चतुर्दश माला, खंड 29, अंक 12

गुरूवार, 30 अगस्त, 2007
8 भाद्रपद, 1929 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

ग्यारहवां सत्र
(चौदहवीं लोक सभा)

सत्यमेव जयते

(खंड 29 में अंक 11 से 17 तक हैं)

Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. FB-025
Block 'G'
Acc. No.....64.....
Dated.....6.Oct.2008

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली
मूल्य : अस्सी रुपये

सम्पादक मण्डल

पी. डी. टी. आचारी
महासचिव
लोक सभा

ए. के. सिंह
संयुक्त सचिव

हरनाम दास टक्कर
निदेशक

प्रतिमा श्रीवास्तव
संयुक्त निदेशक–I

सरिता नागपाल
संयुक्त निदेशक–II

अरुणा वशिष्ठ
सम्पादक

सुनीता थपलियाल
सहायक सम्पादक

(अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जाएगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जाएगा।)

विषय सूची

चतुर्दश माला खंड 29, ग्यारहवां सत्र, 2007/1929 (शक)

अंक 12, गुरुवार, 30 अगस्त, 2007/08 भाद्र, 1929 (शक)

विषय	कॉलम
निधन संबंधी उल्लेख	1-2
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
* तारांकित प्रश्न संख्या 241, 242, 246, 250, 251, 253 और 254	4-45
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 243, 244, 245, 247, 248, 249, 252 और 255 से 260	46-85
अतारांकित प्रश्न संख्या 2365 से 2594	86-361
अध्यक्ष द्वारा उल्लेख	
प्रतिष्ठित नेहरू फुटबाल कप जीतने पर भारतीय फुटबाल टीम को बधाई	361-362
सभा पटल पर रखे गए पत्र	362-366
लोक लेखा समिति	
पचपनवां प्रतिवेदन	366
वित्त संबंधी स्थायी समिति	
सत्तावनवां प्रतिवेदन	366
सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति	
उन्नीसवां प्रतिवेदन	366
मंत्रियों द्वारा वक्तव्य	367, 369, 389-393
(एक) पत्तन और गोदी कामगारों के लिए उत्पादकता आधारित प्रोत्साहन	
श्री टी. आर. बालू	367-368
(दो) "रेल संरक्षा आयोग का कार्यकरण" के बारे में परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के तिरासीवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई के बारे में उक्त समिति के अट्ठानवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति	
श्री प्रफुल पटेल	368-369
(तीन) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स), नई दिल्ली में रेजीडेंट डॉक्टरों की हड़ताल	
डा. अंबुमणि रामदास	389-392
(चार) प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की स्मृति में बैरकपुर–कानपुर–झांसी के बीच चलाई जाने वाली "गदर एक्सप्रेस" का नाम बदलकर "प्रथम स्वतंत्रता संग्राम एक्सप्रेस" किए जाने के बारे में वर्ष 2007–2008 की अनुपूरक अनुदानों की मांगों (रेल) पर चर्चा के दौरान 23.08.2007 को दिए गए उत्तर में शुद्धि करने वाला वक्तव्य	
श्री लालू प्रसाद	392-393
श्री राजेश कुमार मांझी, संसद सदस्य के कदाचार की भर्त्सना करने के बारे में प्रस्ताव	369
नैदानिक स्थापन (रजिस्ट्रीकरण और विनियमन) विधेयक, 2007	370

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

अध्यक्ष द्वारा टिप्पणी 372-379

बिहार के भागलपुर में हाल ही में हुई घटना की निंदा 372-373

उत्तर प्रदेश के आगरा में हिंसा की घटनाओं के बारे में 373-379

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) प्रधानमंत्री रोजगार योजना की प्रगति की आवधिक आधार पर समीक्षा किए जाने की आवश्यकता

श्री एन. एस. वी. चित्तन 393

(दो) तमिलनाडु के महान स्वतंत्रता सेनानी और समाज सुधारक श्री पी. कक्कन के सम्मान में उनकी जन्मशती पर एक स्मारक डाक टिकट और प्रथम दिवस आवरण जारी किए जाने की आवश्यकता

श्री एस. के. खारवेनथन 393-394

(तीन) जवाहरलाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन में पानीपत शहर को शामिल किए जाने की आवश्यकता

डा. अरविन्द शर्मा 394-395

(चार) राजस्थान के भिवाड़ी और हरियाणा के रेवाड़ी के बीच रेल सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता

डा. करण सिंह यादव 395

(पांच) पश्चिम बंगाल में कोलकाता स्थित फोर्ट विलियम का नाम बदल कर "सिराज फोर्ट" किए जाने की आवश्यकता

श्री अधीर चौधरी 395-396

(छह) देश में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की भर्ती हेतु विशेष अभियान चलाए जाने की आवश्यकता

श्री पुन्नूलाल मोहले 396

(सात) भरूच–जबोसर रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किए जाने तथा नेतरा और अंकलेश्वर के बीच की रेल लाइन का नंदूरबार तक बड़ी रेल लाइन के रूप में विस्तार कर फिर से चालू किए जाने की आवश्यकता

श्री मनसुखभाई डी. वसावा 396-397

(आठ) दृश्य और प्रिंट मीडिया में हिंसात्मक दृश्य और अश्लीलता के प्रसारण पर प्रतिबंध लगाए जाने की आवश्यकता

श्री नन्द कुमार साय 397-398

(नौ) प्रवासी श्रमिकों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली की दुकानों के माध्यम से राशन उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

श्री धर्मेन्द्र प्रधान 398

(दस) गोरखपुर तथा देश के अन्य भागों में भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड के बंद पड़े एककों को फिर से चालू किए जाने की आवश्यकता

योगी आदित्यनाथ 398-399

(ग्यारह) घाटे में चल रहे कॉयर उद्योग को फिर से चालू करने हेतु उपायों की घोषणा किए जाने की आवश्यकता

डा. के. एस. मनोज 399-400

(बारह) जौनपुर जिला मुख्यालय में पटना–मथुरा एक्सप्रेस (रेल संख्या 3237) का ठहराव दिए जाने की आवश्यकता

श्री तूफानी सरोज 400

(तेरह) बिहार के मधुबनी जिले में भूतही–बालान नदी पर सेतु का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव 400-401

(चौदह) महाराष्ट्र के सतारा जिले के कराड़ में कृष्णा नदी पर सेतु का निर्माण कार्य आरम्भ किए जाने की आवश्यकता

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील 401

(पन्द्रह) तिरूवनंतपुरम में त्रिवेन्द्रम अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन टर्मिनल–2 और एयर इंडिया का वायुयान अनुरक्षण यूनिट के निर्माण कार्य और इसे चालू किए जाने में तेजी लाए जाने की आवश्यकता

श्री पन्न्यिन रवीन्द्रन 401

(सोलह) बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 85 (छपरा–सिवान होते हुए हाजीपुर से गोपालगंज तक) और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 101 (बनियार से होकर छपरा से मोहम्मदपुर तक) का निर्माण कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता

श्री प्रभुनाथ सिंह 401-402

(सत्रह) सिरकाली–कराईकल, मईलदुथुरई–कराईकल और कुम्बकोणम–कराईकल को राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने के लिए सर्वेक्षण कराए जाने की आवश्यकता

प्रो. एम. रामदास 402-403

(अठारह) अर्थव्यवस्था के समग्र विकास हेतु श्रम–उन्मुखी तकनीक को बढ़ावा दिए जाने की आवश्यकता

श्री सूरज सिंह 403-404

(उन्नीस) झारखंड में बाढ़ प्रभावित लोगों को विशेष वित्तीय राहत पैकेज दिए जाने की आवश्यकता

श्री हेमलाल मुर्मू 404

(बीस) पर्वतीय राज्यों को लोक सभा में और अधिक सीटें दिए जाने की आवश्यकता

श्री नकुल दास राई 404-405

अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 405-451

विचार करने के लिए प्रस्ताव 405

श्री टी.आर. बालू 405-408, 442-450

प्रो. महादेवराव शिवनकर 409-412

श्री के.एस. राव 413-418

श्री सी.के. चन्द्रप्पन 418-421

श्री पी. करूणाकरन 421-424

श्री शैलेन्द्र कुमार 424-425

श्री राम कृपाल यादव 425-426

श्री भर्तृहरि महताब 426-429

प्रो. रासा सिंह रावत 429-432

श्री अधीर चौधरी 435-436

श्री अनंत गंगाराम गीते 435-436

प्रो. एम. रामदास 436-439

डा. के.एस. मनोज 439-441

श्री विक्रम केशरी देव 441-442

खंड 2 से 14 और 1 451

पारित करने के लिए प्रस्ताव 451

सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा वाणिज्य, उत्पादन, प्रदाय और वितरण का विनियमन) संशोधन विधेयक, 2007 451-474

विचार करने के लिए प्रस्ताव 452

श्रीमती सुमित्रा महाजन 453-457

चौधरी लाल सिंह 453-457

श्री बसुदेव आचार्य 459-462

श्री श्यामा चरण गुप्त 462-464

श्री राम कृपाल यादव 464-466

श्रीमती अर्चना नायक 466-468

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी 468-470

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश 470-472

नियम 193 के अधीन चर्चा

देश के विभिन्न भागों में बाढ़ से उत्पन्न स्थिति 474

श्री किन्जरपु येरननायडु 474-477

श्री हरिकेवल प्रसाद 478-480

प्रो. सैफुद्दीन सोज 480-489

श्रीमती सी.एस. सुजाता 489-490

श्री अविनाश राय खन्ना 490-491

श्री अनिरूद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव 491-492

श्री विजय कृष्ण 493

श्री वी.के. थुम्मर 493-494

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा 494

श्री सुरेश वाघमारे 494-495

डा. के. एस. मनोज 495

श्री शिवराज वि. पाटील 496-517

अनुबंध-I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य–वार अनुक्रमणिका 527

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य–वार अनुक्रमणिका 528-534

अनुबंध-II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालाय–वार अनुक्रमणिका 535

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय–वार अनुक्रमणिका 535-538

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री गिरिधर गमांग

डा. सत्यनारायण जटिया

श्रीमती सुमित्रा महाजन

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय

श्री बालासाहिब विखे पाटील

श्री वरकला राधाकृष्णन

श्री अर्जुन सेठी

श्री मोहन सिंह

श्रीमती कृष्णा तीरथ

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री पी.डी.टी. आचारी

लोक सभा

गुरूवार, 30 अगस्त, 2007/08 भाद्रपद 1929 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय *पीठासीन हुए)*

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : सभी को समय दिया जायेगा। आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री थामस, आपको शीघ्र ही अपना सहयोगी मिल जायेगा।

...(व्यवधान)

निधन संबंधी उल्लेख

पूर्वाह्न 11.01 बजे

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को अपने दो पूर्व सहयोगियों श्री टी. बालकृष्णैय्या और श्री जगदीश प्रसाद माथुर के दुखद निधन की सूचना देनी है।

श्री टी. बालकृष्णैय्या 1971 से 1979 तक पांचवीं और छठी लोक सभा के सदस्य रहे तथा उन्होंने आंध्र प्रदेश के तिरुपति संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व किया।

इससे पूर्व श्री बालकृष्णैय्या 1962 से 1967 तक आंध्र प्रदेश विधान सभा के सदस्य रहे तथा वे विधानसभा की अनेक समितियों के सदस्य रहे।

श्री बालकृष्णैय्या एक सुयोग्य संसदविद् थे तथा पांचवीं लोक सभा के दौरान वह लोकलेखा समिति : अधिवक्ता (संशोधन) विधेयक तथा सिविल प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक संबंधी प्रवर समितियों के सदस्य रहे। छठी लोक सभा के दौरान वे अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों संबंधी कल्याण समिति तथा सदस्यों की अनुपस्थिति संबंधी समिति के सदस्य रहे।

श्री बालकृष्णैय्या एक प्रसिद्ध सामाजिक कार्यकर्त्ता थे। उन्होंने समाज के दीन-हीन वर्ग के उत्थान के लिए कार्य किया। वह श्री वेंकटेश्वर विश्वविद्यालय, तिरुपति की सीनेट के सदस्य रहे। वह जोनल रेलवे उपभोक्ता परामर्शदात्री समिति, दक्षिण रेलवे के सदस्य भी रहे।

श्री टी. बालकृष्णैय्या का निधन 79 वर्ष की आयु में 26 जुलाई, 2007 चित्तूर, आंध्र प्रदेश में हुआ।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर 1977 से 1979 तक छठी लोक सभा के सदस्य रहे और उन्होंने राजस्थान के सीकर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व किया।

इससे पूर्व श्री माथुर 1957 से 1962 तक राजस्थान विधान सभा के सदस्य रहे। श्री माथुर 1970 से 1976 तक राज्य सभा के सदस्य भी रहे और उन्होंने राजस्थान राज्य का प्रतिनिधित्व किया।

पेशे से अधिवक्ता श्री माथुर एक सक्रिय सामाजिक और राजनीतिक कार्यकर्त्ता भी थे। एक समर्पित संसदविद् के रूप में उन्होंने सभा की कार्यवाहियों में सक्रिय रूप से भाग लिया।

श्री जगदीश प्रसाद माथुर का निधन कुछ समय बीमार रहने के पश्चात् 79 वर्ष की आयु में 4 अगस्त, 2007 को अजमेर, राजस्थान में हुआ।

हम अपने इन मित्रों के निधन पर गहरा शोक व्यक्त करते हैं तथा मैं अपनी और सभा की ओर से शोक संतप्त परिवारों के प्रति संवेदना प्रकट करता हूं।

सभा अब दिवंगत आत्माओं के सम्मान में थोड़ी देर मौन धारण करेगी।

पूर्वाह्न 11.03 बजे

तत्पश्चात् सदस्यगण कुछ क्षण मौन खड़े रहे।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रश्नकाल समाप्त होने तक किसी अन्य विषय की अनुमति नहीं दी जायेगी।

*...(व्यवधान)**

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : अध्यक्ष महोदय, कल से आगरा जल रहा है *...(व्यवधान)*

---

* कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री देवेन्द्र प्रसाद भण्डुर (झंझारपुर) : अध्यक्ष जी, हम कल से रिक्वैस्ट कर रहे हैं, हमने नोटिस भी दिया है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : देखिए, आपको 12 बजे मध्याह्न तक इंतजार करना होगा। मेरा सभी से यही आग्रह है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मेरा सभी माननीय सदस्यों से यह आग्रह है कि वे कृपया प्रश्न काल की समाप्ति तक इंतजार करें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं करूंगा। मुझे किसी कार्य के लिए विवश न करें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : कृपया दूसरों से अधिक देशभक्त बनने का प्रयास न करें।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं इसकी उचित समय पर अनुमति दूंगा। आपको अध्यक्ष पर विश्वास करना होगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मुझे आज की कार्यवाही की शुरूआत अरुचिकर निर्णय के साथ करनी होगी। श्री राम कृपाल यादव, आप भी इसी श्रेणी में आ रहे हैं।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप लोग बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : स्पीकर के साथ लेन–देन नहीं होता है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न काल है। आप इस सभा के लम्बे समय से सदस्य हैं और आप प्रश्न काल के बारे में जानते होंगे।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आपने अनावश्यक रूप से छः मिनट बर्बाद कर दिए हैं।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

पूर्वाह्न 11.06 बजे

अध्यक्ष महोदय : प्रो. प्रेम कुमार धूमल, प्रश्न संख्या 241

[हिन्दी]

विभिन्न राज्यों के संबंध में रेलवे पर्यटन पैकेज

***241. प्रो. प्रेम कुमार धूमल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे को हिमाचल प्रदेश सहित विभिन्न राज्य सरकारों से उनके राज्यों में उनकी सहायता एवं समन्वय से क्रियान्वित किए जाने वाले पैकेज का कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) उक्त पर्यटन पैकेज के अंतर्गत पर्यटकों को प्रदान की जाने वाली सुविधाओं का ब्यौरा क्या है?

[अनुवाद]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (घ) मंत्रालय में कुछ राज्य सरकारों की ओर से लग्जरी पर्यटक गाड़ियां चलाने के रूप में टूर पैकेजों के लिए प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं। रेलवे राजस्थान सेक्टर में 'पैलेस ऑन व्हील्स', 'हैरीटेज ऑन व्हील्स' और 'फेयरी क्वीन' और महाराष्ट्र सेक्टर में 'डेक्कन ओडिसी' पर्यटक गाड़ी पैकेजों का परिचालन पहले से ही कर रही है। इसके अलावा, राजस्थान सेक्टर में एक दूसरी 'पैलेस ऑन व्हील्स' गाड़ी और कर्नाटक सेक्टर में भी एक लग्जरी पर्यटक गाड़ी शुरू किए जाने की योजना है। इसी प्रकार, पंजाब और आंध्र प्रदेश सरकारों के सहयोग के साथ लग्जरी पर्यटक गाड़ियां चलाने का भी प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आई आर सी टी सी) एक बौद्ध पर्यटक गाड़ी और भारत दर्शन (विलेज ऑन व्हील्स) गाड़ी चला रहा है। ये गाड़ियां भोजन एवं आवास, परिवहन, इत्यादि गाइड की सहायता से

विभिन्न स्थानों का दर्शन कराने सहित एक संपूर्ण लग्जरी पर्यटन पैकेज मुहैया कराती हैं। इसके अलावा, आई आर सी टी सी ने विभिन्न सेक्टरों पर अनेक पैकेज टूर प्रोग्राम शुरू किए हैं। आई आर सी टी सी ने सितंबर 2007 से हिमाचल प्रदेश में बड़ोग, शिमला, शिलौन बाग, नाहन आदि को शामिल करते हुए एक पैकेज टूर शुरू करने की योजना बनाई है।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम कुमार धूमल : अध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री जी मई 2006 में शिमला गए थे और वहां प्रदेश के अधिकारियों के साथ बैठ कर तय हुआ था कि हिमाचल प्रदेश में पर्यटन को विकसित करने के लिए रेलवे की तरफ से पूरा सहयोग दिया जायेगा। उसके तहत ही, चंड़ीगढ़, दिल्ली और जालंधर में टूरिस्ट इंफार्मेशन सेंटर्स खोलने का वायदा किया गया था तथा शिमला रेलवे स्टेशन को अपग्रेड करने के लिए कहा गया था। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि इस दिशा में क्या कदम उठाए गए हैं?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु : महोदय, प्रश्न हिमाचल प्रदेश में पर्यटन से संबंधित है। माननीय सदस्य शिमला और जालंधर रेलवे स्टेशनों के उन्नयन् से संबंधित सूचना मांग रहे हैं। हम प्रतिवर्ष कार्य से संबंधित कार्यक्रम शामिल करके इन्हें वर्गीकृत कर रहे हैं और जहां तक वर्गीकरण का प्रश्न है हम इनका आवश्यकता के अनुसार उन्नयन करते हैं। सभी मुख्यालयों में चाहे यह जोनल मुख्यालय हो अथवा जंक्शन हो हम पर्यटकों को सभी प्रकार की जैसे अपना कक्ष, शयन कक्ष अथवा ऐसी अन्य सुविधाएं उपलब्ध करते हैं।

जालंधर और शिमला के संबंध में क्या आबंटन किया गया है और क्या उपलब्ध कराया गया है मैं विशेष रूप से इससे संबंधित विवरण माननीय सदस्य को दूंगा।

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछें। कृपया इसे मूल प्रश्न तक सीमित रखें।

[हिन्दी]

प्रो. प्रेम कुमार धूमल : अध्यक्ष महोदय, जो स्टेटमैंट ले की गई है, उसमें कहा गया है कि बहुत सारे प्रदेशों में, जैसे पैलेस ऑन व्हील्स, हैरीटेज ऑन व्हील्स, फेयरी क्वीन, डेक्कन ओडिसी इत्यादि विशेष ट्रेंस चलाई जाती हैं, ताकि वहां पर्यटन को विकसित किया जा सके। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या हिमाचल प्रदेश में भी इसी प्रकार की कोई विशेष ट्रेन पठानकोट से जोगिन्दर नगर और कालका से शिमला तक चलाई जाएगी?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : क्या आपके पास कोई ऐसा प्रस्ताव है?

