन्दी]

श्री संतोख सिंह चौधरी (जालंधर) : माननीय सभापति जी, मैं अपने प्रांत पंजाब के जिला संगरूर के बोपर गांव में 15 मई, 2014 में जमीन विवाद को लेकर जो मसला है, उसके बारे में यहां बताना चाहता हूँ। गांव की उच्च जाति के लोगों ने 110 दलित परिवारों में सोशल बायकाट किया हुआ है और इसके चलते वहां बड़ी गंभीर स्थिति बनी हुई है। वहां उनके साथ रोटी-पानी बंद किया हुआ है। दुकानों से उनको राशन लेने नहीं दिया जा रहा है। उनको खेतों में काम करने नहीं दिया जा रहा है। ...*(व्यवधान)*

श्री भगवंत मान (संगरूर) : मैं बताना चाहता हूँ कि वह मसला हल हो गया है।...*(व्यवधान)*

श्री संतोख सिंह चौधरी : नहीं हल हुआ है। आप बैठिए। कोई मसला हल नहीं हुआ है।

माननीय सभापति : आप इनको बोलने दीजिए। आप बैठिए। इनके लिए मसला अभी हल नहीं हुआ है। आपके लिए हो गया है। इनको आप बोलने दीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री संतोख सिंह चौधरी : वहां गुरु रविदास टेम्पल है। उसके पुजारी को पीटकर भगा दिया गया है और वहां ताला लगा हुआ है तथा बड़ी गंभीर स्थिति है। पहले भी 2009 में गुरु रविदास के नाम पर ऐसे दंगे हुए थे और पंजाब में तो बहुत भारी जान-माल का नुकसान हुआ था। यह बड़ी गंभीर स्थिति है और इसके साथ-साथ संगरूर के गांव बरतकलां, मतोई, नमोद और खंकोर गांव में जो जमीनें अनुसूचित जाति के लोगों के लिए रक्षित हैं, उन पर उनको काबिज होना नहीं दिया जा रहा है। जेलों में 40-50 लोग जिनमें औरतें और आदमी हैं, वे पड़े हुए हैं। जो प्रान्तीय पंजाब सरकार है, वह बिल्कुल इस तरफ ध्यान नहीं दे रही है। मैं भारत सरकार के माननीय गृह मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि वे इस मामले में इंटरवीन करें वरना यह स्थिति पंजाब में बहुत गंभीर बन जाएगी।

[अनुवाद]

श्री एंटो एन्टोनी (पथनमथीट्टा) : महोदय, मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह केरल में पंपा नदी के संरक्षण के लिए एक योजना शुरू करे। सरकार 'नमामि गंगे' नामक समेकित गंगा संरक्षण मिशन शुरू करने की योजना बना रही है। मैं इस कदम की सराहना करता हूँ कि सरकार से अनुरोध करता हूँ कि वह पंपा नदी के लिए इसी तरह का मिशन शुरू करे क्योंकि पंपा बहुत से मापने में पवित्र गंगा नदी के समान है। पंपा मध्य केरल के जिलों के लिए जल के प्रमुख स्रोतों में से एक है तथा यह कुट्टनाड, जो राज्य के चावल का कटोरा है, के लिए पानी देती है।

पंपा की विलक्षणता इसका सामाजिक-सांस्कृतिक-धार्मिक और पारिस्थितिकीय महत्व है। धार्मिक स्थल सबरीमाला से निकटता होने के कारण पंपा नदी को 'दक्षिण गंगा' के नाम से जाना जाता है। पंपा नदी पनधारा-क्षेत्र में पेरियार टाईगर रिजर्व और पश्चिमी घाटों के एचनेकोविल वन क्षेत्र शामिल हैं। इस नदी पर लगभग 40 लाख लोग अपनी विभिन्न आवश्यकताओं के लिए निर्भर हैं। इन तथ्यों के बावजूद भी पंपा नदी प्रदूषण के कारण सिकुड़ रही है। इसके परिणामस्वरूप पंपा बेसिन के जैवविविधता और जलविज्ञान-संबंधी भू-भाग भारी संकट का सामना कर रहे हैं।

इसलिए मैं सरकार से पंपा नदी के संरक्षण के लिए एक विशेष कार्यक्रम आरंभ करने के लिए विनम्र अनुरोध करता हूँ।

श्री प्रहलाद जोशी (धारवाड़) : महोदय, कर्नाटक में हजारों किसान प्रतिवर्ष लाखों टन गन्ना उगाते हैं। यह कर्नाटक के किसानों की बड़ी फसलों में से एक है। दुर्भाग्यवश पिछले कुछ महीनों से ये किसान भारी परेशानी में हैं। [हिन्दी] जो फामर्स सबको मिठाई खिलाते हैं, [अनुवाद] वे अत्यंत दुःखी हैं। ऐसा राज्य सरकार के उपेक्षापूर्ण व्यवहार के कारण हो रहा है। वे 2500/- रुपए प्रतिटन की मांग कर रहे थे। 'विधान सौधा', राज्य सरकार के सचिवालय के सामने विरोध प्रदर्शन हो रहा था। सरकार को उनकी चिंता नहीं थी, यहां तक कि उसने बात करने की भी चिंता नहीं की। अंत में विधान सौधा, राज्य सरकार के सचिवालय, के सामने एक किसान ने आत्महत्या कर ली।

यह उस समय हुआ जब विधान सभा का सत्र चल रहा था। इसके पश्चात् राज्य के मुख्य मंत्री ने विधान सभा में घोषणा की कि 2500/- रुपए न्यूनतम समर्थन मूल्य के रूप में निर्धारित किए जाएंगे और 150/- रुपए राज्य सरकार की ओर से बोनस होगा। यह राज्य सरकारों ओर से अतिरिक्त है। लेकिन अभी तक एक भी फैक्टरी अथवा मिल मालिक यह राशि देने को तैयार नहीं है। मिल मालिकों के हिसाब से भी जो राशि बकाया है उसका किसानों को भुगतान नहीं किया जा रहा है इसके

परिणामस्वरूप किसान सड़कों पर हैं। सरकार ने अभी तक कुछ कार्रवाई नहीं की है। मिल मालिकों ने न्यायालय में याचिका दर्ज कर दी है और न्यायालय द्वारा दिए गए स्थगन आदेश को सरकार हटवाने की कोशिश नहीं कर रही है। यह ध्यान आकृष्ट करने वाली बात है। मैं इस तथ्य को रिकॉर्ड पर लाने के लिए यह मुद्दा उठा रहा हूँ कि राज्य के अधिकांश कैबिनेट मंत्रियों के कर्नाटक में चीनी मिल हैं। इसीलिए उनको गन्ना उगाने वाले किसानों का ध्यान रखने की चिंता नहीं है। यह कर्नाटक की घटना है। इसीलिए मैं केन्द्र सरकार से किसानों की समस्याओं पर ध्यान देने और किसानों को शीघ्र भुगतान करने के लिए राज्य सरकार को विशिष्ट निर्देश देने का अनुरोध करता हूँ। अन्यथा, किसान सड़कों पर आ जाएंगे। इससे समस्या होगी जैसे: कुछ किसान आत्म हत्या करने का प्रयास कर सकते हैं जिससे बहुत सारी समस्याएं होगी। यह अच्छी बात नहीं है। इसलिए मैं केन्द्र सरकार से मामले में हस्तक्षेप करने और राज्य सरकार को निर्देश देने का एक बार पुनः अनुरोध करता हूँ।

माननीय सभापति : श्री पी.पी. चौधरी को श्री प्रहलाद जोशी द्वारा उठाए गए मुद्दे के साथ संबद्ध होने की अनुमति दी जाती है।

[हिन्दी]

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल : माननीय सभापति, आपने मुझे जीरो आवर में बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ।

माननीय सभापति : इससे पहले आप बोलना शुरू करें मैं आपको एक बात कहना चाहता हूँ। यही विषय श्री अश्वनी कुमार चौबे जी का भी है। आप भी इससे सहमत होंगे कि यह विषय लॉ एंड आर्डर से संबंधित है। लॉ एंड आर्डर राज्य सरकार का विषय है। आप संक्षेप में अपनी बात कहें।

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल : माननीय सभापति जी, बिहार में अपराध की घटनाएं काफी बढ़ गई हैं और पुनः जंगलराज लौटता दिख रहा है। ऐसी स्थिति बन गई है कि आए दिन लूट, हत्या और डकैती की घटनाएं हो रही हैं। राज्य में लोग भय के वातावरण में जी रहे हैं क्योंकि भयावह स्थिति कायम हो गई है। राही से व्यापारी तक कोई भी अपने को सुरक्षित महसूस नहीं कर रहा है। हर स्तर पर अपराधियों का बोलबाला है। मैं एक उदाहरण दे रहा हूँ, 12.07.2014 को सिवान जिले के महाराजगंज में एक युवा व्यवसायी अपने व्यावसायिक प्रतिष्ठान पर बैठा था। अपराधियों ने उसे प्रतिष्ठान से उठाकर कहीं ले जाकर उसकी हत्या कर दी। इससे ज्यादा कुछ और खराब नहीं हो सकता है। इससे मात्र एक हफ्ते पहले सिवान से इसी तरह से एक युवा व्यवसायी हो उठाकर ले गए और गोली

मारकर हत्या कर दी। वहां काफी भयावह स्थिति बन गई है। इस तरह से हर कोई अपने को असुरक्षित महसूस कर रहा है। मेरी मांग है कि व्यवसायी चंदन कुमार के हत्यारों को शीघ्र गिरफ्तार किया जाए तथा कठोर कार्रवाई की जाए। मैं विशेषकर गृह मंत्रालय से निवेदन कर रहा हूँ कि चंदन कुमार के हत्यारों के ऊपर और इस तरह के अपराध करने वालों के ऊपर कठोर कार्रवाई की जाए। भारत सरकार राज्य सरकार का निर्देश दे कि ऐसे अपराधियों पर काबू पाए और कानून व्यवस्था स्थापित करे। यही मेरा आग्रह है।

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : माननीय सभापति, गौतम बुद्ध का बिहार, शांति का बिहार रहा है। इस गौतम बुद्ध के मंदिर में पिछले दिनों विस्फोट हुआ। यहां की सरकार भेदभाव अपनाकर जंगलराज की पुनरावृत्ति कर रही है। 15 साल तक हम बिहार को बचाने के लिए सड़कों पर उतरे। आज हमें दुःख हो रहा है। मैं आपके सामने घटनाएं रखना चाहता हूँ। अगर आप सुनेंगे तो आपको भी लगेगा कि बिहार कलंकित हो चुका है। बिहार के सासाराम में दिनांक 09.07.2014 को पुलिस गोली कांड में दो निर्दोष लोगों की हत्या हुई और दर्जनों लोग बुरी तरह घायल हो गए। घायल हो जाने की घटना से जिले में कर्फ्यू जैसी स्थिति उत्पन्न हो गई है। बिहार सरकार एवं पुलिस प्रशासन घटना को नियंत्रण करने में पूरी तरह असफल रही है। सरकार एवं प्रशासन की निगाह में जनता की जान की कीमत नहीं रही। उक्त घटना की उच्च स्तरीय न्यायिक जांच भी बैठाना उनके लिए मुनासिब नहीं है।

बिहार में राजद, कांग्रेस समर्थित जद(यू) की सरकार में विधि-व्यवस्था चरमरा गई है। आए दिन राज्य में हत्या, अपहरण, फिरौती, बलात्कार, महिला उत्पीड़न, रंगदारी, डकैती एवं लूटपाट की घटनाएं आम बात हो गई हैं। यहां तक कि बिहार सरकार के एक वरिष्ठ मंत्री के अपने नाती का विगत नौ दिनों तक अपहरण कर रखा गया तथा फिरौती की बड़ी रकम लेकर उसे छोड़ा गया, जो शर्मनाक है। लोगों में राजद के 15 सालों के जंगल राज की वापसी का भय व्याप्त हो गया है। सीवन में जेल के अंदर से हत्या की राजनीति हो रही है।