श्री आर. वेलु : महोदय, यह प्रश्न हिमाचल प्रदेश में पर्यटन को प्रोत्साहन देने से संबंधित है। हिमाचल प्रदेश सरकार ने अब तक किसी आरामदेह पर्यटक रेलगाड़ी अथवा पर्यटकों के लिए पैकेज से संबंधित कोई प्रस्ताव नहीं भेजा है। तथापि भारतीय रेल खानपान सेवा और पर्यटन निगम जो भारतीय रेल का ही एक अंग है, ने तीन यात्रा कार्यक्रम का प्रस्ताव किया है जो बरोग, शिमला, शिलन बाग इत्यादि की यात्रा से संबंधित है। ये 2 रात और 3 दिन अथवा 4 रात और 5 दिन अथवा इसी तरह के यात्रा कार्यक्रम होंगे। पैकेज के अनुसार ही प्रशुल्क की गणना की जाती है।

तदनुसार, पैकेजों की गणना की जा रही है। वे सभी क्रमशः 13 सितम्बर और 14 सितम्बर से लागू हो जायेंगे और यह पर्यटकों के लिए अधिक सुविधाजनक होगा। वे शुक्रवार रात को रेलगाड़ी पकड़ सकते हैं और रविवार रात्रि को वापस आ सकते हैं अथवा गुरूवार रात को रेलगाड़ी पकड़ सकते हैं और शनिवार रात को वापस आ सकते हैं। इसमें कुछ यात्रा आप रेलगाड़ी द्वारा और कुछ यात्रा लक्जरी बस से कर सकेंगे और वहां अच्छे होटल हैं और अनेक दर्शनीय स्थल हैं। इन पैकेजों में सभी पहलुओं पर ध्यान दिया जाता है। इसलिए, हम हिमाचल पर्यटन पर ध्यान दे रहे हैं। जहां तक छोटी लाइन का संबंध है, पहले भी इसकी जांच की गई है कि क्या इसे बड़ी लाइन में बदला जा सकता है और हमने यह पाया है कि इससे प्राप्त होने वाला प्रतिफल माइनस 24 है। हमने यह देखा है कि पठानकोट – जोगिन्दर नगर – जहां कांगरा घाटी भी है – एक अत्यंत दर्शनीय स्थल है और एक महत्वपूर्ण पर्यटन स्थल है। यह बात तो समझ में आती है, लेकिन यह एक छोटी लाइन है जिस पर अत्यंत दबाव है। उस 1,300 करोड़ रुपये का क्या होगा जिसका इसमें निवेश किया जाएगा? इसलिए, इस समय रेलवे इसकी जांच नहीं कर रहा है।

श्री एन.एस.वी. चित्तन : अध्यक्ष महोदय, आपका धन्यवाद। तमिलनाडु का दक्षिणी भाग, यद्यपि एक पिछड़ा क्षेत्र है, तथापि पर्यटन की पर्याप्त संभावनाएं हैं। कोडईकनाल, मदुरै, थेक्काड़ी, रामेश्वरम और कन्याकुमारी कुछ ऐसे पर्यटन स्थल हैं जो लाखों घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटकों को आकर्षित करते हैं।

अध्यक्ष महोदय : समस्या यह है कि उन्हें सब कुछ पता है।

श्री एन.एस.वी. चित्तन : जी हां, महोदय, वर्तमान में रेलवे में कोई

उचित एवं पर्यटन अवसंरचना नहीं है। मुझे पता चला है कि इस समय विल्लूपुरम और डिन्डीगुल के बीच अतिरिक्त रेल मार्ग बनाने का एक प्रस्ताव योजना आयोग के पास है। वर्तमान में, इन दोनों स्टेशनों के बीच केवल एक रेलमार्ग है।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न दौरा पैकेज के बारे में है।

श्री एन.एस.वी. चित्तन : मैं उसी बात पर आ रहा हूं। यह मार्ग पहले से ही एकदम शतप्रतिशत कार्यरत है। मैं, माननीय मंत्री श्री आर. वेलु से अनुरोध करूंगा जो सदैव सहायता और सहानुभूति का भाव रखते हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : क्या आप कैबिनेट मंत्री से प्रश्न पूछ रहे हैं?

श्री एन.एस.वी. चित्तन : मैं यह प्रश्न राज्य मंत्री से कर रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय : अच्छा, आप अपने मंत्री का चयन भी करते हैं!

श्री एन.एस.वी. चित्तन : जी हां, महोदय, मैं उनसे विल्लूपुरम और डिन्डीगुल के बीच दोहरीकरण की इस परियोजना को मंजूरी दिलाने और शीघ्र ही निधियों का आबंटन करवाने हेतु तत्काल तथा आवश्यक कदम उठाने का अनुरोध करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : इसे अस्वीकृत किया जाता है क्योंकि यह संगत प्रश्न नहीं है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आपने मंत्री से बात की होगी, लेकिन मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आपको यह सीखना चाहिए कि प्रश्न कैसे पूछना है।

...*(व्यवधान)*

श्री एन.एन. कृष्णदास : महोदय, आपका धन्यवाद, सभी माननीय सदस्यों को यह भलिभांति ज्ञात है कि केरल का पर्यटन, विशेषकर हैरीटेज पर्यटन, पश्चजल, तटीय क्षेत्रों, पहाड़ी क्षेत्रों, आदि में पारिस्थितिकी पर्यटन आदि के संबंध में अपना ही महत्व है।

अध्यक्ष महोदय : कृपया अपना प्रश्न पूछिए।

श्री एन.एन. कृष्णदास : क्या माननीय रेल मंत्री चेन्नै से शुरू होकर कन्याकुमारी बरास्ता पालघाट, कुमाराकोरम जाने वाली तथा पश्चजल के लिए अन्य महत्वपूर्ण स्थानों से कन्याकुमारी बरास्ता सलेम जाने वाली हैरीटेज व्हील रेलगाड़ी पूरे केरल राज्य में चलाने पर विचार करेंगे? क्या मंत्रालय चेन्नै से शुरू करके केरल में अन्य महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्रों की यात्रा के लिए इस पर्यटन पैकेज पर विचार करेगा?

अध्यक्ष महोदय : आपको अपना प्रश्न दोहराने की आवश्यकता नहीं है। माननीय मंत्री जी आप 'हां' या 'नहीं' में उत्तर दे सकते हैं।

श्री आर. वेलु : महोदय, केरल के बारे में कोई इस तथ्य से इन्कार नहीं कर सकता है कि ये कुमाराकोरम आदि के पश्चजल में अत्यंत आकर्षक पर्यटन स्थल हैं। मैं इससे सहमत हूं, लेकिन आपको यह बात राज्य सरकार से कहनी चाहिए। उन्हें एक प्रस्ताव शुरू करना चाहिए, और इसे रेलवे बोर्ड को भेजना चाहिए। हम इस पर वित्तीय एवं प्रचालन संभाव्यताओं के मद्देनजर निश्चय ही विचार करेंगे, और यह कार्य करेंगे। लेकिन उनकी प्रतीक्षा किए बगैर ही दक्षिण रेलवे ने दक्षिण में केरल के पश्चजल में चेन्नै, एलीप्पी, कुमाराकोरम, एर्नाकुलम, चेन्नै को कवर करने वाले तीन दिन और चार रात्रि के लिए 'सन सैन्ड और सी' पैकेज की शुरूआत की है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : कृपया इसका उत्तर नहीं दीजिए क्योंकि मैंने इसकी अनुमति नहीं दी है।

श्री आर. वेलु : राजस्थान, आन्ध्र प्रदेश, पंजाब, मध्य प्रदेश आदि सभी ने कुछ प्रस्ताव भेजे हैं। केरल को भी आगे आना चाहिए और 'हैरिटेज ट्रेन' चलाने के लिए प्रस्ताव लाना चाहिए। निश्चय ही, हम उस पर वित्तीय एवं प्रचालनात्मक संभाव्यता की दृष्टि से विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार : मैं आपके माध्यम से, माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी यहां बैठे हैं उन से पूछना चाहता हूं कि पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए जहां विश्वस्तर पर मॉडल स्टेशन बनाने का प्रस्ताव है, इलाहाबाद आजादी का केन्द्रबिन्दु रहा है, जहां संगम में हजारों तीर्थयात्री और सैलानी देश–विदेश से आते हैं, वहां स्वराज्य भवन भी है, अकबर का किला और अन्य पर्यटन स्थल भी हैं, मैं जानना चाहता हूं कि क्या विश्वस्तर के मॉडल स्टेशनों में इलाहाबाद को शामिल करके वहां अच्छी–अच्छी गाड़ियों का ठहराव करेंगे ताकि पर्यटन को बढ़ावा मिल सके, ऐसी व्यवस्था करेंगे?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि क्या राज्य सरकारों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। मुख्य प्रश्न यही है।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार : मॉडल स्टेशन का निर्णय, राज्य सरकार ने नहीं, मंत्री जी ने किया है, राज्य सरकार प्रस्ताव करती है।

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु : यह पर्यटन पैकेज से संबंधित है, और यह मॉडल स्टेशनों के बारे में बात कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : यदि कोई संगत अनुपूरक प्रश्न ही नहीं है तो मैं क्या कर सकता हूं।

[हिन्दी]

खाली रेलवे भूमि का वाणिज्यिक उपयोग

+

***242. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख**
श्री रशीद मसूद :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने अपने कब्जे वाले क्षेत्रों में अप्रयुक्त/खाली भूमि की वाणिज्यिक उपयोग के लिए पहचान की है;

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

(ग) क्या इस प्रयोजनार्थ सभी पहचान किए गए स्थलों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले और इस पर क्या अंतिम कार्रवाई की गई है; और

(ङ) इस प्रक्रिया में कितना व्यय होने तथा कितना राजस्व अर्जित किए जाने की संभावना है?

[अनुवाद]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) और (ख) जी, हां। इस योजना पर पूरे तौर पर ध्यान देने के लिए, रेल भूमि/आकाश क्षेत्र के वाणिज्यिक विकास हेतु रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आर एल डी ए) की स्थापना की गई है। आर एल डी ए को अभी तक 92 स्थल सौंपे गए हैं। आर एल डी पी को सौंपे गए स्थलों का जोनवार ब्यौरा अनुबंध–I में दर्शाया गया है। इसके अलावा, 100 और स्थानों का पता लगाया गया है जहां आरआईसीटीसी के माध्यम से बजट होटल बनाए जायेंगे जिनका संलग्न अनुबंध–II में दर्शाया गया है।

(ग) आईआरसीटीसी द्वारा 29 स्थानों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई हैं।

(घ) 20 बजट होटलों के लिए बोलियों को अंतिम रूप दे दिया गया है और उन्हें सफल बोली दाताओं को सौंप दिया गया हैं 9 बजट होटलों के लिए बोलियों को अंतिम रूप दिया जा रहा है। इनका ब्यौरा अनुबंध–III में दर्शाया गया है।

(ङ) रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अभी तक लगभग 1.01 करोड़ रुपये का व्यय वहन किया है। इस समय, संभावित राजस्व की राशि का निर्धारण करना संभव नहीं है। कार्यपद्धति के अनुसार, प्रत्येक स्थल के लिए एक व्यावहारिकता अध्ययन किया जाना है और इन अध्ययनों के बाद ही संभावित राजस्व का आकलन किया जा सकता है। इसके अलावा, रेलवे ने अभी तक सीधे तौर पर बजट होटलों के लिए कोई भी खर्चा नहीं किया है। 20 बजट होटलों से प्राप्त होने वाला राजस्व आने वाले 30 वर्षों में लगभग 3823.01 करोड़ रुपए होने की संभावना है।

अनुबंध-I

क्रम सं	रेलवे	स्थल की अवस्थिति
1	2	3
1.	पूर्व	बेलगडिया (सियालदाह)
2.		विधान नगर (सियालदाह)
3.		हालीशहर (सियालदाह)
4.		बेलीघाट (सियालदाह)
5.		कांचरापाडा (सियालदाह)
6.		बज बज (सियालदाह के पास)
7.	पूर्व मध्य	गया (गौतम बुद्ध संस्थान)
8.	पूर्व तट	विशाखापत्तनम–I
9.		विशाखापत्तनम–II
10.	उत्तर	लखनऊ (रेल संस्थान विधान सभा मार्ग)
11.		दिल्ली–सराय रोहिल्ला

1	2	3
12.	उत्तर मध्य	ग्वालियर
13.		कानपुर (निरालानगर)
14.		आगरा (ईदगाह)
15.		मथुरा जंक्शन
16.		झांसी (काम्पू कोठी)
17.	पूर्वोत्तर सीमा	करीमगंज
18.		सिलचर
19.		न्यू कूचबिहार
20.		न्यू अलीपुरद्वार
21.		अलीपुरद्वार
22.		करसियांग
23.		दार्जिलिंग
24.		किशनगंज
25.		कटिहार
26.		जोरहाट
27.		माकुम
28.		सिबसागर
29.		मरभेरतिया
30.		सिलीगुड़ी (बर्धमान रोड)
31.		जलपाईगुड़ी के पास (ऊपरी सड़क कुल और जोरपानी के बीच)
32.		न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन के सामने
33.		न्यू जलपाईगुड़ी के बिजली घर के सामने
34.		न्यू जलपाईगुड़ी (तीन बत्ती मोड़)
35.		न्यू जलपाईगुड़ी (परिचालन क्षेत्र के पास)
36.		सिलीगड़ी (महानंदा कॉलोनी)
37.		सिलीगड़ी (डीजल शेड रोड)
38.		सिलीगुड़ी (पांचनाई नदी और ट्रांजित होस्टल)
39.		सिलीगुड़ी (हाकर कॉर्नर)
40.		अमीनगांव हाजो गुवाहाटी रोड़–I
41.		अमीनगांव हाजो गुवाहाटी रोड़–II
42.		अमीनगांव हाजो गुवाहाटी रोड़–III
43.		अमीनगांव रंगिया रोड़–I
44.		अमीनगांव रंगिया रोड़–II
45.		अमीनगांव रंगिया राजीव गांधी इन्डोर स्टेडियम
46.		अमीनगांव – आईआईटी रोड़ के बगल
47.		अमीनगांव कॉनकोर परिसर के पास
48.		पांडू नई कालोनी–I
49.		पांडू नई कालोनी–II
50.		अडाबारी–पांडु रोड़ पर पांडु–I
51.		अडाबरी–पांड रोड़ पर पांडु–II
52.		अडाबरी–पांडु रोड़ पर पांडु–III
53.		
54.	दक्षिण मध्य	एमएमटीएस स्टेशनों–भारानगर एवं बोरांबांदा के बीच
55.		उप्पल बस स्टैंड के पास
56.		मौला अली–I
57.		मौला अली–II
58.		गुंतकल–I
59.		गुंतकल–II
60.		नांदेड़ (औरंगाबाद)

1	2	3
61.		नांदेड़ (हिंगोली स्टेशन क्षेत्र)
62.		नांदेड़ (अदिलाबाद)
63.		नांदेड़ (वाशीम स्टेशन)
64.		नांदेड़ (मुदखेड़)
65.		सिकंदराबाद (हमीजपेट)
66.		विजयवाड़ा (रेलवे अस्पताल के पास)
67.		हैदराबाद (टी ए कैम्प कर्मचारी क्वार्टरों के सामने)
68.		हैदराबाद (मौला अली फ्लाईओवर के पास)
69.	दक्षिण पूर्व	आद्रा (बोकारो–I)
70.		आद्रा (बोकारो–II)
71.		चक्रधरपुर (टाटा)
72.	दक्षिण पूर्व मध्य	रायपुर (जोन–II/बामनिया)
73.		रायपुर (जोन–II & II बामनिया)
74.		रायपुर (जोन–III के सामने/ बामनिया)
75.		रायपुर (पी. पी. यार्ड/बामनिया)
76.		रायपुर (उरकुरा)
77.		रायपुर (कापा)
78.		रायपुर (वारिस अलीगंज)
79.	दक्षिण पश्चिम	बेंगलूरू (मल्लेश्वरम रेलवे स्टेशन)
80.		बेंगलूरू (यशवंतपुर)
81.		बेंगलूरू शहर
82.	पश्चिम	भावनगर टर्मिनस साइड मानेकवाडि स्टेशन के लिए
83.		भावनगर (मानेकवाडि स्टेशन)
84.		भावनगर (मानेकवाडि स्टेशन)
85.		भावनगर (तख्तेश्वर स्टेशन)–I
86.		भावनगर (तख्तेश्वर स्टेशन)–II
87.		भावनगर (कृष्णानगर)
88.		भावनगर (कृष्णानगर स्टेशन से चैनेज 246)
89.		राजकोट (जामनगर–पुराना स्टेशन क्षेत्र)
90.		अहमदाबाद (मणिनगर (पश्चिम)
91.		अहमदाबाद (मणिनगर (पूर्व)
92.	सवारी डिब्बा कारखाना, पेरम्बूर	चेन्नै (काक्कलापल्ल पाडि)

अनुबंध-II

क्रम सं.	रेलवे	मंडल	स्थल	क्षेत्रफल (वर्गमीटर में)
1	2	3	4	5
1.	मध्य	मुंबई	लोणावला (एल एल एस)	2700
2.		मुंबई	मुंबई सी एस टी (सी एस टी एम)	
3.		भुसावल	नासिक रोड़ (एन के आर डी)	2030/2030
4.		भुसावल	शिरडी	2400
5.		नागपुर	नागपुर (एन जी पी)	3000