विगत कुछ दिनों पूर्व एक लोमहर्षक घटना बिहार में बांका जिला के सलमपुर गांव में एक 16-17 वर्षीय इंटर की छात्रा के घर के कमरे में उसी गांव के एक मनचले अपराधी से घुसकर उसके साथ बलात्कार किया और उसके बाद लड़की के शरीर पर केरोसिन तेल छीट कर जिंदा आग लगाकर जलाने का प्रयास किया। परिवार के सदस्यों ने

माननीय सभापति : अश्विनी जी, अब आप समाप्त करें, अभी कोई माननीय सदस्यों को बोलना है।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : महोदय, मैं एक मिनट में खत्म कर रहा हूँ। परिवार के सदस्यों ने लड़की की चीत्कार एवं चिल्लाहट पर उक्त अपराधी को भागते हुए पकड़ने का प्रयास किया, किन्तु वह भाग निकला। लड़की आज भी बोकरो के अस्पताल में जीवन और मौत के साथ संघर्षरत है। वह 80 प्रतिशत से ज्यादा चल चुकी है। यह हृदयविदारक और घृणित कार्य पुनः दामिनी जैसी घटना की पुनरावृत्ति है।

माननीय सभापति : जीरो ऑवर में यह विषय रखने की बात थी और वैसे भी यह मैटर यहां आना नहीं चाहिए था।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : यह अति संवेदनशील मुद्दा है। उस लड़की की प्राण रक्षा हो, इसके लिए हम सबों को ईश्वर से प्रार्थना करनी चाहिए। बिहार सरकार एवं जिला प्रशासन ने उसकी चिकित्सा व्यवस्था नहीं कराई है। वह निर्धन परिवार से आती है, अतएव उसकी मुफ्त चिकित्सा व्यवस्था होनी चाहिए। इस घटना से बिहार के लोग अपने आपको शर्मसार महसूस कर रहे हैं।

माननीय सभापति : आपको चेयर के साथ सहयोग करना चाहिए।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : इतना ही नहीं हद तो तब हो गई जब सत्ताधारी से जुड़े कुछ लोग उक्त अपराधी को बचाने का कुत्सित प्रयास कर रहे हैं, जो कानून का खुल्लम-खुल्ला उल्लंघन है। ऐसे अपराधियों को कठोर सजा दी जानी चाहिए, जिससे भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति का कोई दुस्साहस न कर सके।

माननीय सभापति : मजबूर होकर मुझे कहना पड़ेगा कि अब बहुत हो गया है।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : अतः केन्द्र सरकार अविलम्ब हस्तक्षेप कर बिहार में गिरती विधि व्यवस्था को पुनर्स्थापित करने तथा वहां की जनता को भयमुक्त बनाने की दिशा में कारगर कदम उठाने का आग्रह करता हूँ।

माननीय सभापति : चौबे जी, आपकी बात पूरी हो गई, अब आप लम्बा भाषण मत दीजिए।

श्री अश्विनी कुमार चौबे : आज बिहार जल रहा है, बिहार को बचाइये, अगर बिहार बचेगा तो देश बचेगा, अगर बर्बाद होगा तो देश भी नहीं बचेगा, मैं यही आग्रह करता हूँ।

[अनुवाद]

श्री एम.के. राघवन (कोझिकोड) : माननीय सभापति महोदय, आज मुझे अत्यंत लोक महत्व के विषय पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

माननीय स्वास्थ्य मंत्री ने सभी राज्यों में एम्स जैसे संस्थानों की स्थापना किए जाने का बेहद न्यायपूर्ण और वास्तविक निर्णय किया है जिसके बारे में उन्होंने पिछले सप्ताह सदन में इसकी घोषणा की थी। मैं उन राज्यों में केरल को शामिल किए जाने के लिए माननीय स्वास्थ्य मंत्री को धन्यवाद देता हूँ। तथापि, बजट पेश करने के दौरान, माननीय वित्त मंत्री ने केरल में इसकी स्थापना के संबंध में कोई संकेत नहीं दिए, जबकि उन्होंने अन्य राज्यों का उल्लेख किया था, इसलिए यह माननीय स्वास्थ्य मंत्री के वक्तव्य का विरोधाभासी है। मुझे आशा है कि केन्द्र द्वारा केरल के लिए कोई हानिकर निर्णय नहीं लिया जाएगा।

केरल में, केरल का उत्तरी भाग, जिसे मालाबार क्षेत्र के नाम से जाना जाता है, जिसका मुख्यालय कोझिकोड में है, तिरुवनंतपुरम और कोच्चि के अन्य क्षेत्रों की तुलना में वह बेहद पिछड़ा हुआ है, और वहां उन्नत और विशेष स्वास्थ्य सुविधाओं का अभाव है। मालाबार क्षेत्र में स्वास्थ्य सुविधाएं बेहद अपर्याप्त हैं और किसी विशिष्ट उपचार के लिए मरीज को तिरुवनंतपुरम जाना पड़ता है। इसलिए, केरल के लिए प्रस्तावित एम्स को कोझिकोड में स्थापित किया जाना चाहिए, जो मालाबार क्षेत्र की तत्कालीन राजधानी है। इस शहर में आवश्यक भूमि राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में उपलब्ध है, इसके अलावा एयरपोर्ट, रेल और सड़क सम्पर्क, पानी और बिजली की निर्बाध आपूर्ति जैसी सभी प्राथमिक सुविधाएं मौजूद हैं।