1	2	3	4	5
6.		पुणे	पुणे (पीए)	3302
7.		पुणे	कोल्हापुर (के ओ पी)	2636
8.		मुंबई	कार्नक बंदर (मुंबई	3978
9.	पृ	दानापुर	पटना (पी एन बी ई)	
10.		दानापुर	राजगीर (आर जे डी)	
11.		एम जी एस	गया (जी वाई ए)	
12.	पूतरे	खोरधा रोड़	भुवनेश्वर (बी बी एम)	3006
13.		खोरधा रोड़	पुरी (पी यू आई)	
14.		खोरधा रोड़	कटक (सी टी सी)	
15.		डब्ल्य ए टी	विशाखपट्टनम (वी एस के पी)	
16.	पूरे	हावड़ा	हावड़ा (एच डब्ल्यू एच)	
17.		हावड़ा	सियालदाह (एम डी ए एच)	2165
18.	उमरे	आगरा	मथुरा/वृंदावन (एम टी जे)	
19.		आगरा	आगरा (ए जी सी)	2793
20.		इलाहाबाद	इलाहाबाद (ए एल डी)	
21.		झांसी	ग्वालियर (जी डब्ल्यू एल)	
22.	पूसीरे	के आई आर	न्यू जलपाईगुड़ी (एन जे पी)	4225
23.		एल एम जी	सिलचर/लमडिंग (एस सी एल)	उ.न.
24.		एल एम जी	दार्जिलिंग (डीजे)	570
25.		एल एम जी	गुवाहाटी (जी एच वाई)	3000
26.		एल एम जी	अगरतला	
27.	उरे	दिल्ली	नई दिल्ली (एन डी एल एस)	
28.		दिल्ली	निजामुद्दीन (एन जेड एम)	
29.		दिल्ली	दिल्ली कैंट (डी ई सी)	
30.		दिल्ली	आनंद विहार (ए एन वी आर)	3000
31.		एफ जेड आर	श्रीनगर	–

1	2	3	4	5
32.		एफ जेड आर	जोगिंदर नगर (जे डी एन एक्स)	
33.		एफ जेड आर	लुधियाना (एल डी एच)	
34.		एफ जेड आर	जम्मू तवी (जे ए टी)	1980
35.		एफ जेड आर	कटरा	
36.		एफ जेड आर	अमृतसर (ए एस आर)	360.80
37.		एफ जेड आर	कांगड़ा (के जी आर ए)	–
38.		लखनऊ	वाराणसी (बी एस बी)	
39.		लखनऊ	लखन (एल के ओ)	2908
40.		एमबी	देहरादून (डी डी एन)	
41.		एमबी	ऋषिकेश (आर के एस एच)	2500
42.		एमबी	हरिद्वार (एच डब्ल्यू)	1470
43.		एमबी	मुरादाबाद (एम बी)	2500
44.		यूएमबी	शिमला (एस एम एल)	1750
45.		यूएमबी	चंडीगढ़ (सी डी जी)	3500
46.	उपरे	ए आई आई	उदयपुर (यू डी जेड)	5000
47.		ए आई आई	अजमेर (ए आई आई)	
48.		ए आई आई	माउंट अबू (अबू रोड़)	
49.		बीकेएन	लालगढ़/बीकानेर (बीकेएन)	3520
50.		जे पी	जयपुर (जे पी)	
51.		जे पी	जैसलमेर (जे एस एम)	7386.50
52.		जे यू	जोधपुर (जे यू)	2400
53.		के टी टी	कोटा (के टी टी)	
54.	दमरे	बी जेड ए	विजयवाड़ा (बी जेड ए)	6510
55.		एन ई डी	औरंगाबाद (ए डब्ल्यू बी)	
56.		एन ई डी	नांदेड़ (एन ई डी)	
57.		सिकंदराबाद	हैदराबाद (एच वाई बी)	
58.		सिकंदराबाद	सिकंदराबाद (एस सी)	3350

1	2	3	4	5
59.		जी एट एल	तिरुपति (टी पी टी वाई)	2400
60.	दपूमरे	बी एस पी	बिलासपुर (बी एस पी)	2400
61.	दपूरे	सी के पी	टाटा नगर (टाटा)	71.5924
62.		रांची	रांची (आर एन सी)	328.5424
63.	पमरे	रायपुर	रायपुर (आर)	3200
64.	दरे	मद्रास	चेन्नै सेंट्रल (एम ए एस)	2500
65.		मद्रास	चेन्नै एग्मूर (एम एस)	1760
66.		एम डी यू	रामेश्वरम (आर एम एम)	2730
67.		एम डी यू	मदुरै (एम डी यू)	2200
68.		एम डी यू	तूतीकोरिन (टी एन)	2000.00
69.		एम डी यू	कोयम्बातूर (सी बी ई)	1920
70.		एम डी यू	कालीकट (सी एल टी)	1800
71.		पी जी टी	मंगलौर (एम ए क्यू)	2160
72.		टी वी सी	त्रिवेन्द्रम	356.85
73.		टी वी सी	कन्याकुमारी (सी ए पी ई)	1800
74.		टी वी सी	एर्णाकुलम (ई आर एस)	1288
75.		टी वी सी	कोल्लम (क्यू एल एन)	फर्स्ट काउंट 925 होटल 161280
76.		टी वी सी	कोट्टायम (के वी वाई एम)	
77.		टी वी सी	अलवे (ए डब्ल्यू वाई)	
78.		टी वी सी	कोचीन (सी एच टी एस)	
79.		टी वी सी	पांडिचेरी (पी डी वाई)	2908.91
80.			ऊटी	2800
81.		एम डी यू	कोडै कैनाल (के क्यू एन)	
82.		एम वाई एस	मैसूर (एम वाई एस)	
83.		एम बी सी	बेंगलूरू (एस बी सी)	
84.		यू बी एल	गोवा/वास्को–डि–गामा (बी एस जी)	

1	2	3	4	5
85.		यू बी एल	बेलगाम (बी जी एम)	
86.		यू बी एल	मडगांव	
87.	पमरे	बी पी एल	हबीबगंज/भोपाल (बी पी एल)	2400
88.		जे बी पी	जबलपुर (जे बी पी)	
89.			खजुराहो	
90.	परे	ए डी आई	अहमदाबाद (ए डी आई)	
91.		बी सी टी	बोम्बा बांद्रा (बी डी टी एस)	
92.		बी सी टी	सूरत (एस टी)	
93.		बी सी टी	वापी (वी ए पी आई)	
94.		बी आर सी	मुंबई सेंट्रल (बी सी टी)	
95.		बी वी सी	वड़ोदरा (बी आर सी)	
96.		आर जे टी	वेरावल (वी आर एल)	
97.		आर जे टी	द्वारका/ओखा (डी डब्ल्यू के)	
98.		आर टी एम	राजकोट (आर जे टी)	
99.		आर टी एम	उज्जैन (यू जे एन)	
100.		आर टी एम	इंदौर (आई एन डी)	

अनुबंध-III

20 बजट होटलों की सूची जहां निविदाओं को अंतिम रूप दिया जा चुका है और सफल बोलीदाताओं को सौंप दिया गया है।

मदुरै	विजयवाड़ा	सिकंदराबाद	जोधपुर
चंडीगढ़	मुंबई (कार्नक बंदर)	तिरुपति	जैसलमेर
कन्याकुमारी	रामेश्वरम	नागपुर	उदयपुर
ऊटी	न्यू जलपाईगुड़ी	आगरा	सियालदाह
पुणे	दार्जिलिंग	हबीबगंज	लालगढ़

बजट होटलों के लिए 9 स्थलों की सूची जिनके लिए निविदाओं को रूप दिया जा रहा है:

गुवाहाटी	चेन्नै	चेन्नै एग्मूर	मंगलौर
कोयम्बटूर	पांडिचेरी	बिलासपुर	रायपुर
आनंद विहार			

अध्यक्ष महोदय : श्री रशीद मसूद – उपस्थित नहीं। श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, आप इसके बाद के अपने अवसर भी खो रहे हैं। यदि आप व्यवधान डालेंगे, तो आप अवसर प्राप्त नहीं कर पाएंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : सभी प्रकार के व्यवधान डाले जा रहे हैं।

***श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख** : महोदय, रेल भूमि विकास प्राधिकरण के माध्यम से विभिन्न स्थानों पर 92 होटलों की स्थापना करने के प्रस्ताव हैं। इसके अतिरिक्त 100 स्थलों की पहचान की गई है। सोलापुर में लगभग 50 हेक्टेयर भूमि है। क्या यह भूमि विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को दी जायेगी और वहां सोलापुर यात्री निवास का निर्माण किया जाएगा?

श्री आर. वेलु : महोदय, रेल भूमि विकास प्राधिकरण का गठन केवल यह देखने के लिए किया गया था कि खाली पड़ी भूमि का वाणिज्यिक रूप से किस प्रकार दोहन किया जाए। तदनुसार 92 स्थलों की पहचान की गई है और उन्हें रेल भूमि विकास प्राधिकरण को बिना इस पहलू पर विचार किए सौंप दिया गया है कि क्या उनका वैकल्पिक उपयोग किया जा सकता है अथवा वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए उपयोग किया जा सकता है। परामर्शदाताओं की नियुक्ति की जाएगी और वे इसकी संभाव्यता आदि के समस्त प्रश्न पर विचार करेंगे, और तत्पश्चात् इस बात पर निर्णय किया जाएगा कि क्या कार्यवाही की जानी चाहिए, अर्थात् क्या इसे पट्टे पर दे दिया जाना चाहिए अथवा क्या कोई संयुक्त उपक्रम हो अथवा पीपीपी मार्ग अपनाया जाए आदि। सोलापुर के बारे में विशेष रूप से इंगित प्रश्न के बारे में स्थिति यह है कि इसकी इस रूप में जांच करनी होगी कि क्या इसका इस प्रकार से उपयोग किया जा सकता है।

***श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख** : महोदय, मीटर गेज शोलापुर–बीजापुर खंड को बंद कर दिया गया है। यह भूमि दक्षिण मध्य रेलवे के कब्जे में है। यह शोलापुर मंडल के क्षेत्राधिकार में नहीं है। भूमि के अतिक्रमण में वृद्धि हो रही है। क्या इस भूमि को विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा जाएगा?

श्री आर. वेलु : रेल भूमि विकास प्राधिकरण रेलवे ट्रैक आदि बिछाने का काम नहीं करेगा जबकि जमीन खाली करवाने का काम मंडल रेलवे द्वारा किया जाएगा। रेल भूमि विकास प्राधिकरण का उससे कुछ लेना देना नहीं है क्योंकि वह केवल स्थलों का विकास करता है। जहां तक अतिक्रमण आदि का सवाल है, हम अतिक्रमण हटाने के लिए निश्चित रूप से कार्रवाई करेंगे, चाहें यह अतिक्रमण छोटा हो या बड़ा क्योंकि यह मामला उच्चतम न्यायालय तक पहुंच गया है। उच्चतम न्यायालय ने कहा कि रेलवे अतिक्रमण हटाने के लिए सक्षम है। इस संबंध में सदस्यों के सुझाव का स्वागत है। हम ऐसे सभी अतिक्रमणों को हटायेंगे।

श्री अब्दुल्लाकुट्टी : महोदय, भारत में रेलवे के पास कई एकड़ भूमि है। कुछ भूमि शहरों के बीचोबीच अवस्थित है। यद्यपि रेलवे परती भूमि प्राधिकरण का गठन किया गया है। इस परती भूमियों का उपयोग करने के लिए आगे कोई कार्रवाई नहीं की गई है।

मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र, कन्नूर में रेलवे के पास 54 एकड़ भूमि है। इसमें से 20 एकड़ भूमि परती है। संसद सदस्य होने के नाते मैंने एक पूरी परियोजना प्रस्तुत की है जिसमें प्रशासनिक ब्लॉक, फ्लैट, होटल एवं कार पार्किंग सुविधा, शॉपिंग मॉल एवं अन्य यात्री सुविधाएं सम्मिलित हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या रेलवे इस परियोजना को स्वीकार करेगा।

श्री आर. वेलु : सबसे पहले बात यह है कि हमारे पास रेलवे परती भूमि विकास प्राधिकरण नामक कोई संस्था नहीं है बल्कि हमारे पास रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण है। माननीय सदस्य इन परती भूमियों का उपयोग करने के लिए किसी प्रकार की परियोजना का सुझाव दे रहे हैं। इसकी जांच करने के बाद मैं माननीय सदस्य को बता पाऊंगा कि यह परियोजना व्यवहार्य है या नहीं।

श्री रविचन्द्रन सिप्पीपारई : मदुरई एवं श्रीविल्लीपुथुर दक्षिण तमिलनाडु के महत्वपूर्ण सांस्कृतिक शहर हैं। इस संबंध में मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने मदुरई मंडल से वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेलवे में खाली भूमि की पहचान की है, यदि हां, तो तत्संबंधी विवरण दीजिए।

अध्यक्ष महोदय : यह सही तरीका नहीं है, प्रत्येक सदस्य अपने–अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में पूछ रहा है।

श्री आर. वेलु : मदुरई में पहले से ही सस्ते होटल उपलब्ध हैं।

अध्यक्ष महोदय : मदुरई में आपकी दिलचस्पी है।

श्री आर. वेलु : मदुरई में हमारे पास सस्ते होटल होंगे। ठीक उसी प्रकार यथा समय इसकी जांच की जा सकती है। स्वभाविक रूप से हम लोगों ने रामेश्वरम, कन्याकुमारी एवं अन्य सभी स्थानों पर सस्ते होटलों का प्रस्ताव रखा है।

*मूलतः मराठी में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

श्री प्रबोध पाण्डा : मंत्री महोदय को इस बात की जानकारी है कि दक्षिण पूर्व रेलवे, खड़गपुर सबसे बड़े रेलवे स्टेशनों में से एक है जिसके पास बहुत ज्यादा भूमि है। उपयोग हेतु खड़गपुर के इस रेलवे भूमि की पहचान रेलवे द्वारा क्यों नहीं की गई है?

अध्यक्ष महोदय : यदि प्रत्येक सदस्य अपने–अपने संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के बारे में पूछेगा, तो मंत्री महोदय कहेंगे कि इसे देखूंगा।

श्री आर. वेलु : माननीय सदस्य को अच्छी तरह मालूम है कि मैंने उस क्षेत्र का दौरा किया है और उसके साथ उस पूरे क्षेत्र का भ्रमण किया है। ऐसा पाया गया है कि कुछ भूमि दुकानों के लिए निर्धारित की गई है, कुछ भूमि सहकारी समितियों, स्कूलों एवं धार्मिकों प्रकार्यों के लिए दी गई है।

वाणिज्यिक उद्देश्यों हेतु भूमि का उपयोग करने के लिए हमें यह देखना होगा कि क्या यातायात संभावना के संदर्भ में उस भूमि को रखना आवश्यक है क्योंकि इसका उपयोग केवल यातायात संभावना के संदर्भ में किया जाता है। यदि वहां ऐसी संभावना है, तो हम निश्चित रूप से इसकी जांच करेंगे और भूमि का उपयोग उस प्रयोजन के लिए किया जाएगा।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न 243 – श्री सुभाष महरिया – उपस्थित नहीं। श्री किसनभाई वी. पटेल – उपस्थित नहीं।

प्रश्न सं. 244 – डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय – उपस्थित नहीं।

प्रश्न सं. 245 – चौ. मुनव्वर हसन – उपस्थित नहीं।

प्रश्न सं. – श्री नरहरि महतो।

निजी/विदेशी कंपनियों द्वारा
विमानपत्तनों का निर्माण

***246. श्री नरहरि महतो :** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार विमानपत्तनों के विकास/निर्माण में निजी भारतीय और विदेशी कंपनियों की भागीदारी को अनुमति प्रदान करने का है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान देश में विकसित किए गए विमानपत्तनों के राज्यवार क्या नाम है और निकट भविष्य में किन विमानपत्तनों को विकसित किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ग) एक विवरण सदन के पटल पर दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) हवाई अड्डा अवसंरचना संबंधी मौजूदा नीति में, सक्षम प्राधिकारी की ओर से तकनीकी, अनापत्ति तथा लाइसेंस और केंद्रीय सरकार का अनुमोदन प्राप्त करने के अध्याधीन, निजी अथवा सार्वजनिक सेक्टर में अथवा एक संयुक्त उद्यम के रूप में नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के निर्माण को सुसाध्य बनाया गया है। नीति में केवल ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के विकास में 100% प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफ डी आई) का प्रावधान भी है। तथापि, दिल्ली और मुम्बई हवाईअड्डों की पुनःसंरचना में विदेशी प्रत्यक्ष निवेश को 49% तक सीमित कर दिया गया है।

हैदराबाद (आंध्र प्रदेश) के निकट शमशाबाद तथा बैंगलोर (कर्नाटक) के निकट देवनहल्ली में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के जरिए दो अंतर्राष्ट्रीय ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों का निर्माण किया जा रहा है तथा ये अप्रैल, 2008 तक प्रचालनरत हो जाएंगे। इसके अतिरिक्त, नई दिल्ली में इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा (आईजीआई) तथा मुम्बई (महाराष्ट्र) में छत्रपति शिवाजी अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डा (सीएसआई) की पीपीपी मॉडल के माध्यम से पुनर्संरचना की गई है तथा इन्हें मई, 2006 में प्रचालन, प्रबंधन तथा विकास के लिए संयुक्त उद्यम कंपनियों को सौंप दिया गया।

सरकार ने गोवा में मोपा तथा महाराष्ट्र में नवीं मुम्बई में पी पी पी मॉडल के जरिए नए ग्रीनफील्ड हवाईअड्डों के निर्माण के लिए भी 'सिद्धांत रूप में' अनुमोदन प्रदान किया है।

श्री नरहरि महतो : सरकार ने पहले ही निजी सरकारी सहभागिता (पीपीपी) माडल के माध्यम से गोवा के मोदा में तथा महाराष्ट्र के नवी मुंबई में नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों की स्थापना किए जाने के लिए 'सिद्धान्ततः' अनुमति दे दी है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार आने वाले समय में पुरूलिया में एक नये ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की स्थापना के लिए 'सैद्धान्तिक' अनुमति प्रदान करेगी।

श्री प्रफुल पटेल : महोदय, पुरूलिया में ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे की स्थापना करने का यह प्रस्ताव नागर विमानन मंत्रालय, भारत सरकार को नहीं दिया गया है। यदि माननीय सदस्य एवं पश्चिम बंगाल सरकार इस प्रस्ताव के प्रति समान रूप से दिलचस्पी रखते हैं, तो वे इसके लिए भारत सरकार से संपर्क करें। हम इसकी जांच करेंगे और उसके बाद हम उन्हें बताएंगे। फिलहाल, हमारे पास ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री नरहरि महतो : कूच बिहार का हवाई अड्डा कब तक चालू हो जायेगा?

श्री प्रफुल पटेल : कूच बिहार हवाई अड्डा चालू किए जाने के लिए तैयार है। मेरा मानना है कि एक महीने की समय सीमा में वाणिज्यिक प्रचालन शुरू में निजी विमान द्वारा और बाद में सरकारी विमान द्वारा शुरू हो सकता है। मुझे उम्मीद है कि एक महीना के अंदर वाणिज्यिक प्रचालन होने लगेगा।

श्री बसुदेव आचार्य : पुरूलिया शहर के नजदीक एक परित्यक्त हवाई पट्टी है। पश्चिम बंगाल सरकार ने पुरूलिया में ही नहीं बल्कि दुर्गापुर और मालदा के नजदीक भी हवाईपट्टी का निमार्ण करने की सिफारिश की है। क्या मंत्री महोदय बताने की कृपा करेंगे कि क्या भारत सरकार को तीन या चार स्थानों पर नए ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे का निर्माण शुरू करने के लिए पश्चिम बंगाल सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है और क्या सरकार उन्हें चालू करने के लिए तथा उसके लिए निवेश करने पर विचार कर रही है?

श्री प्रफुल पटेल : जैसा कि मैंने पहले कहा कि ऐसे किसी प्रस्ताव की जांच करके हमें खुशी होगी। जहां तक नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे का संबंध है यह भारत सरकार की नीति है कि हम प्रायः सरकारी–निजी भागीदारी के माध्यम से नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों को बढ़ावा देते हैं। पश्चिम बंगाल सरकार ने भी पहले प्रस्ताव रखा है कि आने वाले समय में एक ग्रीनफील्ड हवाईअड्डे का निर्माण कोलकाता में भी कराया जाए। जहां तक दुर्गापुर, आसनसोल और इस समस्य क्षेत्र का संबंध है, इससे संबंधित एक प्रस्ताव पर अभी मंत्रालय द्वारा जांच की जा रही है। पुनः, नए हवाई अड्डे स्थापित करने, नई ग्रीनफील्ड सुविधाएं देने में भारत सरकार को अत्यंत प्रसन्नता होगी क्योंकि अवसंरचना भविष्य में विमानन उद्योग के विकास के लिए मुख्य आवश्यकता होगी।

श्री बसुदेव आचार्य : वहां अवसंरचना पहले से ही मौजूद है।

अध्यक्ष महोदय : अब कोई और प्रश्न नहीं पूछा जाए। यह अत्यंत लोकप्रिय मंत्रालय है और प्रत्येक माननीय सदस्य कोई प्रश्न पूछना चाहता है।

श्री प्रफुल पटेल : आस्ति का स्वामित्व भारत सरकार के पास ही होना चाहिए। यदि ऐसा नहीं है, तो प्रस्ताव राज्य सरकार द्वारा भेजा जायेगा और तब हम इसकी जांच करेंगे और उस परियोजना का समर्थन सरकारी–निजी भागीदारी माध्यम हेतु करेंगे।

श्री विजय बहुगुणा : महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तथ्य की ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि उत्तराखंड राज्य में पर्यटन की असीम संभावनाएं हैं। यहां चार एयरफील्ड हैं और उसमें से तीन बिना काम के बेकार पड़े हुए हैं। चौथा एयरफील्ड देहरादून में है। मैं यह जानना चाहूंगा कि देहरादून के चौथे एयरफील्ड के निर्माण में इतना विलंब क्यों है। चाहे यह गौंचर, चिन्यालीसौऊन, या नैनीताल का एयरफील्ड हो, ये सभी एयरफील्ड बेकार पड़े हैं जिससे राज्य का पर्यटन प्रभावित हो रहा है।

श्री प्रफुल पटेल : जहां तक देहरादून के एयरफील्ड का संबंध है जो उत्तराखंड राज्य का प्रमुख एयरफील्ड है, इसमें कोई विलंब नहीं है। संपूर्ण एयरफील्ड का पुनर्निमाण किया गया है क्योंकि अतीत में जो सुविधा उपलब्ध थी, वह या तो अच्छी गुणवत्ता वाली नहीं थी या उस सुविधा में विस्तार करना संभव नहीं था। इसलिए, हमने संपूर्ण एयरफील्ड में पुनः कार्य करवाया है ताकि यहां बड़े विमानों का प्रचालन भी हो सके, मैं कहना चाहूंगा कि इसके लिए पर्याप्त राशि रखी गई है। मैं ब्यौरा दे सकता हूं। जहां तक राज्य के अन्य एयरफील्ड का संबंध है, पंतनगर भी अब प्रचालन हेतु तैयार है। संभवतः अभी मेरे पास अन्य एयरफील्ड का ब्यौरा उपलब्ध नहीं है जिनका जिक्र माननीय सदस्य ने किया है। मुझे ऐसा नहीं लगता कि इनका स्वामित्व भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास है; हो सकता है कि इनका स्वामित्व राज्य सरकार के पास हो। इसलिए आप अन्य एयरफील्ड के लिए, जो भारत सरकार के अधिकार क्षेत्र में नहीं हैं, उनसे संपर्क करें।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को जानता हूं, क्योंकि नागर विमानन मंत्रालय में पिछले 8 साल से जो प्रगति हो रही है, उसमें उनका काफी योगदान रहा है। बाकी एन.डी.ए. सरकार के दौरान भी, श्री अनंत कुमार जी के समय में, काफी प्रगति हुई है। जो सौ प्रतिशत ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट की बात आप कर रहे हैं, देश में जो स्थिति आज बनी हुई है, आने वाले समय में, जिस तरह से आजकल प्रवासी विमानों में प्रवास करने में ज्यादा कम्पीटीशन हो गया है, ऐसी स्थिति में, जो वर्तमान हवाईअड्डे हैं, जिनका सरकार ने आधुनिकीकरण शुरू कर दिया है, जैसे कोलकाता, अहमदाबाद, मुम्बई, दिल्ली हैं, मैं जानना चाहता हूं कि क्या राज्य सरकार की ओर से, विशेषकर गुजरात, महाराष्ट्र और हिमाचल प्रदेश सरकार की ओर से, सरकार जिन वर्तमान हवाईअड्डों का आधुनिकीकरण इंटरनेशनल स्टैंडर्ड के हिसाब से कर रही है, ऐसे ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट बनाने के लिए क्या आपके पास कोई प्रस्ताव आया है? अगर आया है तो कब तक उन्हें सरकार मान्यता देगी?

श्री प्रफुल पटेल : अध्यक्ष महोदय, मैं हरिन जी को यही कहना चाहूंगा कि जहां तक वर्तमान हवाईअड्डों का संबंध है, उनका आधुनिकीकरण तो हो रहा है, लेकिन जहां तक ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट्स का सवाल आता है, यह भी बात सच है कि ग्रीन फील्ड एयरपोर्टस के जो प्रस्ताव हमारे पास अभी तक आए हैं और जिनको मान्यता दी है, उनमें मोपा और नवीं मुम्बई शामिल है। इन दो हवाईअड्डों का प्रस्ताव

हमारे पास है। अध्यक्ष महोदय, केरल सरकार चाहती है कि उनके यहां कुन्नूर हवाई अड्डे का डेवलपमेंट हो लेकिन उनकी तरफ से कार्यवाही पूरी नहीं हुई है। इस संबंध में जैसा भी होगा, उसे मान्यता देने की इच्छा केन्द्र सरकार की भी है। जहां तक माननीय सदस्य ने गुजरात और अन्य राज्यों में ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट के बारे में प्रश्न किया है, मैं उन्हें बताना चाहूंगा कि संबंधित राज्य सरकारों से ऐसा कोई प्रोपोज़ल अभी नहीं आया है जिसमें वे कहें कि हम ग्रीनफील्ड अड्डे का डेवलपमेंट करना चाहते हैं।

[अनुवाद]

श्री ए. कृष्णास्वामी : हमारे माननीय मंत्री के गतिशील नेतृत्व में नागर विमानन मंत्रालय ने अपने संयुक्त उद्यमों और आधुनिकीकरण कार्यक्रम के माध्यम से काफी सुधार दर्शाया है। इस देश में विमानन क्षेत्र में बहुत विकास हो रहा है। ग्रीनफील्ड विमानपत्तनों और संयुक्त उद्यमों के माध्यम से मंत्रालय विमानपत्तनों का विकास चल रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा। क्या मंत्रालय भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के माध्यम से ग्रीनफील्ड विमानपत्तनों का निर्माण कार्य कराएगा? यदि इस कार्य को संयुक्त उद्यम को दे दिया जाता है, तो क्या यह भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को वित्तीय रूप से प्रभावित करेगा? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : वह अत्यंत लोकप्रिय मंत्री हैं। मैंने एक बार इस पर पूर्ण चर्चा की अनुमति दी थी।

श्री प्रफुल पटेल : आपने इसकी दो बार अनुमति दी है। हमने इस पर बहुत व्यापक चर्चा की है।

अध्यक्ष महोदय : परन्तु ऐसा लगता है कि आप इन्हें संतुष्ट नहीं कर पाए थे।

श्री प्रफुल पटेल : यह नीति बिल्कुल स्पष्ट है। मैं पहले भी कहता रहा हूं और आज पुनः दोहराता हूं कि ग्रीनफील्ड विमानपत्तन विकास कार्यक्रम केवल भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा ही किया जाना आवश्यक नहीं है। निजी क्षेत्र द्वारा भी 100 प्रतिशत कार्य कराया जा सकता है; इसे राज्य सरकार द्वारा भी कराया जा सकता है; और इसे केन्द्र सरकार भी करा सकती है। इस पर कोई रोक नहीं है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास लगभग 125 विमानपत्तन हैं। हमें उन विमानपत्तनों का विकास करने की आवश्यकता है और नए विमानपत्तनों को या तो राज्य सरकार या सरकारी निजी भागीदारी आधार पर छोड़ा जा सकता है

यहां तक इन विमानपत्तनों नामतः नवी मुम्बई या गोवा में, जिसका हमने प्रस्ताव दिया है, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण का हित शामिल है। हैदराबाद और बैंगलोर में नए विमानपत्तनों के विकास में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और राज्य सरकार दोनों ही हितधारक हैं। निःसंदेह वे छोटे हितधारक हैं। यह ऐसा कार्यक्रम है जिसके बारे में मुझे लगता है कि कुछ वर्षों बाद राज्य यह महसूस करेंगे कि विमानन की क्षमता को हम केवल अधिक आधारभूत संरचना का निर्माण करके ही पूरा कर सकते हैं और इसके लिए ग्रीनफील्ड मार्ग और सरकारी–निजी भागीदारी माध्यम से बेहतर कोई अन्य रास्ता नहीं है।

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा : अध्यक्ष महोदय, बिहार राज्य मे मुज़फ्फरनगर उत्तर बिहार का एक प्रमुख स्थान है जहां एयरपोर्ट अथॉरिटी का हवाई अड्डा पहले से ही है। पहले यहां हवाई जहाज आते–जाते थे, लेकिन आजकल बिल्कुल बंद हैं। उसी तरह से रक्सौल और हथुआ में द्वितीय विश्व युद्ध के समय हवाई अड्डे भी बने थे। इन जगहों की जमीन बेदखल हो रही है और आबंटन की स्थिति में हैं। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि मुजफ्फरनगर, रक्सौल और हथुआ, जो तीनों नेपाल की सीमा पर हैं और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण हैं, क्या सरकार इन्हें लेने का विचार रखती है?

[अनुवाद]

श्री प्रफुल पटेल : मेरे पास तत्काल कोई सूचना उपलब्ध नहीं है। यह आवश्यक नहीं है कि वे सभी विमानपत्तन जिनका उल्लेख सदस्य ने किया है, भारतीय विमान प्राधिकरण के ही विमानपत्तन हों। अतः, अभी मैं स्पष्ट उत्तर नहीं दे पाऊंगा क्योंकि मेरे पास जानकारी उपलब्ध नहीं है। परन्तु मैं इन्हें आश्वस्त करना चाहूंगा कि मैं सभी संगत जानकारी उन्हें भेज दूंगा।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न 247 – श्री तूफानी सरोज – उपस्थित नहीं।

प्रश्न 248 – श्री नवीन जिन्दल – उपस्थित नहीं।

प्रश्न 249 – डा. सत्यनारायण जटिया – उपस्थित नहीं।

प्रश्न 250 – श्री रेवती रमन सिंह।

[हिन्दी]

ईरान से तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी)

***250. श्री रेवती रमन सिंह :** क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ईरान ने भारत को तरलीकृत प्राकृतिक गैस (एलएनजी) की आपूर्ति के लिए कीमत में वृद्धि करने की मांग की है;

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

(ग) क्या भारत ने कीमत में वृद्धि के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है; और

(घ) यदि हां, तो इससे देश की अर्थव्यवस्था पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है?

[अनुवाद]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा) : (क) ईरान से एलएनजी के मूल्य संशोधन के बारे में कोई औपचारिक प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) से (घ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए ये प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

श्री रेवती रमन सिंह : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी के पूर्ववर्ती मंत्री ने इसी सदन में बयान दिया था कि ईरान से हमारी बातचीत शुरू हो गई है और पूरी उम्मीद है कि अगले साल तक इस पाइपलाइन पर काम शुरू हो जायेगा। मंत्री जी ने अब जो जवाब दिया है, उससे लगता है कि कोई बातचीत नहीं है और जो न्यूक्लियर डील हम अमेरिका के साथ कर रहे हैं, उसकी वजह से लगता है कि ईरान नाराज होकर हमें गैस नहीं देना चाहता।

अध्यक्ष महोदय : आपने मूल प्रश्न प्राइस रिवीज़न के बारे में पूछा है।

श्री रेवती रमन सिंह : हां मान्यवर, लेकिन गैस होगी तभी तो।

[अनुवाद]

श्री मुरली देवरा : इसका एल एन जी ठेके से कोई संबंध नहीं है। हम पाइपलाइन ठेके के बारे में बात कर रहे हैं। पाइपलाइन भिन्न मुद्दा है। मैं आपको बताऊं कि 25 वर्षों के लिए 5 एम एम टी प्रति वर्ष आपूर्ति करने के लिए भारतीय सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों और ईरानी कंपनी के बीच करार हुआ है। हम अपनी तरफ से ईरान से अनुरोध करने का पूरा प्रयास कर रहे हैं कि इस आदेश को पूरा किया जाए।

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने कहा है कि किसी प्रकार का मूल्य संशोधन नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

श्री रेवती रमन सिंह : मान्यवर, मैं माननीय मंत्री जी से इसी से जुड़ा हुआ एक सवाल पूछना चाहता हूं। प्राइस राइज़ नहीं होगा, ठीक है, मान लिया, लेकिन क्या माननीय मंत्री जी यह बतायेंगे कि गैस लाइन ईरान से भारत आएगी, वाया पाकिस्तान, या नहीं?

श्री मुरली देवरा : इस प्रश्न के संबंध में मैं इस समय कुछ नहीं कह सकता, लेकिन हम इसकी पूरी कोशिश कर रहे हैं।

[अनुवाद]

मोहम्मद सलीम : हाल ही में, ऊर्जा सुरक्षा पर काफी चर्चा हुई है।

अध्यक्ष महोदय : कृपया केवल एक संशोधन पर ही बात करें।

मोहम्मद सलीम : जी, महोदय, यह हमारी ऊर्जा का एक महत्वपूर्ण स्रोत है। अर्थव्यवस्था के साथ–साथ भविष्य की गारंटी से जुड़ी हुई है। हाल ही में, मंत्री जी ने ईरान का दौरान किया है और मूल्य संशोधन पाइपलाइन का प्रतिस्पर्धी होना, दोनों सरकारों की सहभागिता और हम इसे कैसे पूरा करेंगे, नामक मुद्दों पर चर्चा हुई थी क्योंकि मूल्य ही अकेले मुद्दा नहीं है, बल्कि प्रति यूनिट लागत के लिए परिवहन लागत भी इसके साथ सम्मिलित है। इसलिए, क्या मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से पूछ सकता हूं कि दोनों सरकारों ईरान और भारत के बीच क्या समझौता हुआ है और इस पूरी परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है।

श्री मुरली देवरा : हमने इस बारे में ईरान सरकार से कई बार चर्चा की है। मैं स्वयं राष्ट्रपति और ईरान के तेल मंत्री से मिल चुका हूं। ईरान के तेल मंत्री और उनके डिप्टी दो बार भारत का दौरा कर चुके हैं। हमारे प्रधानमंत्री, डा. मनमोहदन सिंह स्वयं वहां राष्ट्रपति से मिले हैं। ये सभी मुद्दे विचाराधीन हैं और हम आज इसका उत्तर नहीं दे सकते हैं।

[हिन्दी]

तेल कंपनियों द्वारा किए गए लोक कल्याण कार्य

+

***251. श्री जीवाभाई ए. पटेल :**

श्री मनसुखभाई डी. वसावा :

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

(क) गत तीन वर्षों के दौरान हिन्दुस्तान पेट्रोलियम, इंडियन आयल कार्पोरेशन और भारत पेट्रोलियम द्वारा विभिन्न राज्यों, विशेषकर गुजरात के लिए किए गए लोक कल्याण कार्यों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान उल्लिखित कार्यों के लिए कंपनीवार कितनी धनराशि आबंटित की गई; और

(ग) लोकहित में ऐसे कार्य करने हेतु क्या मानदंड निर्धारित किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) एक विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों नामतः इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी), भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने सूचित किया है कि वे समाज के कमजोर वर्गों के कल्याण और आर्थिक विकास संबंधी क्रियाकलाप विशेष घटक योजना और आदिवासी उप योजना सहित अपने समुदाय विकास कार्यक्रमों के तहत क्रियाकलाप कर रही हैं। ओएमसीज़ द्वारा ये क्रियाकलाप अधिकांशतः अपने प्रतिष्ठानों के समीप मुख्यता स्वच्छ पेय जल उपलब्ध कराने, शिक्षा और चिकित्सा स्वास्थ्य और सुरक्षा के विस्तार आदि के क्षेत्रों में ओएमसीज़ की समुदाय/समाज के प्रति सामाजिक जिम्मेदारी निभाने के रूप में चलाए जाते हैं। गुजरात राज्य में ओएमसीज द्वारा चलाए गए क्रियाकलापों में पेय जल उपलब्ध कराना, स्वास्थ्य संबंधी क्रियाकलाप, चिकित्सा शिविर, एनजीओज़ के माध्यम से प्रशिक्षण शिविर आयोजित करना, स्कूल भवनों की मरम्मत, सांस्कृतिक क्रियाकलापों का आयोजन करना आदि शामिल है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान नैगम सामाजिक दायित्व के लिए धनराशियों का कंपनीवार आबंटन इस प्रकार है:–

क्र. सं.	ओएमसीज़ का नाम	धनराशियों का आबंटन (लाख रुपये में)		
		2004–05	2005–06	2006–07
1.	आईओसी	5253.62	3668.54	3686.34
2.	बीपीसीएल	65.08	56.44	34.96
3.	एचपीसीएल	525.00	700.00	700.00

(ग) नैगम सामाजिक दायित्व के संबंध में आईओसी और एचपीसीएल की अनुमोदित नीति के अनुसार पिछले वर्ष के शुद्ध लाभ के 0.75% से अनधिक व्यय प्रत्येक वर्ष दान/अंशदान और समुदाय विकास (सीडी) क्रियाकलापों के लिए वहन किया जा सकता है। समुदाय विकास धनराशियों का उपयोग करते समय अधिक जोर स्वच्छ पेय जल उपलब्ध कराने, स्वास्थ्य और चिकित्सा सुरक्षा और शिक्षा संबंधी परियोजनाओं पर दिया जाता है। समुदाय विकास कार्यक्रम में एक बहुआयामी दृष्टिकोण अपनाया जाता है जिसमें स्वास्थ्य, परिवार कल्याण, शिक्षा, पर्यावरण संरक्षण, पेय जल और स्वच्छता, महिलाओं को अधिकारिता और अन्य मार्जिनलाइज्ड वर्ग आदि शामिल हैं। समुदाय विकास कार्यक्रम के तहत कुल आबंटन में से लगभग 25% अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के लोगों के जीवन स्तर में सुधार करने के लिए विशेष घटक योजना और आदिवासी उप योजना के तहत खर्च किया जाता है।

श्री जीवाभाई ए. पटेल : माननीय अध्यक्ष जी, सरकारी तेल एवं गैस कंपनियां जिन क्षेत्रों में काम करती हैं, वहां के लोगों को कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। उन क्षेत्रों में सड़कें खराब हो जाती हैं, खेत खराब हो जाते हैं, पेयजल दूषित हो जाता है। इसके लिए इन कंपनियों द्वारा जनहित एवं कल्याण के लिए काम किये जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि जन कल्याण के काम करने के पीछे क्या उद्देश्य है एवं इन उद्देश्यों को क्या मेरे मेहसाणा जिले में पूरा किया जा रहा है? इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

अध्यक्ष महोदय : क्या बात है, हमें समझ में नहीं आया।

[अनुवाद]

आप इसे समझ गए होंगे क्योंकि यह गुजरात से संबंधित है।

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल : गुजराती में पूछें, तो भी कोई हर्ज नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : गुजराती में नहीं, प्रश्न गुजरात के बारे में है। हम कुछ ठीक से नहीं समझे।

श्री दिनशा पटेल : महोदय, जहां से आइल निकलता है, जहां कुएं बनाए गए हैं, उसी एरिया में गांवों के डैवलपमेंट के लिए हरेक कंपनी पैसा लगाती है और गांवों में पीने का पानी, चिकित्सा सुविधाएं, स्कूल, कंप्यूटर्स आदि सुविधाएं उपलब्ध कराती हैं। इसके अलावा जो आदिवासी क्षेत्र हैं, उनमें भी हैल्थ के लिए ये कंपनियां पैसा देती हैं। स्टेट गवर्नमेंट को जो रॉयल्टी दी जाती है, उसमें से स्टेट गवर्नमेंट भी उस एरिया का डैवलपमेंट करने के लिए पैसा खर्च करती है।

श्री जीवाभाई ए. पटेल : माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा पूरक प्रश्न यह है कि मेहसाना जिले में विभिन्न कार्य स्थलों पर ओएनजीसी ने विगत तीन सालों के दौरान कितना खर्च किया है?