इसलिए, इस प्रस्तावित जैसे संस्थान को कोझिकोड में स्थापित किए जाने के प्रयास किए जाने चाहिए।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन (कोल्लम) : माननीय सभापति महोदय, मैं इराक से भारतीय नागरिकों के विवासन के संबंधित विषय उठाना चाहता हूँ। इस अवसर पर मैं 46 भारतीय नर्सों और निर्माण कार्य में लगे मजदूरों की सुरक्षित वापसी के लिए भारत सरकार को, विशेषकर माननीय विदेश मंत्री श्रीमती सुषमा स्वराज को और केरल के माननीय मुख्यमंत्री श्री उम्मन चांडी की इस मामले में कुशल कूटनीति अपनाने के लिए सराहना करता हूँ और उन्हें बधाई देता हूँ। भारत सरकार के राज्य सरकार और मुख्यमंत्री तथा विदेश मंत्री के सहयोग से शरणार्थियों की सुरक्षित वापसी के लिए शानदार काम किया, जिनमें 46 भारतीय नर्सों और 76 निर्माण कार्य में लगे मजदूर थे।

इसके बाद भी मीडिया रिपोर्टें आईं; आज भी एक मीडिया रिपोर्ट आई है, जिसके मुताबिक इराक में अब भी कई शरणार्थी फंसे हुए हैं। वह भी इराक के अशांत क्षेत्र कुर्दिस्तान में और अन्य हिस्सों में कई भारतीय नागरिक फंसे हुए हैं और वो भारतीय दूतावास से सम्पर्क भी नहीं कर पा रहे हैं, क्योंकि वहां अवसंरचनात्मक ढांचे और संचार सुविधाओं का अभाव है। अब भी वहां मुश्किल हालात बने हुए हैं और शरणार्थी तथा

बंधक फंसे हुए हैं। प्रेस में एक रिपोर्ट आई है कि अलेप्पी जिले से भी 39 परिवार वहां अब भी शरणार्थी के रूप में फंसे हुए हैं। बगदाद, इराक में भारतीय दूतावास भी बहुत अच्छा काम कर रहा है और वो न सिर्फ शरणार्थियों की बल्कि सभी भारतीय नागरिकों की सहायता कर रहे हैं। वहां टेलीफोन के जरिए संचार सुविधा उपलब्ध है; वहां सब कुछ है। मैं यह बात रिकॉर्ड में दर्ज कराना चाहता हूँ। कि वहां के राजदूत विशेषकर, बहुत अच्छा काम कर रहे हैं और वह वहां भारतीय नागरिकों के लिए पूरी जी-जान से लगे हैं।

हमारी सूचना के अनुसार, वहां बाकी बचे लोग भी भारत लौटना चाहते हैं। वहां रह रहे हमारे नागरिकों से हमें आई टेलीफोन कॉलों के मुताबिक, वो सभी आंतरिक गृहयुद्ध के कारण देश वापस लौटना चाहते हैं। वहां बहुत ज्यादा अशांति बनी हुई है। इसलिए वो वापस आना चाहते हैं।

महोदय, आपके माध्यम से मेरा सरकार से निवेदन है कि बगदाद और इराक की कुछ अन्य जगहों के लिए विशेष उड़ान शुरू की जाए, ताकि भारतीय नागरिकों का अधिक से अधिक विवासन संभव हो सके। यह इसलिए, क्योंकि वहां अब भी परिवहन सुविधा का अभाव है। परिवहन वहां बड़ी समस्या है। अतः मेरा पहला निवेदन है कि विशेष विमानों का इंतजाम किया जाना चाहिए। दूसरा, जो वापस आ चुके हैं, उनका पुनर्वासन किया जाना चाहिए...(व्यवधान)

माननीय सभापति : अब कृपया समाप्त कीजिए। आपका विषय रिकॉर्ड में दर्ज हो चुका है।

श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन : महोदय, मैं बस समाप्त कर रहा हूँ। भारत सरकार को एक पुख्ता योजना तैयार करनी चाहिए, ताकि उनका भारत में भी पुनर्वासन हो सके। मेरे यही दो निवेदन हैं।

श्री कोडिकुनील सुरेश (मावेलीकरा) : महोदय, मैं श्री प्रेमचन्द्रन से संबद्ध होना चाहूंगा। यह बहुत गंभीर मुद्दा है...(व्यवधान)

डॉ. ए. सम्पत (अर्दिटगल) : महोदय, मैं भी संबद्ध होना चाहूंगा...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी पर्ची भेज सकते हैं। वह पहले ही बोल चुके हैं। मुझे लगता है कि इस परिपाटी का पालन किया जाना चाहिए।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : मैं जानता हूँ कि यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है परन्तु इसके लिए कतिपय प्रक्रिया निर्धारित की गई है। कृपया, प्रक्रिया का उल्लंघन न होने दें। मैं अब आपसे अनुरोध कर रहा हूँ।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : मुझे पता है यह मुद्दा बहुत महत्वपूर्ण है। आप भी यह जानते हैं कि भारत सरकार ने इसके लिए बहुत कुछ किया है और वे इसे कर रहे हैं। चूंकि आपको सब कुछ पता है अब अन्यों को भी अवसर दें।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : संदेश पहुंच चुका है। उन्होंने लंबे समय तक बोला है। अब, अन्यों को भी अवसर दें। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : आपने अपने कारण बता दिए हैं। श्री नारणभाई।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : यहां सरकार के लोग बैठे हुए हैं। वे इसे सुन रहे हैं। वे प्रत्येक शब्द सुनते हैं। वे पहले से ही कार्यरत हैं। उन्होंने अपना ईष्टतम किया है। वे अभी भी इसे कर रहे हैं। कृपया, बैठ जाइए। उन्हें बोलने दीजिए।

...(व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन द्वारा उठाए गए मुद्दे से संबद्ध होने के लिए श्री कोडिकुन्नील सुरेश और डॉ. ए. सम्पत को अनुमति दी जाती है।

[हिन्दी]