श्री दिनशा पटेल : इस समय मेरे पास हर गांव के आंकड़े नहीं है, मैं बाद में इन्हें भेज दूंगा।

[अनुवाद]

श्री बीरेन सिंग्जीयू : महोदय, माननीय मंत्री जी ने पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए नीतियों के बारे में बताकर बड़ी कृपा की है क्योंकि एन ई एल पी छः में हमें अरुणाचल प्रदेश के लिए भी कोई खंड नहीं मिले थे। परन्तु इस बार माननीय मंत्री जी का उदार दृष्टिकोण रहा है और परामर्शदात्री समिति की बैठकों में निगमित निकायों के सामाजिक दायित्व भी प्रतिबिम्बित हुए हैं। मैंने निगमित निकायों को अनेक पत्र लिखे हैं और माननीय मंत्री जी ने भी आश्वासन दिया है। परन्तु आश्वासन के बावजूद कुछ कम्पनियां, विशेषतः भारत पैट्रोलियम, हिन्दुस्तान पैट्रोलियम और ओ एन जी सी वास्तव में निगमित दायित्व को समझ नहीं पा रहे हैं। यहां मैं यह उल्लेख अवश्य करना चाहता हूं कि मैं ऑयल इंडिया और इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन का आभारी हूं। जहां तक शेष निगमों का संबंध है, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या वह उन्हें दिए गए सामाजिक दायित्वों को पूरा करने के लिए कुछ निदेश देंगे।

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल : अध्यक्ष महोदय, मैंने पहले ही बताया कि कोई नवरत्न कम्पनी जिस एरिया में है, जहां ऑयल निकलता है, वहां गांव में डेवलपमेंट के लिए, पीने के पानी के लिए, स्कूल के लिए और सभी के लिए जो जरूरी सुविधाएं हैं, उनके लिए वहां पैसा दिया जाता है। माननीय सदस्य ने जो प्रश्न उठाया है, उसके बारे में मैं तलाश करूंगा और जो कुछ भी दिक्कत होगी, उसे मैं देखूंगा। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री गुरुदास दासगुप्त : महोदय, मेरा अनुपूरक प्रश्न, इस प्रश्न विशेष के बारे में है कि सरकार जनता के कल्याण के लिए विभिन्न राज्यों में धन खर्च कर रही है। यह सर्वविदित है कि वह पैसा खर्च रही है। इसमें नया कुछ नहीं है। परन्तु क्या मंत्री जी यह बताएंगे कि सामाजिक तथा जन कल्याण के लिए व्यय किए जाने वाले लाभ का प्रतिशत तथा राजस्व का प्रतिशत कितना है पिछले तीन वर्षों के दौरान इसमें कितनी वृद्धि हुई या इसमें गिरावट आई।

अध्यक्ष महोदय : क्या आपके पास आंकड़े हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा) : महोदय, जो आंकड़े माननीय सदस्य जानना चाहते हैं वह अभी मेरे पास नहीं हैं। मैं बाद में उन्हें यह आंकड़े दे दूंगा। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : वह किसी प्रतिशत के संबंध में तुरंत आंकड़े कैसे दे सकते हैं? आप लाभ की तुलना में व्यय के प्रतिशत को जानना चाहते हैं।

श्री गुरुदास दासगुप्त : महोदय, मैं लाभ या राजस्व जिसका भी प्रतिशत उपलब्ध हो के बारे में जानना चाहता हूं। मंत्री महोदय को इसकी जानकारी अवश्य होगी ...*(व्यवधान)*

श्री मुरली देवरा : महोदय, मैं उन्हें यह आंकड़े उपलब्ध करा दूंगा।

श्री लक्ष्मण सेठ : महोदय, यह बात सभी जानते हैं कि परिशोधनशालाएं पर्यावरण को प्रदूषित करती हैं। परन्तु मैं नहीं जानता कि क्या भारत सरकार ने पर्यावरण संरक्षण के संबंध में कोई नीति बनाई है। इस उद्देश्य के लिए मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कम्पनियों ने जनकल्याण के निवेश के लिए कोई नीति अपनाई है ताकि पर्यावरण तथा लोगों को प्रदूषण से बचाया जा सके।

अध्यक्ष महोदय : क्या इसमें प्रदूषण भी शामिल है?

[हिन्दी]

श्री दिनशा पटेल : अभी माननीय सदस्य ने पर्यावरण के बारे में बात की है। रिफायनरीज़ पर्यावरण के बारे में भी सोचती है, जैसे बड़ौदरा में कोयली में रिफायनरी है। कोयली में करीब 12 लाख पेड़ लगाए गए हैं। रिफायनरी पर्यावरण के बारे में भी सोचती है। पर्यावरण संबंधी लोगों को कोई भी नुकसान न हो, सभी कम्पनियां पेड़ नहीं लगाती हैं लेकिन ज्यादातर पेड़ लगें, उसके बारे में सोचती हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न 252 – डा. धीरेन्द्र अग्रवाल – उपस्थित नहीं।

श्री इकबाल अहमद सरडगी – उपस्थित नहीं।

प्रश्न 253 – श्री ए. साई प्रताप।

पुराने रेल पुल

+

***253. श्री ए. साई प्रताप :**
श्री राजनरायन बुधौलिया :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश में विशेषकर आंध्र प्रदेश में सौ वर्ष या इससे अधिक पुराने पुलों की पहचान की है;

(ख) किसी दुर्भाग्यपूर्ण घटना को टालने के लिए इनमें से कितने पुलों को शीघ्र बदलने की आवश्यकता है; और

(ग) इन पुलों को चरणबद्ध तरीके से बदलने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) रेलवे पुल का उपयोगी जीवन उसकी आयु पर नहीं बल्कि उसकी भौतिक स्थितियों पर आधारित होता है जैसाकि निरीक्षण द्वारा आकलन किया जाता है। भारतीय रेल पर पुलों का पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण एक सतत् प्रक्रिया है। रेलवे पुलों की भौतिक स्थिति के आधार पर, जैसा कि फील्ड में नियमित निरीक्षणों द्वारा आकलन किया जाता है, पुलों का पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण करती है। कतिपय पुलों को, जिनकी भौतिक स्थिति के बदतर होने के लक्षणों के कारण उनके पुनर्स्थापन आदि की आवश्यकता होती हैं उन्हें संकटग्रस्त पुलों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है। बहरहाल, ये पुल न तो असुरक्षित हैं और न ही जीर्ण–शीर्ण पुल होते हैं। पुलों की ऐसी पहचान के आधार पर आवश्यकतानुसार कार्यों का विधिवत प्राथमिकता–निर्धारण करते हुए उनके पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण हेतु निधियों का वार्षिक आबंटन किया जाता है। 2001–2002 में, भारतीय रेल पर ऐसे चिह्नित पुलों के बदलाव के बकाया को समाप्त करने के लिए विशेष रेल संरक्षा निधि (विरसंनि) के अंतर्गत 1530 करोड़ रुपये की लागत पर पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण हेतु 2370 पुल स्वीकृत किए गए थे। विरेसंनि के अलावा, मुख्यतः मूल्यह्रास आरक्षित निधि (मूआनि) के अंतर्गत पुल संबंधी नए कार्यों के पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण करने के लिए रेल बजट में अतिरिक्त निधियां भी वार्षिक रूप से आबंटित की जाती हैं।

पुलों के पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण के आंकड़े रेलवार रखे जाते हैं, राज्यवार नहीं। पिछले 5 वर्षों के दौरान, सभी सोलह क्षेत्रीय रेलों में कुल 6838 अदद पुलों का पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण किया गया है। इसमें आंध्र प्रदेश राज्य को सेवा प्रदान करने वाली चार क्षेत्रीय रेलों अर्थात् पूर्व तट रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे, दक्षिण रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे पर पुनर्स्थापित/पुनर्निर्मित/सुदढ़ीकृत 1209 अदद पुल शामिल हैं। 2007–08 के दौरान आंध्र प्रदेश राज्य को सेवा प्रदान करने वाली चार क्षेत्रीय रेलों में कुल 276 अदद पुलों के पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण/सुदृढ़ीकरण का लक्ष्य रखा गया है। पिछले पांच वर्ष के दौरान भारतीय रेल पर पुल संबंधी कार्यों की वर्षवार प्रगति नीचे लिखे अनुसार है:

वर्ष	विरेसंनि		मूआनि	
	पुनर्स्थापित/पुनर्निर्मित/सुदृढ़ीकृत पुलों की संख्या	व्यय (करोड़ में रुपयों में)	पुनर्स्थापित/पुनर्निर्मित/सुदृढ़ीकृत पुलों की संख्या	व्यय (करोड़ में रुपयों में)
2001–02	280	44.10	445	63.96
2002–03	496	151.60	655	47.50
2003–04	530	157.27	1033	71.28
2004–05	375	274.26	1204	116.00
2005–06	239	248.61	1192	161.98
2006–07	167	261.20	947	215.15
2007–08	190	445.50	1254	157.10
	(लक्ष्य)	(बजट आबंटन)	(लक्ष्य)	(बजट आबंटन)
जोड़	2277*	1582.54	6730	832.97

* इसमें तदनंतर स्थगित 84 पुल और 9 पुल जो 2008–09 में पूरा किए जाएंगे, शामिल नहीं है एवं इन्हें मिलाकर कुल पुलों की संख्या 2370 है।

श्री ए. साई प्रताप : महोदय, हमारे देश में रेलवे पुलों की कुल संख्या 1,27,000 है। इसमें से 51000 पुल ऐसे हैं जो 100 वर्ष से भी अधिक पुराने हैं। वर्तमान में रेलवे ने डिब्बों की संख्या बढ़ा दी है और परिणामस्वरूप पुराने पुलों पर भार भी बढ़ गया है। मांग पूरी करने के

लिए रेलों की गति भी तदनुसार बढ़ी है। मंत्रालय पुराने पुलों के रखरखाव की निगरानी के लिए विश्व भर में उपलब्ध उपयुक्त निदानात्मक तकनीकों को ढूंढने का प्रयास कर रहा है। यदि ऐसा है, तो क्या तकनीकें अपनाई जा रही है? क्या मंत्रालय आश्वासन दे सकता है कि नए पुलों की अवधि 100 वर्ष से अधिक बढ़ाई जा सकेगी?

श्री आर. वेलु : महोदय, पुराने पुलों के संबंध में माननीय मंत्री की चिंता से मैं सहमत हूं ...*(व्यवधान)* मैं अपनी भूल सुधार करता हूं। मैं माननीय सदस्य की चिंता से सहमत हूं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : हो सकता है कि उन्हें मंत्री बनाया जा रहा हो।

श्री आर. वेलु : महोदय, मैंने उत्तर में पहले ही बताया है कि पुलों के मामले में अवधि चिंता का विषय नहीं है। उपयोग को देखते हुए पुल की स्थिति विचारणीय होती है। हम प्रतिवर्ष वार्षिक निरीक्षण करते हैं। यह आवश्यक नहीं है कि यह निरीक्षण निम्न स्तरीय अधिकारी ही करें। यदि कोई पुल खराब हालत में है तो हम उच्चस्तरीय अधिकारियों द्वारा निरीक्षण कराते हैं। वास्तव में, विशेष निधि समिति, नामतः खन्ना समिति ने इस प्रश्न पर विचार किया और 262 पुलों की पहचान खस्ताहाल पुलों के रूप में की जिनके पुर्नरूद्धार की आवश्यकता है। हमने यह किया है। यहां प्रश्न यह है कि क्या हम पुलों के पुनरूद्धार, नवीकरण या पुर्नर्निर्माण के लिए किसी प्रकार की विदेशी प्रौद्योगिकी पर विचार करते हैं।

इस उद्देश्य के लिए परामर्शदाताओं को आमंत्रित किया गया है। इन पुलों के संबंध में अनुसंधान किया गया है। हम ऐसा कर रहे हैं। उन पुलों पर नियमित रूप से उपकरणों से जांच की जा रही है। पहियों पर बढ़ाए जा रहे भार के संबंध में प्रश्न उठाया जा रहा है। हम इस बात पर ध्यान दे रहे हैं कि पुल अच्छी स्थिति में रखे जाएं। पहियों पर भार बढ़ाने से पूर्व हमने पुलों को सुदृढ़ करने का पूरा ख्याल रखा है। पटरियों का उन्नयन किया गया है और चलस्टॉक का भी उन्नयन किया जा रहा है। हम पुलों को अच्छी स्थिति में रखने के लिए उपलब्ध सारी विदेशी प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मुझे आशा है कि इसमें भारतीय प्रौद्योगिकी पर भी विचार किया जाता है।

श्री ए. साई प्रताप : महोदय, सामान्यतः अभियान्त्रिकी विभाग पुल की आयु निर्धारित करता है यह प्रश्न पूछने का मेरा यह इरादा था कि दुर्घटनाओं से कैसे बचा जाए और जनता में विश्वास उत्पन्न किया जाए।

महोदय, मेरा दूसरा अनुपूरक प्रश्न है कि दक्षिण मध्य रेलवे में 13000 पुल हैं। इनमें से 4700 पुल 100 वर्ष से अधिक पुराने हैं। इन पुलों के पुर्नर्निर्माण के लिए रेलवे सुरक्षा निधि से कितनी निधि आबंटित की गई है? आबंटित निधियों की क्या स्थिति है? अब तक कितने पुल पूरे बनाए जा चुके हैं और कितने निर्माणाधीन हैं?

श्री आर. वेलु : यह अकेले आन्ध्र प्रदेश राज्य का प्रश्न नहीं है। राज्य में रेलवे के चार अन्य खंड भी कार्य करते हैं। अन्य रेलवे खंड जैसे पूर्वी तट और ऐसे अन्य भी राज्य को कवर करते हैं। यहां प्रश्न यह है कि एस आर एस एफ में से कितना व्यय हुआ है जब एस आर एस एफ का गठन किया गया था हमने 1530 करोड़ रुपए के परिव्यय के 2370 पुलों की पहचान की थी। अब पूरी राशि व्यय की जा चुकी है निर्धारित राशि से अधिक हम 1582 करोड़ रुपए व्यय कर चुके हैं। हमने अब तक 2277 पुलों का पुनरूद्धार किया है। इसके अतिरिक्त हमारी आंतरिक निधि स्रोत नामशः डी आर एफ से हमने अब लगभ 6730 पुलों का पुनरूद्धार किया है जिसमें 832 करोड़ रुपए लगे। माननीय सदस्य ने पूछा कि आंध्र प्रदेश राज्य को इस उद्देश्य के लिए कितनी धनराशि आबंटित की गई है। इस वर्ष 101.343 करोड़ रुपए राशि आंध्र प्रदेश में पुलों के पुनरूद्धार के लिए आबंटित की गई है। जिनमें रेलवे के अन्य चारों रेलवे खंड भी शामिल हैं।

[हिन्दी]

श्री राजनारायण बुधौलिया : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि रेलवे पुलों का पुनर्निर्माण उनकी आयु पर नहीं, बल्कि उनकी भौतिक स्थितियों पर आधारित होता है। मैं जानना चाहता हूं कि वे कौन सी स्थितियां हैं, जब रेलवे पुल का निर्माण होना चाहिए? क्या नए पुल का निर्माण तभी होगा, जब कोई दुर्घटना घटित हो जाएगी? मैं यह चाहता हूं कि रेल पुल की आयु सीमा अवश्य निर्धारित होनी चाहिए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश के अलावा उत्तर प्रदेश के जीर्ण–शीर्ण पुलों के निर्माण के संबंध में क्या कोई नीति का आकलन किया गया है?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु : हम निधियों का आबंटन राज्यवार नहीं करते हैं। जैसा कि मैंने पहले उल्लेख किया है हम पुलों की वास्तविक स्थिति की जांच करते हैं। हम खतरनाक पुलों के गिरने का इंतजार नहीं करते हैं। मैंने पहले ही बता दिया है कि चिन्हित किए गए खतरनाक पुलों की संख्या 262 है। हमने उन पुलों की मरम्मत या पुनर्निर्माण वरीयता के आधार पर किया है। हम आपकी चिन्ता से सहमत हैं और यह कहना चाहते हैं कि हम उस पुल पर कोई रेलगाड़ी नहीं चलाएंगे जो खतरनाक या मरम्मत करने लायक स्थिति में हो। यदि कोई पुल ऐसी स्थिति में पाया जाता है तो हम उस पुल के पुनर्निर्माण होने तक उस पर गति

संबंधी प्रतिबन्ध लगा देंगे। मैं माननीय सदस्य को यह आश्वासन देना चाहता हूं कि भारतीय रेल इस प्रकार की बातों का ध्यान रखेगी क्योंकि यह सुरक्षा का मामला है। हम ऐसा कुछ नहीं करेंगे जो यात्रियों या माल की आवाजाही के प्रतिकूल हो।

अध्यक्ष महोदय : श्री वीरेन्द्र कुमार, कृपया संक्षेप में बोलिए। मेरा प्रयास है कि उतने प्रश्नों को लिया जाए जितना कि संभव हो सकता है। यह छठा प्रश्न है।

[हिन्दी]

श्री वीरेन्द्र कुमार : अध्यक्ष महोदय, मध्य प्रदेश में ऐसे कितने पुलों को चिन्हित किया गया है, जिनकी तुरन्त मरम्मत की आवश्यकता है? पश्चिमी मध्य रेलवे के बीना–कटनी प्रखण्ड की जो लाइन है, इस पर दमोह से आगे के अनेक पुल बहुत पुराने हैं। ये आजादी से भी पहले के बने हैं। दो वर्ष पूर्व एक पुल क्षतिग्रस्त हो गया था। उसकी मरम्मत के कारण वहां रेल आवागमन ढाई–तीन महीने तक बाधित रहा था। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि बीना–कटनी रेल लाइन के मध्य जितने पुल हैं, क्या उनकी मरम्मत के लिए कोई कार्ययोजना बनाई जा रही है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : क्या आपके पास जानकारी है?