श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) : महोदय, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूँ कि मुझे सैंकेंड टर्म में आज ज़ीरो ऑवर में बोलने का अवसर दिया है। हमारे गुजरात के सपूत और देश के प्रधानमंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का भी बहुत-बहुत आभारी हूँ। साथ ही हमारे वित्त मंत्री अरूण जेटली जी का और हमारे रेल मंत्री जी, यहां बैठे सदानन्द गौड़ा जी का मैं अभिनन्दन और आभार व्यक्त करता हूँ। अबकी बार मोदी सरकार ने जो जनरल और रेल बजट पेश किया है, उसने देश की जनता के हित में बहुत ही बढ़िया बजट पेश किया है, इसलिए इस सरकार को भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

माननीय सभापति : आप धन्यवाद प्रस्ताव ला रहे हैं क्यों? आप अपने विषय पर बोलिए।

श्री नारणभाई काछड़िया : इसके साथ ही मैं अपने क्षेत्र का प्रश्न रेलवे मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूँ। मेरा क्षेत्र अहमदाबाद से 280 किलोमीटर पर गुजरात में अमरेली है। वहां पर रेलवे की जो प्राब्लम है, मैं पिछली सरकार में वर्ष 2009 से 2014 तक बार-बार हाउस में यह प्रश्न उठाता रहा हूँ, लेकिन आज तक मुझे अपने प्रश्न का कोई समाधान नहीं मिला है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र अमरेली में अग्रेजों के समय में जो मीटर गेज रेलवे लाइन बिछायी गयी थी, वहां अभी तक ब्रॉड गेज का कोई काम शुरू नहीं हुआ है। लेकिन वर्ष 2009-10 और वर्ष 2012-13 में वहां की दोनों लाइनों के ब्रॉड गेज में परिवर्तन की मंजूरी का काम हो गया, लेकिन पिछली सरकार द्वारा बजट में आबंटन नहीं करने के कारण वह काम अभी भी अधूरा पड़ा है। मेरे क्षेत्र का यह एक बहुत बड़ा मसला है। मेरे यहां रेलवे लाइन के ब्रॉड गेज में परिवर्तन का काम हो जाए, ताकि वहां की जनता को भी इसका फायदा मिले। आज 67 साल की आजादी के बाद भी मेरा क्षेत्र रेलवे के विस्तार से वंचित है।

अंत में, मैं कहना चाहता हूँ कि मेरे क्षेत्र में अभी महुआ से सूरत तक की वीकली ट्रेन चलती है, उसे प्रतिदिन किया जाए। मैं इस संबंध में बार-बार मंत्री जी को भी मिला हूँ। इसे महुआ से मुंबई तक बढ़ाया जाए। मेरे क्षेत्र से अहमदाबाद बड़ौदा, सूरत और मुंबई तक प्रतिदिन 200 से ज्यादा प्राइवेट लग्जरी बसें चलती हैं। नयी रेलवे के हिसाब से उस ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए तो वहां की जनता को इसका फायदा मिलेगा।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद अदा करता हूँ।

[अनुवाद]

डॉ. कुलमणि सामल (जगतसिंहपुर) : माननीय सभापति, महोदय, इस सम्मानित सभा में लोक महत्व का एक गंभीर मुद्दा उठाने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। पारादीप पत्तन देश के प्रमुख समुद्री पत्तनों में से एक है। यह मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र जगतसिंहपुर, ओडिशा में स्थित है। इसने शुरुआत से ही इसने विभिन्न कम्पनियों को औद्योगिक प्रतिष्ठान स्थापित करने के लिए आकर्षित किया है। यद्यपि, समय के साथ, प्रक्रिया के रूप में औद्योगिकीकरण ने इस क्षेत्र में आर्थिक संपन्नता के स्तर को सुधारा है। साथ में, यह जैसे — वायु, जल और मृदा प्रदूषण की समस्याओं को भी उत्पन्न कर रहा है — जो गंभीर स्वास्थ्य खतरों में परिणीत हो रहा है। उर्वरक उद्योगों, इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन और ऐस्सार स्टील से संश्लेषित प्रदूषक बहुत हानिकारक है और स्थानीय निवासियों को गंभीर रोगों से पीड़ित करते हैं। विगत में कई अवसरों पर, इन उद्योगों में कार्यरत कर्मचारियों ने दुर्घटनाओं का सामना किया है और तत्काल जीवन रक्षक चिकित्सा देखभाल की उस स्थान में अभाव के कारण अपनी जान गंवा चुके हैं। यद्यपि, पारादीप पत्तन एक प्रमुख पत्तन है और कई विश्व स्तरीय उद्योगों का स्थान है, जिसमें देश के सभी हिस्सों से कामगार हैं, इस पत्तन में स्थित अस्पतालों में आधुनिक प्रौद्योगिकी और अवसंरचना से मुक्त नहीं हैं।

अतः महत्व और आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, पारादीप पत्तन, ओडिशा में अति विशेषज्ञता वाला अस्पताल शुरू करना अनिवार्य है, जिससे आपात उपचार की आवश्यकता वाले रोगियों की जान बचाई जा सके।

श्री के.एन. रामचन्द्रन (श्रीपेरुमबदूर) : धन्यवाद, सभापति महोदय। 28 जून को मेरे संसदीय क्षेत्र मौलीवक्कम में वास्तव में एक दुःखद घटना हुई। जब एक ग्यारह मंजिला भवन गिर गया। चेन्नई में भारी वर्षा से तबाही हुई। जिससे तमिलनाडु और आंध्र प्रदेश के 61 निर्माण कामगार मारे गए और 27 अन्य जख्मी हुए।

तमिलनाडु की माननीय मुख्यमंत्री, अम्मा ने समय रहते निर्णय लिया और 27 मानव जीवन को बचाया। राज्य सरकार ने स्पष्ट किया कि भवन निर्माण में मानकों का अनुपालन किया गया और भवन सीएमडीए की शर्तों और निबंधन के अनुरूप था। इसके अलावा, तमिलनाडु की हमारी मुख्यमंत्री ने विशेष जांच दल का गठन किया। हमारी तमिलनाडु की मुख्यमंत्री अम्मा ने इन 14 विनिर्माण कामगारों के परिवारों में से प्रत्येक को 7 लाख रुपए संवितरित किए, जो कि हर्जाने के रूप में मुख्यमंत्री राहत कोष से रुपए 98 लाख बनता है। अम्मा ने 27 घायल व्यक्तियों में से प्रत्येक को 50,000/- रुपए भी दिए, जो कि कुल 13.5 लाख रुपए बनता है।

इस भवन के गिरने से प्रवासी कामगारों की पीड़ा उजागर हुई है। आजीविका की तलाश में, अन्य राज्यों से लोग जाते हैं और कार्य करते हैं, जहां भी उन्हें रोजगार मिले... (व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया अपनी बात समाप्त करें।

श्री के.एन. रामचन्द्रन : कृपया मुझे कुछ और समय दें। प्रवासी कामगार, जो असंगठित हैं और अकुशल श्रमिक हैं, वे न केवल विनिर्माण कार्य की, परन्तु अन्य अवसरचक्रात्मक परियोजनाओं की भी रीढ़ की हड्डी हैं।

अतः, मैं केन्द्र सरकार से विनिर्माण कामगारों हेतु एक विशेष निधि या उनके लिए एक विशेष प्रकार का बीमा शुरू करने का अनुरोध करता हूँ जिससे आपात स्थिति में, वे इस निधि पर निर्भर करें।

कुमारी सुभिता देव (सिलचर) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपको मुझे यह अवसर देने के लिए धन्यवाद देती हूँ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन के ध्यान में यह लाना चाहूंगी, कि कछार पेपर मिल, हिन्दुस्तान पेपर कॉर्पोरेशन की इकाई, असम के दक्षिणी हिस्से में, पड़ोसी जिले, हैलाकांडी में और मेरे जिले कछार में

स्थित हैं इस भारी उद्योग को चलाने के लिए कोयला का एक मात्र स्रोत मेघालय से है। 19 मई, 2014 को, राष्ट्रीय हरित प्राधिकरण ने मेघालय से सभी कोयला खनन को प्रतिबंधित कर दिया है क्योंकि यह आरोप है कि खनन अवैज्ञानिक तरीके से किया जा रहा था। अब स्थिति यह है कि यह कोयला आपूर्ति मेघालय से इस उद्योग तक बहाल नहीं की जाती है। यह उद्योग इस महीने के अंत तक बंद किया जा सकता है।

मैं केन्द्र सरकार और भारी उद्योग मंत्री से भी विशेष पहल करने का अनुरोध करूंगी, जिससे मेघालय से पहले से वहां रखे भंडार से, जैसा अधिकरण द्वारा अनुमत्त किया गया है। कोयला उठाया जा सके।

[हिन्दी]

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति जी, झारखंड राज्य में राज्य निर्माण के पश्चात् 2002 से 2007 के बीच में और 2002 में बीपीएल सर्वे हुआ। बीपीएल सर्वे की रिपोर्ट 2003 में केन्द्र सरकार को सौंपी गई, परन्तु केन्द्र द्वारा इस पर तुरंत कार्रवाई नहीं करते हुए इसे राज्य सरकार को वापस कर दिया गया। 2010-11 में झारखंड सरकार द्वारा पुनः बीपीएल सर्वे कराया गया, परन्तु इसे भी पूर्व की केन्द्र सरकार द्वारा माना नहीं गया। इसके बाद राज्य सरकार द्वारा इस अतिरिक्त बीपीएल सूची का दर्जा दिया गया। उक्त बीपीएल सूची के लाभकों को सिर्फ चावल मिल रहा है। इसके अतिरिक्त इंदिरा आवास आदि अन्य सरकारी लाभ अतिरिक्त बीपीएल धारकों को नहीं मिल रहे हैं। इसके साथ-साथ एपीएल परिवार के जो सदस्य हैं, उनको भारत सरकार द्वारा दिये जा रहे लाभ समुचित मात्रा में प्राप्त नहीं हो पा रहे हैं। हमारा आग्रह होगा कि वर्तमान में सार्वजनिक वितरण प्रणाली व्यवस्था को दुरुस्त करते हुए नई स्थायी बीपीएल सूची जारी की जाए तथा नई बीपीएल सूची में एपीएल परिवार को राशन कार्ड उपलब्ध कराए जाएं। प्रत्येक पांच वर्ष पर बीपीएल सर्वे कराया जाए। 2007 से 2014 के बीच में अभी तक झारखंड में स्थायी रूप से बीपीएल सूची जारी नहीं की गई है। उससे वहां के मजदूर पलायन कर रहे हैं, उग्रवादी घटनाएं घट रही हैं और झारखंड आज सुखाड़ की परिस्थिति में पहुंचा हुआ है।

सभापति महोदय, मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि अविलम्ब इस पर कार्रवाई करते हुए वहां के लोगों को राहत दी जाए। आपने जो समय दिया उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री विन्सेंट एच. पाला (शिलांग) : महोदय, राष्ट्रीय हरित अभिकरण ने मेघालय में सभी कोयला उत्खनन को प्रतिबंधित किया है, जैसा कि मेरे साथी द्वारा उल्लेख किया गया है। लाखों लाखों लोग बेकार हो गए

हैं। 1986 में, भारत सरकार ने माननीय सदस्यों को आश्चर्य किया है कि सरकार मेघालय में इन छोटे खननकर्ताओं के कार्य में व्यवधान नहीं डालेगी।

चूंकि, केंद्र सरकार ने कहा था कि वे स्थानीय खननकर्ताओं को बाधित नहीं करेंगे, मैं उनसे तत्काल एक कानून लाने का अनुरोध करूंगा जिससे ये लोग जीवित रहें। कई अभिभावकों ने अपने बच्चों को इसलिए बेचा क्योंकि वे जीवन यापन नहीं कर सकते थे। ट्रक स्वामियों, ट्रक चालकों, उद्योगपतियों ने अपना कार्य रोक दिया है।

मैं केन्द्र सरकार से इस मामले को तत्काल उठाने का अनुरोध करूंगा।

[हिन्दी]

श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहांपुर) : अधिष्ठाता महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय पर बोलने का अवसर प्रदान किया।