श्री आर. वेलु : महोदय, इस समय तो मेरे पास जानकारी नहीं है। मैं माननीय सदस्य को जानकारी दे दूंगा।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : श्री राम कृपाल यादव।

जब आपको बोलने को बुलाएं, तभी आप बोलेंगे, उससे पहले नहीं बोलेंगे।

श्री राम कृपाल यादव : हम तो आपके आज्ञाकारी हैं।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप बहुत आज्ञाकारी हैं, प्रश्न पूछिए।

श्री राम कृपाल यादव : मैं आपकी अनुमति के बिना कैसे प्रश्न पूछ सकता हूं?

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपको प्रश्न पूछने की अनुमति दी है।

श्री राम कृपाल यादव : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने देश भर में रेलवे पुलों की खराब स्थिति एवं उनके लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं, इस बारे में बताया है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से स्पैसिफिकली जानना चाहता हूं कि बिहार में कई ऐसे पुल हैं, जिनकी स्थिति खराब हो गई है, हाल ही में भागलपुर में एक पुल गिर भी गया था। मैं जानना चाहता हूं कि बिहार में ऐसे कितने पुल हैं, जिनकी स्थिति जर्जर है, जो सौ वर्ष से अधिक पुराने हैं और किन–किन पुलों को चिन्हित करके आपने राशि आबंटित की है, ताकि उनकी मरम्मत की जा सके?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु : महोदय, यह राज्य विशेष से संबंधित प्रश्न है। मुझे यह सूचना प्राप्त करनी है और माननीय सदस्य को देनी है। जैसा कि मैंने पहले कहा है कि हम वार्षिक आधार पर जांच कर रहे हैं, यदि आवश्यक हो तो त्रिस्तरीय जांच की जाती है। हमारे माननीय मंत्री श्री लालू जी उसी राज्य के हैं और यदि कुछ क्षतिग्रस्त होता है तो वह पर्याप्त निधियों का आबंटन करने में संकोच नहीं करेंगे।

अध्यक्ष महोदय : ऐसा पश्चिम बंगाल के लिए भी होना चाहिए।

श्री आर. वेलु : महोदय, यह भी किया जाएगा।

आमान परिवर्तन

+

***254. श्री काशीराम राणा :**
श्री पी.एस. गढ़वी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजनावधि के दौरान प्रत्येक जोन में आमान परिवर्तन के लिए प्रस्तावित रेल पथ की लम्बाई कुल कितने किलोमीटर है; और

(ख) उक्त प्रयोजनार्थ कुल कितनी धनराशि की आवश्यकता है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है।

विवरण

(क) और (ख) 11वीं पंचवर्षीय योजना को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है, इसलिए इस समय ऐसा ब्यौरा उपलब्ध कराना व्यावहारिक नहीं है। बहरहाल, जैसा कि 2007–08 के बजट भाषण में उल्लेख किया गया था, 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अधिकांश मीटर लाइनों को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के प्रयास किए जाएंगे। इस समय 55 आमान परिवर्तन परियोजनाएं चालू हैं जिनको पूरा करने के लिए लगभग 11,500 करोड़ रुपये (1.4.2007 की स्थिति के अनुसार) की आवश्यकता है। इन परियोजनाओं के पूरा होने से बड़ी

आमान लाइन की लम्बाई में लगभग 7500 मार्ग किलोमीटर शामिल हो जाएंगे।

[हिन्दी]

श्री काशीराम राणा : अध्यक्ष महोदय, यहां दिए गए जवाब में बताया गया है कि 11500 करोड़ रुपये की लागत से 55 ऑनगोइंग गेज कनवर्जन प्रोजेक्ट को अपनाया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इन 55 ऑनगोइंग गेज कनवर्जन प्रोजेक्ट को कितने वर्षों में आप पूरा कर पायेंगे? इनको जल्दी पूरा करने के लिए क्या पब्लिक या प्राइवेट पारटीसिपेशन या किसी और तरीके से फण्ड रेजिंग पर विचार रेल मंत्रालय ने किया है?

अध्यक्ष महोदय : कब होगा और कैसे होगा?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु : महोदय, आमान परिवर्तन एकल आमान नीति है जिसकी घोषणा 1.4.1992 को यह कहते हुए की गई थी कि हमें भारतीय रेल में एकल आमान रखना है। तदनुसार, रेलवे ने लगभग 27349 कि.मी. के मीटर गेज लाइन की पहचान की। हमने अब तक 13289 कि.मी. को बदला है और 13399 कि.मी. शेष है। पिछले बजट में माननीय मंत्री ने यह घोषणा की थी कि अधिकांश मीटर गेज लाइनों का परिवर्तन ग्यारहवीं योजना अवधि में किया जायेगा। तदनुसार, हमने लगभग 1800 कि.मी. लाइन का परिवर्तन किया है।

अब प्रश्न यह है कि इसमें कितना समय लगेगा। वास्तव में, हम शत प्रतिशत नहीं तो कम से कम अधिकांश का लक्ष्य ग्यारहवीं योजना अवधि के अंत तक प्राप्त कर लेना चाहते हैं।

अन्य प्रश्न यह है कि क्या हम पीपीपी का तरीका अपना रहे हैं या नहीं। हम पीपीपी परियोजना पर ध्यान नहीं दे रहे हैं।

[हिन्दी]

श्री काशीराम राणा : अध्यक्ष महोदय, देश में मीटर गेज और नैरोगेज लाइंस सबसे ज्यादा, करीब 2200 किलोमीटर गुजरात में हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि जहां आपने 11वीं पंचवर्षीय योजना में 7500 किलोमीटर ब्रोडगेज लाइन बनाने की बात कही है, उसमें से गुजरात में कितने किलोमीटर लाइन बननी है, क्योंकि गुजरात में सबसे ज्यादा मीटरगेज और नैरोगेज लाइनें हैं। गुजरात में कितनी रेल लाइंस का कंवर्जन ब्रोडगेज में होगा?

अध्यक्ष महोदय : आप बाद में इनको चिट्ठी लिखकर भेज दीजिएगा।

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु : महोदय, मैं उन्हें ब्यौरा दूंगा लेकिन, मेरे विचार से इस समय सात परियोजनाएं आमान परिवर्तन के अधीन हैं। शेष के बारे में, जैसाकि मैंने पहले उल्लेख किया कि हम आपको यह समझाने का प्रयास करेंगे कि मीटर गेज बदले जाएं। छोटी लाइन के बारे में हमने अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया है। जहां तक मीटर गेज का संबंध है हम यह देखने का प्रयास करेंगे कि उनमें से अधिकांश का परिवर्तन हो।

श्री काशीराम राणा : इसमें कितना समय लगेगा?

श्री आर. वेलु : मैं आपको ब्यौरा दे दूंगा।

श्री के.एस. राव : महोदय, मैं इस बात से प्रसन्न हूं कि भारत सरकार ने पूरे देश में एक समान आमान बनाने का निर्णय लिया है और इससे 'कारगो' और श्रम शक्ति के परिवहन में बहुत बचत होगी। माननीय मंत्री ने कहा है कि 27,000 कि.मी. में से वर्ष 1992 से अब तक 13000 कि.मी. पूरा किया जा सका है और वे इस वर्ष केवल 18000 कि.मी. पूरा करेंगे।

इस पृष्ठभूमि में, मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि क्या निधियों की कमी के कारण वे इस कार्य को निजी निवेश के माध्यम से बीओटी के अंतर्गत कराना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : ये सुझाव कार्यवाही करने के लिए हैं।

श्री के.एस. राव : महोदय, यह कार्य बीओटी से कराया जाना अत्यंत आसान है।

श्री आर. वेलु : हमने बीओटी के बारे में मेहसाणा में इस प्रकार का प्रयोग किया है लेकिन वर्तमान में हम इस पर विचार नहीं कर रहे हैं। हम माननीय सदस्य के सुझावों की जांच कराएंगे।

श्री अलकेश दास : महोदय, 2007–08 के बजट में, मंत्री जी मीटर गेज को ब्राड गेज में बदलने के बारे में बात की थी। लेकिन नैरोगेज को ब्रॉड गेज में बदलने की कोई आशा नहीं है। मैं उन रेलमार्ग के बारे में बात कर रहा हूं जो 100 वर्ष से अधिक पुरानी है। मैं शान्तिपुर से नवद्वीप लाईन का उल्लेख कर रहा हूं। मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या रेलवे की कृष्णानगर से होते हुए शान्तिपुर से नवद्वीप तक आमान परिवर्तन की कोई योजना है। मैं नैरोगेज को ब्रॉड गेज में बदलने के बारे में बात कर रहा हूं।

श्री आर. वेलु : जैसा कि मैंने पहले उल्लेख किया है कि शेष 2000 कि.मी. नैरोगेज पर चलने वाले कार्य को वरीयता के आधार पर नहीं लिया जा रहा है क्योंकि अधिकांश रेलमार्ग पर पर्याप्त यातायात नहीं है।

दूसरी बात यह है कि हमें जांच करनी होगी कि क्या आमान परिवर्तन से यातायात में वृद्धि होगी। यह एक नीतिगत फैसला है जो हमें छोटी लाइन के संबंध में लेना है।

श्री सलीम शेखानी : 1996 में कासगंज से बदायूँ तक की मीटर आमान लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य आरंभ किया गया। इस बात को 11 वर्ष से अधिक हो गए हैं परन्तु परियोजना अभी तक पूरी नहीं हुई है। आपके माध्यम से मैं माननीय मंत्री से लक्षित तिथि के बारे में जानना चाहूंगा और यह जानना चाहूंगा कि समस्त पूरी परियोजना को कब तक पूरा कर पाने की आशा करते हैं ...*(व्यवधान)*

मध्याह्न 12.00 बजे

अध्यक्ष महोदय : किसी एक परियोजना के संबंध में जानकारी देना कैसे संभव है?

श्री आर. वेलु : इन सभी आमान परिवर्तनों में, हम कार्य पूरा होने की तारीख नहीं देते क्योंकि संसाधनों की कमी है। इसलिए यह संभव नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : श्री वरकला राधाकृष्णन, आज आपको कोई और अवसर नहीं मिलेगा।

श्री वरकला राधाकृष्णन : मंगलौर–शोरनूर लाइन का दोहरीकरण काफी लम्बे समय से चल रहा है। कोट्टायम–एरनाकुलम–कायमकुलम लाइन भी अभी लम्बित है। अतः आप इसे पूरा करने में कितने दशक लगाएंगे? ऐसा इसलिए जानना चाहता हूं क्योंकि यह दसवीं योजना में आरंभ हुई थी। क्या यह ग्यारहवीं योजना में भी जारी रहेगी? अतः मैं यह प्रश्न माननीय मंत्री जी से कर रहा हूं। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : यह एक अकेली परियोजना के बारे में जानकारी संबंधी समस्या है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मंत्री जी, आपकी सुरक्षा के लिए, आप कृपया इन्हें अपने कार्यालय में बुलाएं।

...*(व्यवधान)*

श्री वरकला राधाकृष्णन : दसवीं योजना में यह पूरी नहीं हुई थी और ग्यारहवीं योजना में भी जारी है। इसीलिए मैं पूछ रहा हूं कि आप इसे पूरा करने में कितने दशक लगेंगे?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त होता है। मंत्री महोदय, आपको उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

कच्चे तेल का उत्पादन

***243. श्री सुभाष महरिया :**
श्री किसनभाई वी. पटेल :

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

(क) क्या मंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल)/ओएनजीसी को सरकार द्वारा पश्चिमी राज्यों में, विशेषकर राजस्थान में कच्चे तेल के उत्पादन के लिए नामनिर्दिष्ट किया गया है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार राजस्थान के बाड़मेर में एक तेल शोधनशाला स्थापित करने का है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं और इसके वाणिज्यिक उत्पादन के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा) : (क) और (ख) जी नहीं। मंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल)/ओएनजीसी को पश्चिमी राज्यों विशेष रूप से राजस्थान में कच्चे तेल का उत्पादन करने के लिए सरकार द्वारा नामित नहीं किया गया है। राजस्थान के ब्लाक आरजे–ओएन–90/1 में उत्पादन कार्य संविदाकार कंपनी, नामतः कैर्न एनर्जी इंडिया पीटीवाई लिमिटेड द्वारा किया जायेगा। सरकार ने आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) की एक सहायक कंपनी मंगलौर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) का नामांकन उत्पादन हिस्सेदारी संविदा के उपबंधों के अनुसार ब्लाक आरजे–ओएन–90/1 से उत्पादित कच्चा तेल प्राप्त करने के लिए अपने नामित के रूप में किया है।

(ग) और (घ) जून, 1998 से रिफाइनरी क्षेत्र को लाइसेंस मुक्त किए जाने के परिणामस्वरूप, किसी निजी अथवा सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम द्वारा प्रवर्तक के रिफाइनरी की व्यवहार्यता के आकलन के आधार पर भारत में कहीं भी रिफाइनरी स्थापित की जा सकती है। इसलिए वाणिज्यिक दृष्टिकोणों के आधार पर रिफाइनरी की स्थापना करने के संबंध में निर्णय निजी/सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम द्वारा लिया जाता है न कि सरकार द्वारा।

राजस्थान में बाड़मेर में एक रिफाइनरी की स्थापना के लिए प्रस्ताव ओएनजीसी, जो एक नवरत्न कंपनी है, के पास विचाराधीन है। ओएनजीसी ने इस संबंध में निम्नलिखित अध्ययन किए हैं:–

(1) इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड (ईआईएल) द्वारा तकनीकी व्यवहार्यता अध्ययन।

(2) मैसर्स नेक्सेंट द्वारा बाजार अध्ययन।

(3) मैसर्स एसबीआई कैप्स द्वारा वित्तीय मूल्यांकन।

(4) मैसर्स सीकोन (एसईसीओएन) द्वारा आरओयू सर्वेक्षण।

ओएनजीसी द्वारा वाणिज्यिक दृष्टिकोण के आधार पर निर्णय लिया जाएगा।

इस बात को ध्यान में रखते हुए कि राजस्थान क्रूड भारी और श्यान (विस्काउस) है जिसे परिवहन के लिए तापित रखने की जरूरत पड़ती है, सर्वाधिक उत्पादन बहुत कम अवधि के लिए होता है जिससे क्रूड के आयात की आवश्यकता उत्पन्न होती है और इसके अन्तर्देशीय परिवहन, राजस्थान में सीमित बाजार संभाव्यता जिससे उत्पादकों के निर्यात ,की जरूरत उत्पन्न होती है और अन्य कारण, ओएनजीसी ने राजस्थान सरकार से रिफाइनरी परियोजना को वित्तीय रूप से व्यवहार्य बनाने के लिए प्रोत्साहनों/रियायतों के लिए संपर्क किया है।

[हिन्दी]

दवाओं की कीमतों में वृद्धि

***244. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :**
श्री धर्मेन्द्र प्रधान :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा अपनी तरफ से प्रयास किए जाने के बावजूद दवाओं की कीमतों में निरंतर वृद्धि हो रही है जैसा कि दिनांक 6 अगस्त, 2007 के 'नवभारत टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) और (ख) नवभारत टाइम्स में दिनांक 6 अगस्त, 2007 को प्रकाशित समाचार दवाओं की कीमतों में बढ़ोत्तरी से संबंधित है। वर्तमान में औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) की पहली अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 बल्क औषध और उन पर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्रणाधीन हैं तथा उनकी कीमतें राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा डीपीसीओ, 95 के पैरा 7 के प्रावधानों के अनुरूप निर्धारित/संशोधित की जाती है। एनपीपीए द्वारा निर्धारित/संशोधित कीमतों का ब्यौरा मूल्य संबंधी सार–संग्रह में उपलब्ध है जिसे संसदीय ग्रंथागार में रखा गया है और जो एनपीपीए की वेबसाइट पर भी उपलब्ध है।

मधुमेह के उपचार में प्रयुक्त होने वाली सिर्फ दो दवाएं इंसुलिन और ग्लिपिजाइड तथा उनके फार्मूलेशन अनुसूचीबद्ध बल्क औषध हैं और उनकी कीमतें डीपीसीओ, 95 के पैरा 7 के अनुसार निर्धारित/संशोधित की जाती हैं। जैसा कि उक्त समाचार में उल्लेख किया गया है, एनपीपीए ने 10 मि.ली. इंसुलिन का मूल्य 130 रु. प्रति वायल से बढ़ाकर 150 रु. प्रति वायल नहीं किया है। पिछले 7 महीनों (1.1. 2007 से 31.08.2007 तक) के दौरान इंसुलिन के मामले में कोई मूल्य वृद्धि नहीं पाई गई है।

हाल ही में एनपीपीए ने इंसुलिन के मामले में दिल्ली में एक बाजार सर्वेक्षण कराया है जो कि संलग्न विवरण–I में दिया गया है। इस विश्लेषण से पता चलता है कि अधिकांश मामलों में इंसुलिन का वर्तमान बाजार मूल्य (10 मि.ली. वायल) एनपीपीए द्वारा निर्धारित मूल्य से ज्यादा नहीं है।

उक्त समाचार में उल्लिखित मलेरिया के उपचार में प्रयुक्त होने वाली दवाओं में क्लोरोक्वीन अनुसूचीबद्ध औषध है और उसकी कीमतें एनपीपीए द्वारा डीपीसीओ, 95 में निर्दिष्ट प्रतिमानों के अनुसार निर्धारित की जाती हैं। क्लोरोक्वीन, 250 एमजी की 10 गोलियों के पत्ते का मूल्य स्थानीय करों को छोड़कर 5.68 रु. निर्धारित किया गया है और यह दवा बाजार में स्थानीय करों के साथ 5.91 रु. में 10 टैबलेट के हिसाब से बेची जा रही है। उक्त समाचार में उल्लिखित अन्य दवाई आर्थेमेथर ल्युमेसिंटीराइम एक गैर–अनुसूचीबद्ध दवा है, और अतः इसकी कीमत विनिर्माता द्वारा स्वयं निर्धारित की जाती है।

सामान्यतः दमा–रोधी दवाओं की कीमतें वाजिब हैं। इस समूह की कुछ बेहद महत्वपूर्ण और आम उपयोग वाली दवाएं साल्बूटामोल तथा थियोफाइलीन हैं और दोनों दवाएं मूल्य नियंत्रित श्रेणी में हैं। इनकी कीमतें नियमित रूप से डीपीसीओ के प्रावधानों के तहत निर्धारित की जाती हैं। ग्लूकोमीटर और स्ट्रिप्स चिकित्सीय उपकरण हैं और उनकी कीमतें डीपीसीओ, 95 के तहत निर्धारित नहीं की जाती है।