मान्यवर, मेरे संज्ञान में एक महत्वपूर्ण विषय आया है जो कि रेलवे से संबंधित है। वर्तमान में रेलवे द्वारा बड़ी मात्रा में जो माल ढुलाई के लिए भेजा जा रहा है, वह एजेंटों के माध्यम से भेजा जा रहा है। जनपद शाहजहांपुर में रोजा में फोरवेज लॉजिस्टिक ट्रांसपोर्ट एजेंसी के नाम से काम किया जा रहा है। यह व्यवस्था मात्र दो-ढाई वर्ष पूर्व कथित स्वार्थ पूर्ति के लिए चन्द लोगों ने साठ-गांठ कर देश में लागू करवाई थी। इसके अंतर्गत देश में चार एजेंट कार्य कर रहे हैं। इस व्यवस्था के लागू होने के बाद से अरबों रुपए का चूना रेल मंत्रालय को लगा है। इस तथ्य की पुष्टि गत वित्तीय वर्ष के तुलनात्मक अध्ययन से की जा सकती है। यह एजेंट बिना कोई कार्य किए, जो माल स्वतः आ जाता है, उसे अपने माध्यम

से भेज देते हैं और 30 प्रतिशत कमीशन ले लेते हैं। व्यापारी कुछ न कहें और मुहं बंद रखें इसलिए उसे भी प्राप्त कमीशन में से कुछ हिस्सा दे देते हैं। उदाहरण के लिए यदि किन्हीं व्यापारियों ने मिलकर एक रैक लोड की और उसका किराया 75 लाख रुपए बनता है तो उस पर रेलवे विभाग एजेंट को लगभग 25 लाख रुपए फ्री का दे देता है और व्यापारियों को लगभग 4 लाख रुपया मिल जाता है। इस धन का कुछ लोगों के बीच बंदरबांट हो जाता है, इसलिए सभी चुप हैं। इससे रेलवे विभाग को क्षति हो रही है।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आपका विषय आ गया है, कृपया आप समाप्त कीजिए।

श्रीमती कृष्णा राज : मान्यवर, मेरा अनुरोध है कि एजेंटों की इस व्यवस्था को समाप्त किया जाए और पूर्व में जो व्यवस्था चल रही थी, उसको पुनर्जीवित करने का कार्य करें ताकि भारतीय रेलवे को अरबों रुपए का जो चूना लग रहा है, उसको बचाया जा सके। यही हमारा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : सभा कल 15 जुलाई, 2014 के पूर्वाह्न 11.00 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

रात्रि 8.47 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा मंगलवार, 15 जुलाई, 2014/
24 आषाढ़, 1936 (शक) के पूर्वाह्न 11.00 बजे
तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध-1

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र. सं.	सदस्य का नाम	तारांकित प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	श्री रवनीत सिंह	81
2.	कुमारी शोभा कारान्दलाजे श्री प्रताप सिम्हा	82
3.	श्री दुष्यंत चौटाला श्री एंटो एन्टोनी	83
4.	श्री वीरेन्द्र कश्यप	84
5.	श्रीमती रमा देवी	85
6.	श्री विन्सेंट एच. पाला	86
7.	श्री पी. करुणाकरन	87
8.	श्री रत्न लाल कटारिया	88
9.	श्री एन. क्रिष्णप्पा	89
10.	श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव श्री श्रीरंग आप्पा बारणे	90
11.	श्री भर्तृहरि महताब श्री हंसराज गंगाराम अहीर	91
12.	श्री सुनील कुमार सिंह श्री छोटेलाल	92
13.	श्री राजू शेड्डी	93
14.	योगी आदित्यनाथ	94
15.	श्री राम टहल चौधरी श्री प्रतापराव जाधव	95
16.	श्री सी.एन. जयदेवन श्री असादुद्दीन ओवैसी	96
17.	श्री मोहिते पाटिल विजयसिंह शंकरराव श्रीमती के. मरगथम	97
18.	श्रीमती जयश्रीबेन पटेल श्री नारणभाई भिखाभाई काछड़िया	98

1	2	3
19.	श्री अधीर रंजन चौधरी श्री नागेन्द्र कुमार प्रधान	99
20.	श्री ओम बिरला श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	100

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र. सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	श्री आधलराव पाटील शिवाजीराव	465, 528, 560, 583
2.	श्री हंसराज गंगाराम अहीर	455, 523, 556, 579
3.	श्री सुल्तान अहमद	453
4.	श्री बदरुद्दीन अजमल	442, 494, 533
5.	श्री एंटो एन्टोनी	476, 502, 521
6.	श्री कीर्ति आजाद	420, 504, 544
7.	श्री बी. श्रीरामुल्लु	448, 500, 540, 542, 569
8.	श्री श्रीरंग आप्पा बारणे	465, 510, 550, 574
9.	श्री पी.के. बिजू	422, 444, 459, 512, 543
10.	श्री ओम बिरला	493
11.	श्री पी.पी. चौधरी	452, 545
12.	श्री दुष्यंत चौटाला	472, 527, 560, 570
13.	श्री हरिश्चंद्र चव्हाण	436, 507, 547, 548, 570
14.	श्री राम टहल चौधरी	490
15.	श्री अधीर रंजन चौधरी	460
16.	श्रीमती रमा देवी	486
17.	श्री धर्मवीर	449
18.	श्री आर. धुवनारायण	431, 473, 518, 554, 577