हाल में इस विभाग ने औषध महानियंत्रक (भारत) से कहा है कि नए फार्मूलेशनों के किसी भी अनुमोदन की सूचना एनपीपीए को भेजी जाए ताकि वह बाजार में इसकी कीमतों का लेखा–जोखा रख सके।

बाजार से खरीदे गए नमूनों का विश्लेषण

क्रम सं.	संरचना के साथ फार्मूलेशन	कम्पनी का नाम	नैदानिक श्रेणी	अनुसूचीबद्ध/ गैर अनुसूचीबद्ध	बैच नम्बर/ निर्माण तिथि	संशोधन पूर्व मूल्य (एनपीपीए)	एनपीपीए द्वारा निर्धारित मूल्य	वास्तविक एमआरपी (रुपए)	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	ह्यूमिन्सुलीन 30/70 40 आईयू/ एम एल, 10 एम एल वायल	इली–लिली	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध	जे 63373/ दिसम्बर 06	162.02 रु. दि. 06.05.98	160.46 रु. एनसीपी आर्डर दि. 19.5.06	158.00 रु./ वायल	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल
2.	ह्यूमन मिक्सटार्ड 40 आईयू/ एम एल, 10 एम एल वायल	नेवो नोरडिक्स	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध	डी 5738/ नवम्बर, 06	197.62 रु. दि. 6.5.98	152.66 रु. एनसीपी आर्डर दि. 19.5.06	158.66 रु./ वायल	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल
3.	हमसटर्ड इन्सुलीन 30/70 40 आईयू/ एमएल, 10 एमएल वायल	कोडिला फार्मास्यूटिकल	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध	6002/ अप्रैल 06		121.80 रु. एनसीपी आर्डर दि. 20.9.05	123.10 रु./ वायल स्थानीय कर अतिरिक्त	XX
4.	इन्सूकेयर एम 30 (30/70) 40 आईयू/ एम एल, 10 एमएल वायल	रेनबेक्सी	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध	9063214/ मार्च, 07	129.70 रु.	129.78 रु./ एनसीपी आर्डर दि. 7.02.06	वायल	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
5.	इन्सूजेन 30/70 40 आईयू एम एल, 10 एमएल वायल	बायोकोन	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध	बी. 06213/ मार्च, 07	131.52 रु. दि. 20.10.04	122.20 रु. एनसीपी आर्डर दि. 29.03.06	127.00 रु./ वायल	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल
6.	आर – ह्यूमर इन्सुलीन (रिगूलर) 40 आईयू/ एमएल, 10 एमएल वायल	वोकहार्ट	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध		228.26 रु. दि. 9.7.03	117.05 रु. एनसीपी आर्डर दि. 29.03.06	121.73 रु./ वायल*	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल
7.	आर–ह्यूमर इन्सूलीन एनपीएच 40 आईयू / एमएल, 10 एमएल वायल	वोकहार्ट	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध		228.50 रु. दि. 9.7.03	117.28 रु. एनसीपी आर्डर दि. 29.03.06	121.97 रु. वायल*	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल
8.	आर – ह्यूमर इन्सुलिन (30/70) 40 आईयू/ एम एल, 10 एमएल वायल	वोकहार्ट	मधुमेह रोधी	अनुसूचीबद्ध		228.50 रु. दि. 9.7.03	117.22 रु. एनसीपी आर्डर दि. 29.3.06	121.91 रु./ वायल*	वास्तविक अधिकतम खुदरा मूल्य में स्थानीय कर शामिल

[अनुवाद]

अननुमोदित एवं अधिक मूल्य वाले ड्रग फार्मूलेशन

***245. चौ. मुनव्वर हसन :** क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय भेषज मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एन.पी.पी.ए.) को दवा कंपनियों की 886 दवाओं की सूची में 39 अननुमोदित फार्मूलेशन तथा 58 अधिक मूल्य वाले फार्मूलेशनों का पता लगा है;

(ख) यदि हां, तो कंपनियों के नाम सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इन कंपनियों के विरुद्ध सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का प्रस्ताव है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) जी, हां। राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) की जानकारी में औषध कंपनियों की 886 दवाओं की सूची में से 39 अननुमोदित फार्मूलेशन और 58 मूल्य से अधिक वाले फार्मूलेशनों के मामले आए हैं।

ग्यारह कंपनियों द्वारा स्वेच्छा से जिन 886 दवाओं की कीमतें घटाने पर सहमति जताई गई थी, उनका संकलन इस विभाग के वेबसाइट www.chemicals.gov.in पर उपलब्ध है। इसे संसद पुस्तकालय में भी रखा गया है। इस सूची में टैबलेट, कैप्सूल और सिरप इत्यादि जैसे सभी खुराक प्रकारों के फार्मूलेशन शामिल हैं तथा इनका उपयोग अनेक बीमारियों के उपचार में होता है। इस सूची में एंटीबायेटिक्स, कफ सिरप, दर्द–निवारक तथा शल्य क्रिया के दौरान उपयोग की जाने वाली, संक्रामक रोगों तथा हाइपरटेंशन आदि के उपचार में प्रयुक्त होने वाली दवाएं शामिल हैं। कंपनियों द्वारा 2 अक्टूबर/2 नवंबर, 2006 के बाद विनिर्मित पैकों पर संशोधित दरें लागू की जानी थीं।

(ख) और (ग) 886 फार्मूलेशन पैकों से संबंधित मूल्यों में कटौती की राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा जांच किए जाने पर एनपीपीए को प्रथम दृष्टया 39 फॉर्मूलेशन पैकों के संबंध में औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) के पैरा 8 के उल्लंघन का पता चला है जो कंपनियों द्वारा बिना पूर्व मूल्य अनुमोदन के सूचीबद्ध फार्मूलेशनों के विनिर्माण और विपणन से संबंधित है। इन मामलों से संबंधित ब्यौरे संलग्न विवरण–I में दिए गए हैं। इसके अतिरिक्त, 58 फार्मूलेशन पैकों के संबंध में एनपीपीए को डीपीसीओ, 95 के पैरा 13 के अंतर्गत संबंधित कंपनियों द्वारा अतिप्रभार का पता चला है। इन मामलों के ब्यौरे विवरण–II में दिए गए हैं। इन सभी मामलों में डीपीसीओ, 95 के संबंधित प्रावधानों के उल्लंघन के लिए कार्रवाई शुरू की गई है।

विवरण-I

30 पैकों के विरुद्ध अनुच्छेद 8 के उल्लंघन के लिए जारी नोटिस का सार

क्रम सं.	सूची का क्रम संख्या (886 दवाएं)	कंपनी का नाम	उत्पाद/संरचना/पैक आकार
1	2	3	4
1.	59	मै. एलम्बिक लि.	बिविनल सिरप 200 मिलि
2.	84	मै. एलम्बिक लि.	बिविनल सिरप 10 गोली
3.	165	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीबियन सिरप 100 मिलि
4.	166	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीबियन सिरप 200 मिलि
5.	207	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	टोब्राकेड–डी आई ड्राप 10 मिलि
6.	214	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जाइडेक्सा इन्जेक्शन 30 मिलि
7.	216	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जाइगेन्टा 30 मिली इन्जेक्शन
8.	229	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीक्वीन सस्पेंशन 30 मिलि

1	2	3	4
9.	234	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेडेक्सा सीएच आई ड्राप 5 मिलि
10.	238	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जाइथ्रेसिन सस्पेंशन 60 मिलि
11.	239	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेडीवियन इलीक्सर 100 मिलि
12.	240	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेडीवियन इलक्सर 200 मिलि
13.	255	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	बिकम्ड इन्जेशन 10 मिलि
14.	267	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जीमेन्टा इन्जे. 30 मिलि/वायल
15.	315	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	नोरटी–जेड टेब एलबी
16.	316	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	नोरटी–400 टेल एलबी
17.	343	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	बिकम्ड फोर्ट सिरप 200 मिलि
18.	353	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जिमोडिल सिरप 100 मिलि
19.	354	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जिमोडिल सिरप 50 मिलि
20.	369	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	बिकम्ड जी 10 ग्राम
21.	370	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	बिकम्ड जी एम:/10 ग्राम
22.	377	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	ओफेक्स डी 10 मिलि सिरप
23.	379	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जिरसिप डी आई/इयर ड्राप 10 मिलि
24.	380	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरमेन्टा आई/इयर ड्राप 10 मिलि
25.	381	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	क्लोरम डी आई/इयर ड्राप 10 मिलि
26.	382	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	नोरटी डी आई/इयर ड्राप 10 मिलि
27.	384	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	टोब्रामेड डी आई/इयर ड्राप 10 मिलि
28.	407	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीप्लेक्स इन्जेक्शन 10 मिलि
29.	408	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	सीडीप्लेक्स प्लस सिरप 200 मिलि
30.	409	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	सीडीप्लेक्स सिरप 100 मिलि
31.	410	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	सीडीप्लेक्स 200 मिलि लिक्विड
32.	445	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	टोब्राकेड डी आई ड्राप 10 मिलि
33.	453	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेडेक्सा एन आई/इयर ड्राप 10 मिलि
34.	454	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेडेक्सा ओ आई/इयर ड्राप 10 मिलि
35.	464	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीप्लेक्स इन्जेक्शन 10 मिलि

1	2	3	4
36.	556	मै. वाकइर्ड लि.	मिटिवोक्स 10 केप्सूल
37.	742	मै. लुपिन लि.	लुपिबिल जेल 30 ग्राम
38.	875	मै. मेडले फार्मास्यूटिकल्स लि.	अल्टीसेंग केप. 10 का
39.	885	मै. मेडले फार्मास्यूटिकल्स लि.	विटासेंग केप 10 का

विवरण-II

58 पैकों में से अतिप्रभार की आशंका वाले मामलों का सार

क्रम सं.	सूची का क्रम संख्या (886 दवाएं)	कम्पनी का नाम	उत्पाद/संरचना/पैक आकार
1	2	3	4
1.	132	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	ग्लीपीमेट टेब
2.	134	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	मेडरोक्स 125 एमजी डीटी
3.	135	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	मेडरोक्स 250 एमजी डीटी
4.	136	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	मेडरोक्स 500 एमजी डीटी
5.	185	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	फोरडस एएफ क्रीम 5 ग्राम
6.	186	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	फोरडस एएफ क्रीम 10 ग्राम
7.	192	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	मोगालोक्स एलबी केप. कैप्स्यूल
8.	212	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जिडेक्सा इन्जेक्शन 10 मिलि
9.	213	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जिडेक्सा इन्जेक्शन 20 मिलि
10.	241	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीक्वीन 250 टेबलेट्स
11.	242	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीक्वीन 500 टेबलेट्स
12.	261	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेनसेफ इन्जेक्शन 1 ग्राम
13.	262	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेनसेफ इन्जेक्शन 250 मि. ग्राम
14.	265	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरमेन्टा इन्जेक्शन 2 मिलि
15.	268	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरटेक इन्जेक्शन 2 मिलि
16.	285	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	डेक्सागी टेब.
17.	288	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	फेडीक्सिल 125 मिग्राम टेब
18.	289	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	फेडीक्सिल 250 मिग्राम एलबी टेब

1	2	3	4
19.	290	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	फेडीक्सिल 500 मिग्राम एलबी टेब
20.	297	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरसिप टीजेड टेब.
21.	306	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरटेक 150 मिग्राम टेब.
22.	307	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरटेक 300 मिग्राम टेब.
23.	309	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जीक्सोफिन टेब
24.	368	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जी–डर्म
25.	442	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	क्वाड्रीडस एएफ क्रीम 10 ग्राम
26.	443	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	क्वाड्रीडस एएफ क्रीम 10 ग्राम
27.	475	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	इलीमीनेट सस्पेंशन 30 मिली
28.	476	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	इलीमीनेट 250 डीटी गोलियां 10 का
29.	477	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	इलीमीनेट 500 टेब 4 का
30.	479	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	फ्यूरामेट सिरप 50 मिली
31.	481	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	पेनविन टेब. 10 का
32.	482	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	रिम्पाजिड किड टेब 10 का
33.	215	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जाइजिन्टा 20 मिली इन्जे.
34.	235	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जाइ जी डेक्सा आई ड्राप
35.	237	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जाइरीफा किट
36.	243	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	स्ट्रीपटोकेड 750 इन्जे.
37.	244	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	स्ट्रीपटोकेड 1000 इन्जे.
38.	263	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरसीक्लोक्स इन्जेक्शन
39.	264	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरमेन्टा इन्जेक्शन 40 मि.ग्राम
40.	266	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरमेन्टा इन्जेक्शन 40 मि.ग्राम
41.	294	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेटरिमा डीएस टेब.
42.	295	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जेटरिमा एसएस टेब.
43.	298	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरसिप 250 मि.ग्राम टेब
44.	299	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरसिप 500 मि.ग्राम टेब
45.	306	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरटेक 150 टेब
46.	308	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरटेक डीएम
47.	341	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	स्पेसमोन केप.
48.	376	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरमेन्टा–डी
49.	383	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	नोरटी आई/इयर ड्राप्स

1	2	3	4
50.	385	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जरसिप आई/इयर ड्राप्स
51.	433	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	नेगाफलेक्स आई/ईयर ड्राप्स
52.	490	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	केडीसिलिन इन्जेक्शन
53.	497	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जोक्सोलेक्स 500 मिग्राम केप.
54.	498	मै. केडिला हेल्थकेयर लि.	जोक्सोलेक्स एलबी 500 मिग्राम केप.
55.	608	मै. इम्क्योर लि.	सिप्रोबियोटिक–250 1 x 10
56.	609	मै. इम्क्योर लि.	सिप्रोबियोटिक–500 1 x 10
57.	610	मै. इम्क्योर लि.	सिप्रोबियोटिक–टीएन–250 1 x 10
58.	611	मै. इम्क्योर लि.	सिप्रोबियोटिक–टीएन–500 1 x 10

[हिन्दी]

रासायनिक उर्वरकों का उत्पादन

***247. श्री तूफानी सरोज : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान 'इफको' (आईएफएफसीओ) के विभिन्न उत्पादन एककों में इनकी अधिष्ठापित क्षमता की तुलना में उर्वरकों के उत्पादन का वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का विचार इसकी परिचालनात्मक क्षमता में विस्तार करने का है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) वर्ष 2004–05 से 2006–07 के दौरान इफको की इकाईवार संस्थापित क्षमता और उसके द्वारा किया गया उर्वरकों का उत्पादन संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) और (ग) चूंकि फॉस्फेटयुक्त और पोटाशयुक्त उर्वरक नियंत्रणमुक्त हैं, इसलिए सभी कंपनियां सरकार को सूचित किए बिना उत्पादन क्षमता स्थापित करने/बढ़ाने के लिए स्वतंत्र हैं।

इसी प्रकार, नई मूल्य निर्धारण योजना के चरण–III के अंतर्गत अतिरिक्त यूरिया उत्पादन क्षमता के लिए सरकार की पूर्व अनुमति की नीति का परित्याग कर दिया गया है। अतः उत्पादक इकाइयां उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए स्वतंत्र हैं।

इफको द्वारा यह सूचित किया गया है कि वे ऑवला और फूलपुर इकाइयों में क्षमता वृद्धि कर रहे हैं जिनके अप्रैल, 2008 में प्रारंभ होने की संभावना है। क्षमता वृद्धि परियोजना के कार्यान्वयन के बाद ऑवला इकाई की क्षमता 19.998 लाख मी.टन और फूलपुर की क्षमता 16.978 लाख मी. टन होगी जबकि ऑवला की वर्तमान क्षमता 17.292 लाख मी. टन और फूलपुर की वर्तमान क्षमता 14.157 लाख मी.टन है।

विवरण

वर्ष 2004–05 से 2006–07 के दौरान इफको की इकाईवार/उत्पादवार वार्षिक संस्थापित क्षमता और उर्वरक का उत्पादन

(000. मी.टन)

इकाई/संयंत्र का नाम	उत्पाद का नाम	संस्थापित क्षमता (1.4.2006 को)	उत्पादन		
			2004–05	2005–06	2006–07
1	2	3	4	5	6
इफको : कांडला	10:26:26	515.4	386.6	583.4	572.0
	12:32:16	700.0	762.6	1122.6	1100.3
	डीएपी	1200.0	1290.9	980.6	804.4
कुल (इफको/कांडला)		2415.4	2440.1	2686.6	2476.7

1	2	3	4	5	6
इफको, कलोल	यूरिया	544.5	554.4	544.5	559.9
इफको, फूलपुर	यूरिया	551.1	565.1	551.1	573.8
इफको, फूलपुर–एक्स.	यूरिया	864.6	864.7	884.6	882.8
इफको, ऑवला	यूरिया	864.6	864.6	863.0	885.3
इफको, ऑवला, एक्स.	यूरिया	864.6	865.3	874.6	880.5
कुल (इफको)		6104.8	6154.2	6404.4	6259.0
इफको, पाराद्वीप	डीएपी	1500.0	600.4	92.3	418.2
	20:20	100.0	32.8	156.6	332.2
	10:26:26	160.0	0.0	0.0	0.0
	12:32:16	160.0	0.0	0.0	0.0
कुल (इफको, पाराद्वीप)		1920.0	633.2	248.9	750.4
कुल, इफको		10440.2	9227.5	9339.9	9486.1

[अनुवाद]

रेलवे में कूड़ा-कचरा प्रबंधन

***248. श्री नवीन जिन्दल :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलगाड़ियों, रेल पटरियों तथा स्टेशन के आस–पास मिलने वाले अपशिष्ट तथा कूड़े–कचरे के संबंध में कोई आकलन किया गया है;

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

(ग) क्या इस कूड़े–कचरे के निपटान की पर्याप्त व्यवस्था है; और

(घ) यदि नहीं, तो कूड़ा–कचरा प्रबंधन का उन्नयन करने तथा रेलगाड़ियों, पटरियों तथा रेलवे स्टेशनों को पूरी तरह साफ रखने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : (क) रेलगाड़ियों, रेलपथों पर तथा स्टेशनों में और उसके चारों और उत्पन्न होने वाले कूड़े–कचरे की मात्रा का कोई आकलन नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता

(ग) और (घ) विभिन्न क्षेत्रों से कूड़े–कचरे को हटाने के लिए व्यवस्थाएं मौजूद हैं। सवारीडिब्बों/रेलगाड़ियों में उत्पन्न होने वाला कूड़ा–कचरा गाड़ी यात्रा समाप्त होने के बाद कोचिंग टर्मिनलों में गाड़ियों की सफाई के दौरान इकट्ठा किया जाता है। चुनिंदा गाड़ियों से उनके मार्गवर्ती "स्वच्छ गाड़ी स्टेशन" पर भी कूड़ा–कचरा साफ किया जाता है। शताब्दी/राजधानी जैसी प्रतिष्ठित गाड़ियों के मार्गरक्षी सफाई कर्मचारी इन गाड़ियों में ऑन–बोर्ड कूड़ा–कचरा इकट्ठा करते हैं।