1	2	3
19.	श्री निशिकांत दुबे	445, 485, 497, 537, 564
20.	मोहम्मद फैज़ल	418, 441, 499, 560
21.	श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी	435, 478, 498, 538, 565
22.	एडवोकेट जोएस जॉर्ज	441
23.	श्री प्रतापराव जाधव	508, 558, 571
24.	श्री सी.एन. जयदेवन	456, 529
25.	श्री नारनभाई भिखाभाई काछड़िया	471, 517, 553, 576
26.	कुमारी शोभा कारान्दलाजे	484, 526, 558, 581
27.	श्री पी. करुणाकरन	487
28.	श्री रत्न लाल कटारिया	488
29.	श्री नलीन कुमार कटील	423, 461, 462, 505, 513
30.	श्री कौशलेन्द्र कुमार	421, 458, 560
31.	श्री चन्द्रकांत खैरे	426, 486, 508, 571
32.	श्री राम मोहन नायडू किंजरापु	444, 451, 511
33.	श्री कोडिकुनील सुरेश	427, 468, 516, 555, 572
34.	श्री एन. कृष्णप्पा	475, 520, 559, 582
35.	डॉ. अरुण कुमार	449
36.	श्री रविन्दर कुशवाहा	559, 560
37.	श्री धनंजय महाडीक	491, 530
38.	श्री भर्तृहरि महताब	560
39.	श्री जोस के. मणि	430, 470, 535, 536, 563
40.	श्रीमती के. मरगथम	474, 519, 567
41.	श्री मुल्लापल्ली रामचन्द्रन	466, 515, 552
42.	श्री बी.वी. नाईक	432, 542, 575
43.	श्रीमती मौसम नूर	446, 580
44.	श्री असादुद्दीन ओवैसी	457, 512, 561, 584

1	2	3
45.	श्रीमती कमला देवी पाटले	434, 477, 506, 522, 578
46.	श्री जगदम्बिका पाल	454, 509, 549, 573, 585
47.	श्री के. परसुरमन	428, 501, 526, 541
48.	श्री देवजी एम. पटेल	438, 481
49.	श्रीमती जयश्रीबेन पटेल	492, 531
50.	श्री ए.टी. नाना पाटील	419, 501, 502
51.	श्री नागेन्द्र कुमार प्रधान	495, 534, 562
52.	श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन	447, 539, 568
53.	श्री एम.बी. राजेश	440, 483, 524, 526, 566
54.	श्री मेकापति राज मोहन रेड्डी	421, 437, 480, 542
55.	प्रो. सौगत राय	444
56.	श्री राजीव सातव	491, 530
57.	श्री एम.आई. शनवास	443, 496
58.	श्री मोहिते पाटिल विजयसिंह शंकरराव	491, 530
59.	श्री राजू शेट्टी	479, 529, 565
60.	श्री प्रताप सिम्हा	467, 532, 558
61.	श्री गणेश सिंह	433, 506, 546, 569
62.	श्री रवनीत सिंह	482, 525, 557, 580
63.	श्री सुनील कुमार सिंह	464, 514, 551, 575
64.	श्रीमती सुप्रिया सुले	491
65.	श्री पी.आर. सुन्दरम	530
66.	श्री डी.के. सुरेश	429, 448, 469, 530
67.	श्री अनुराग सिंह ठाकुर	424, 463, 560, 573
68.	डॉ. एम. तंबिदुरै	439
69.	श्री शिवकुमार उदासी	425, 526, 560
70.	श्री के.सी. वेणुगोपाल	502, 560, 566
71.	श्री ओम प्रकाश यादव	450, 503
72.	योगी आदित्यनाथ	489

अनुबंध-II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	86, 94, 97
संचार और सूचना प्रौद्योगिकी	:	82, 84, 90, 91, 92, 95, 99
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	88
श्रम और रोजगार	:	83, 85, 87
विधि और न्याय	:	
खान	:	89, 93
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	96, 98, 100
इस्पात	:	81

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	421, 425, 439, 442, 448, 451, 452, 460, 461, 462, 467, 471, 476, 481, 484, 487, 493, 494, 495, 500, 507, 513, 518, 519, 523, 525, 527, 532, 536, 537, 538, 547, 549, 552, 555, 581
संचार और सूचना प्रौद्योगिकी	:	420, 423, 424, 426, 427, 429, 431, 433, 437, 440, 441, 450, 454, 455, 458, 466, 469, 470, 475, 480, 490, 491, 499, 503, 504, 505, 508, 509, 511, 520, 543, 554, 563, 569, 571, 572, 575, 583
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	483, 498, 501, 524, 567
श्रम और रोजगार	:	418, 419, 422, 430, 432, 435, 438, 443, 446, 447, 468, 472, 474, 478, 479, 485, 492, 502, 506, 530, 531, 539, 541, 548, 551, 559, 561, 566, 570, 574, 580
विधि और न्याय	:	428, 453, 457, 464, 477, 488, 489, 497, 512, 514, 521, 522, 528, 533, 535, 542, 544, 546, 556, 557, 568, 573, 578, 582
खान	:	445, 473, 486, 517, 550, 562, 564, 577
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	441, 444, 459, 463, 465, 482, 496, 515, 516, 526, 529, 534, 545, 553, 558, 560, 565, 576, 584, 585
इस्पात	:	434, 436, 456, 510, 540, 579.

इंटरनेट

लोक सभा की सत्रावधि के प्रत्येक दिन के वाद-विवाद का मूल संस्करण भारतीय संसद की निम्नलिखित वेबसाइट पर उपलब्ध है:

<http://www.parliamentofindia.nic.in>

<http://www.loksabha.nic.in>

लोक सभा की कार्यवाही का दूरदर्शन पर सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का दूरदर्शन के विशेष चैनल "डीडी-लोकसभा" पर सीधा प्रसारण किया जाता है। यह प्रसारण सत्रावधि में प्रतिदिन प्रातः 11.00 बजे लोक सभा की कार्यवाही शुरू होने से लेकर उस दिन की सभा समाप्त होने तक होता है।

लोक सभा वाद-विवाद बिक्री के लिए उपलब्ध

लोक सभा वाद-विवाद के हिन्दी संस्करण और अंग्रेजी संस्करण की प्रतियां तथा संसद के अन्य प्रकाशन, विक्रय फलक, संसद भवन, नई दिल्ली-110001 पर बिक्री हेतु उपलब्ध हैं।

G & D

© 2014 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (तेरहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित
और इंडियन प्रेस, नई दिल्ली-110033 द्वारा मुद्रित।