गाड़ियों से बाकी बचा खाना/अन्य खानपान अपशिष्ट सामग्री भी इकट्ठा की जाती है। इसी प्रकार, स्टेशन परिसरों, प्लेटफार्मों, यार्डों, स्टेशन क्षेत्र में रेलपथों से भी नियमित आधार पर कूड़ा–कचरा इकट्ठा किया जाता है।

रेलगाड़ियों, स्टेशन परिसरों, यार्डों और स्टेशन क्षेत्रों में रेलपथों से इस प्रकार इकट्ठा किया गया कूड़ा–कचरा रेलवे परिसरों के भीतर चिह्नित स्थलों पर कूड़ा–कचरा डम्प में पहुंचाया जाता है जहां से इसे अंततः स्थानीय नगरपालिकाओं के कूड़ा–कचरा निपटान स्थलों तक पहुंचाया जाता है।

सामान्यतः स्टेशन परिसरों से बाहर रेलपथ पर उत्पन्न होने वाला कूड़ा–कचरा अल्प मात्रा में होता है और उसमें अधिकतर का प्रचलित मौसम परिस्थितियों के कारण निपटान हो जाता है। बहरहाल, जहां कहीं

भी स्टेशन क्षेत्र से बाहर रेलपथ पर कूड़ा–कचरा बहुत अधिक मात्रा में मौजूद होता है, वहां रेलपथ अनुरक्षण कर्मियों द्वारा इसे अनुरक्षण आवश्यकताओं के अनुरूप हटाया जाता है।

रेलगाड़ियों, रेलपथों और स्टेशनों को साफ रखने के लिए कूड़े–कचरा प्रबंधन का उन्नयन एवं उसके उपाय एक सतत प्रक्रिया हैं।

2007–08 को रेलवे पर स्वच्छता वर्ष के रूप में मनाया जा रहा है। हाल ही में रेलवे द्वारा उठाए गए कुछ कदम इस प्रकार हैं:

- सवारीडिब्बों/रेलगाड़ियों और कोचिंग डिपो परिसरों की यांत्रिकीकृत सफाई को उत्तरोत्तर अपनाया जाना।
- रेलवे में फैले हुए "स्वच्छ गाड़ी स्टेशनों" पर नामित गाड़ियों के ठहराव के दौरान उनकी यंत्रीकृत सफाई।
- प्रतिष्ठित गाड़ियों में चालन के दौरान सफाई और रखरखाव।
- स्टेशन क्षेत्र में प्लेटफार्मों, रेलपथों, नालियों आदि की यंत्रीकृत उच्च दाब जेट द्वारा सफाई।
- विशेष सफाई अभियान चलाया जाना।
- सफाई कर्मचारियों के लिए प्रेरणादायी योजनाएं जैसे विशेष वर्दियां और रक्षक साज सामान।
- निपटान में सुविधा हेतु पर्याप्त संख्या में कूड़ेदानों, कचरा टोकरियों और बड़े आकार की बोरियों की व्यवस्था।
- स्टेशनों पर शैक्षिक प्रचार अभियान और उद्घोषणाएं।
- फील्ड इकाइयों में स्वास्थ्य निरीक्षकों की संख्या में अधिक वृद्धि करके बेहतर पर्यवेक्षण।

[हिन्दी]

रासायनिक उर्वरकों के थोक/ खुदरा मूल्य

***249. डा. सत्यनारायण जटिया : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश में हर तरह के प्रमुख/महत्वपूर्ण रासायनिक उर्वरकों के थोक और खुदरा मूल्यों का ब्यौरा क्या है; और

(ख) ऐसे उर्वरकों के खुदरा और थोक मूल्यों की निगरानी के लिए सरकार द्वारा क्या प्रणाली अपनाई गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) सरकार, एसएसपी के अतिरिक्त, राजसहायता/रियायत योजना के अंतर्गत आने वाले प्रत्येक रासायनिक उर्वरक का अधिकतम खुदरा मूल्य घोषित करती है। एसएसपी का अधिकतम खुदरा मूल्य संबंधित राज्य सरकारों द्वारा समय–समय पर अधिसूचित किया जाता है। राजसहायता/रियायत योजना के तहत अलग से थोक मूल्य को मान्यता नहीं दी जाती।

पिछले तीन वर्षों सहित वर्ष 2002 से आज तक लागू अधिकतम खुदरा मूल्य की दरें निम्नलिखित हैं:–

रासायनिक उर्वरक	प्रति मी.टन. अधिकतम खुदरा मूल्य (वर्ष 2002 से आज तक)
डीएपी	9350
यूरिया	4830
एमओपी	4455
एनपीके मिश्रितों की 11 श्रेणियां	6980–9080
एसएसपी	
2004–05	2600–3740
2005–06	2600–4300
2006–07	2780–4472
2007–08	2700–4300

सरकार रियायत/राजसहायता के भुगतान के लिए, संबंधित उर्वरक की पूरी सुपुर्दगी लागत/पूरी लागत की गणना करती है। उर्वरक की कुल लागत/सुपुर्दगी लागत और किसान द्वारा भुगतान किए गए अधिकतम खुदरा मूल्य का अंतर रियायत/राजसहायता के रूप में दिया जाता है। एसएसपी के मामले में रियायत दर 975 रुपए प्रति मी.टन. निर्धारित की जाती है।

विभिन्न उर्वरकों के मामलों में लागू डीलर का लाभ/वितरण लाभ कुल सुपुर्दगी लागत/कुल लागत का हिस्सा माना जाता है। इस समय सहकारी चैनल से इतर चैनल के जरिए यूरिया के लिए लाभ 180 रुपए प्रति मी.टन., सहकारी चैनलों के जरिए 200 रुपए प्रति मी.टन., डीएपी और एनपीके के लिए 275 रुपए प्रति मी.टन. और एमओपी के लिए 200 रुपए प्रति मी.टन है।

(ख) उर्वरकों के मूल्य नियंत्रण से संबंधित तंत्र केन्द्र सरकार द्वारा जारी तथा कृषि और सहकारिता विभाग द्वारा प्रशासित उर्वरक (नियंत्रण) आदेश (एफसीओ), 1985 में दिए गए दिशा निर्देशों के अनुसार राज्य सरकारों द्वारा प्रशासित होता है।

उर्वरक नियंत्रण आदेश के खंड 3 में केन्द्र सरकार द्वारा उर्वरकों का मूल्य निर्धारित करने का प्रावधान है। कोई भी डीलर, उत्पादक, आयातकर्ता या पूल हैंडलिंग एजेंसी न तो अधिकतम खुदरा मूल्य और न ही उर्वरक नियंत्रण आदेश के अंतर्गत निर्धारित दर से अधिक मूल्य पर किसी उर्वरक की बिक्री कर सकता है या बेचने की पेशकश कर सकता है।

उर्वरक नियंत्रण आदेश के खंड 4 में अनिवार्य कर दिया गया है कि प्रत्येक डीलर जो किसी उर्वरक की खुदरा बिक्री करता है या खुदरा बिक्री करने की पेशकश करता है, उसे एफसीओ के खंड 3 के अंतर्गत सरकार द्वारा निर्धारित किए गए ऐसे उर्वरकों के मूल्य को बड़े-बड़े अक्षरों में लिखना पड़ता है।

आवश्यक वस्तु अधिनियम की धारा 7 के अंतर्गत एफसीओ के खंड 3 का किसी प्रकार का उल्लंघन दंडनीय अपराध है जिसके लिए 7 वर्ष के कारावास की सजा हो सकती है। इसके अतिरिक्त एफसीओ के खंड 21 के अंतर्गत प्रत्येक उत्पादक/आयातकर्ता और पूल हैंडलिंग एजेंसी के लिए बड़े अक्षरों में 'उर्वरक' और अधिकतम खुदरा मूल्य छापना जरूरी बना दिया गया है।

राज्य सरकारें एफसीओ के संबंध में कार्यान्वयन और प्रवर्तन एजेंसियां हैं। संबंधित राज्य में डीलरों का विनियमन और निगरानी उर्वरक नियंत्रण आदेश के खंड 26 और 27 के अंतर्गत संबंधित राज्य सरकारों द्वारा की जाती है।

मेगा फूड पार्क स्कीम

*252. **श्री धीरेंद्र अग्रवाल :**

श्री इकबाल अहमद सरडगी :

क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या "मेगा फूड पार्क स्कीम" के बारे में योजना आयोग के साथ कोई चर्चा की गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले;

(ग) मेगा फूड पार्क स्कीम की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं और इस स्कीम में निजी क्षेत्र को आकर्षित करने के लिए सरकार द्वारा कितनी राजसहायता अथवा अन्य प्रोत्साहन दिए जा रहे हैं; और

(घ) इस स्कीम से किसानों को क्या लाभ मिलने की संभावना है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय) : (क) से (घ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय ने ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत मेगा खाद्य पार्कों के लिए योजना आयोग को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस स्कीम का उद्देश्य किसानों, प्रसंस्करणकर्ताओं और खुदरा व्यापारियों को एक मंच पर लाने के लिए एक तंत्र उपलब्ध कराना और कृषि उत्पादन को बाजार से जोड़ना है ताकि अधिकतम मूल्यवर्धन हो, न्यूनतम अपव्यय हो और किसानों की आय में बढ़ोत्तरी हो तथा ग्रामीण क्षेत्र में रोजगार के अवसर सृजित हों। मेगा खाद्य पार्क में सहायक बुनियादी सुविधाओं और सुस्थापित सप्लाई श्रृंखला समेत अधुनातम प्रसंस्करण सुविधाओं को शामिल करते हुए सुपरिभाषित कृषि/बागवानी प्रसंस्करण अंचल की परिकल्पना की गई है। स्कीम का मुख्य उद्देश्य मूलतः प्रसंस्करण करते हुए अपेक्षित फारवर्ड और बैकवर्ड लिंकेज द्वारा समर्थित एक समेकित मूल्य श्रृंखला की स्थापना में मदद करना है। इस स्कीम में इसके कार्यान्वयन के लिए सरकारी-निजी भागीदारी मॉडल्स की भी परिकल्पना की गई है।

इस स्कीम में निजी क्षेत्र समेत सभी कार्यान्वयन एजेंसियों को सामान्य क्षेत्रों में परियोजना लागत के 50 प्रतिशत तक और विशेष श्रेणी वाले राज्यों में परियोजना लागत के 75 प्रतिशत तक सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देने का प्रस्ताव है जिसकी अधिकतम सीमा 50.00 करोड़ रुपये अथवा अनुमोदित सुविधाओं की लागत, इनमें से जो भी कम हो, होगी। इस प्रस्ताव में निजी निवेश आकर्षित करने के लिए मेगा खाद्य पार्कों को आयकर अधिनियम की धारा 80(1)(क) के अंतर्गत बुनियादी ढांचा विकास का दर्जा देने की भी परिकल्पना की गई है। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल करने के लिए इस स्कीम को योजना आयोग के साथ विचार-विमर्श करके अंतिम रूप दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

विमान दुर्घटनाएं

*255. **श्री जोवाकिम बखला :**

श्री गणेश सिंह :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इन दिनों लगातार विमान दुर्घटनाएं हो रही हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान और आज की तिथि तक हुई विमान दुर्घटनाओं का ब्यौरा क्या है तथा ऐसी दुर्घटनाओं के क्या कारण हैं;

(ग) इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का विचार है;

(घ) क्या सरकार का विचार विमान दुर्घटनाओं को रोकने के लिए किसी नई प्रौद्योगिकी का उपयोग करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) वर्ष 2005, 2006 तथा 2007 (आज की तारीख तक) भारत में पंजीकृत सिविल विमानों की क्रमशः 3, 4 और 5 दुर्घटनाएं हुई। जांच रिपोर्ट में बताए गए कारणों में हैः विमान चालकों का सही निर्णय न लेना, खराब क्रू समन्वय, यांत्रिक/तकनीकी समस्याएं, खराब अनुरक्षण, अनुभव की कमी तथा मौसम की गड़बड़ी, जांच से प्राप्त संरक्षा सिफारिशों का कार्यान्वयन इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए किया गया था।

(ग) से (ङ) विमान दुर्घटनाओं की जांच से प्राप्त संरक्षा सिफारिशों का अनुपालन, कार्यान्वयन संबंधित एजेंसियों के साथ किया जाता है जिससे इनकी पुनरावृत्ति को रोका जा सके। नागर विमानन महानिदेशालय, निरंतर संरक्षा ऑडिट के माध्यम से सभी विमान आपरेटरों द्वारा संरक्षा मानकों का कड़ा अनुपालन सुनिश्चित करता है। इसके अलावा डीजीसीए द्वारा अनुरक्षण कार्यकलापों की स्थल–जांच भी की जाती है। डीजीसीए विमानन संरक्षा पहलु को मजबूत करने के लिए नागर विमानन अपेक्षा/परिपत्रों को भी अद्यतन बनाते हैं। विमान संरक्षा पहलु को बढ़ाने के लिए बेहतर उड़न योग्यता अनुसूची प्रदान करने के लिए सरकार डीजीसीए तथा एयरलाइनों के अधिकारियों के लिए दो अन्तर्राष्ट्रीय प्रशिक्षण कार्यक्रम चला रही है अर्थात प्रचालनात्मक संरक्षा का सहकारी विकास तथा सतत उड़नयोग्यता कार्यक्रम तथा यूरोपीय संघ–भारत–प्रशिक्षण कार्यक्रम।

[हिन्दी]

रेल परियोजनाएं तथा किसानों को मुआवजा

***256. श्री हेमलाल मुर्मू** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान तथा चालू वर्ष में अब तक देश के प्रत्येक राज्य में नई रेल लाइनों के निर्माण तथा रेलवे लाइनों के दोहरीकरण के कितने प्रस्ताव सरकार द्वारा अनुमोदित किए गए हैं;

(ख) अनुमोदित परियोजनाओं/प्रस्तावों पर कार्य आरंभ करने के लिए भूमि अधिगृहीत करने के लिए रेलवे द्वारा किसानों को उनकी भूमि का मुआवजा अदा करने के संबंध में उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या किसानों को उनकी भूमि अधिगृहीत करने के बदले में उन्हें नौकरी देने तथा मुआवजा देने के संबंध में कोई नीति बनाई गई है;

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

(ङ) नई रेल लाइनों के निर्माण हेतु देश के प्रत्येक राज्य में भूमि अधिग्रहण का कार्य कब तक पूरा कर लिया जाएगा?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : (क) राज्य में पूर्णतः/अंशतः स्थित और पिछले 3 वर्षों एवं वर्तमान वर्ष में बजट में शामिल की गई नई लाइन एवं दोहरीकरण परियोजनाओं की राज्यवार संख्या इस प्रकार है:

राज्य का नाम	नई लाइन परियोजनाओं की संख्या	दोहरीकरण परियोजनाओं की संख्या
आंध्र प्रदेश	5	4
असम एवं पूर्वोत्तर क्षेत्र	2	1
बिहार	9	7
छत्तीसगढ़	0	7
दिल्ली	0	1
गुजरात	1	0
हरियाणा	0	3
हिमाचल प्रदेश	1	0
कर्नाटक	1	5
केरल	0	4
मध्य प्रदेश	1	0
महाराष्ट्र	0	3
उड़ीसा	0	6
पंजाब	1	0
राजस्थान	0	4
तमिलनाडु	2	1
उत्तर प्रदेश	3	13
उत्तराखंड	1	0
पश्चिम बंगाल	0	5

उपर्युक्त में राजस्थान एवं हरियाणा राज्यों में पूर्णतः/अंशतः स्थित हरसौली–रेवाड़ी दोहरीकरण परियोजना शामिल नहीं है जिसका मानसून सत्र में अनुदान की पूरक मांग 2007–08 में प्रस्ताव किया गया है।

(ख) अनुमोदित परियोजनाओं के लिए भूमि का अधिग्रहण भूमि अधिग्रहण अधिनियम के अंतर्गत किया जाता है। संबंधित राजस्व/राज्य प्राधिकारियों के माध्यम से मुआवजे का भुगतान किया जाता है। रेलवे सिर्फ संबंधित राज्य के भूमि अधिग्रहण अधिकारी द्वारा यथासूचित राशि को जमा करवाती है।

(ग) और (घ) नीति के अनुसार, विस्थापित व्यक्तियों को रोजगार की पेशकश के द्वारा वहां कोई संज्ञान नहीं दिया जाना चाहिए जहां एक लाइन के निर्माण के लिए भूमि की केवल पट्टी का अधिग्रहण किया गया हो लेकिन जहां इस प्रक्रिया में बड़े क्षेत्र, आवास और उल्लेखनीय संख्या में लोग जीविका से वंचित हो गए हों। वहां केवल समूह 'घ' के पदों के लिए इस पर विचार किया जा सकता। जब कभी भूमि अधिग्रहण होता है तब रेलवे में समूह 'घ' में नियुक्ति की पेशकश एक नियम की बजाय एक अपवाद है।

(ङ) भूमि अधिग्रहण के लिए कोई निर्धारित समय–सीमा नहीं बताई जा सकती क्योंकि यह राज्य के प्राधिकारियों पर निर्भर करता है और हर स्थान की परिस्थितियां अलग–अलग होती हैं।

[अनुवाद]

यूरिया का आयात

***257. श्री सुनील खां :** क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 1999–2000 से आज की तिथि तक यूरिया का आयात मूल्य क्या है;

(ख) उक्त अवधि के दौरान कितना यूरिया आयात किया गया और इस पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई तथा आयात के लिए कितनी राजसहायता दी गई; और

(ग) आगामी योजनावधि के दौरान देश में यूरिया की अनुमोदित खपत कितनी होगी और सरकार द्वारा यूरिया की मांग तथा देश में इसकी उपलब्धता के बीच के अंतर को पाटने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री राम विलास पासवान) : (क) वर्ष 1999–2000 से सरकार द्वारा आयातित यूरिया का भारित औसत लागत और भाड़ा मूल्य इस प्रकार है:–

वर्ष	भारित औसत लागत और भाड़ा मूल्य (अमेरिकी डॉलर प्रति मी.टन)	
	अन्य स्रोतों से आयात के लिए	यूओटीए के अंतर्गत ओमिफको से आयात के लिए
1999–2000	86.00	शून्य
2000–2001	शून्य	शून्य
2001–2002	106.50	शून्य
2002–2003	शून्य	शून्य
2003–2004	शून्य	शून्य
2004–2005	237.88	शून्य
2005–2006	258.56	155.23
2006–07	248.85	168.66
2007–08 (जुलाई, 07 तक)	336.53	212.28

(ख) वर्ष 1999–2000 से सरकार द्वारा यूरिया का आयात, सकल व्यय और निवल राजसहायता इस प्रकार है:–

वर्ष	यूरिया का आयात (लाख मी. टन में)	सकल व्यय (करोड़ रुपए में)	निवल राज सहायता (करोड़ रुपए)
1999–2000	5.33	293.00	74.07
2000–2001	0.00	11.85	0.98
2001–2002	2.20	147.50	47.34
2002–2003	0.00	1.16	0.00
2003–2004	0.00	0.82	0.00
2004–2005	6.41	742.64	493.91
2005–2006	20.57	2164.71	1201.43
2006–07	47.19	5071.06	3274.09
2007–08 (जुलाई, 07 तक)	20.72	2838.19	2206.15

(ग) वर्ष 2006–07 के दौरान यूरिया की वास्तविक बिक्री लगभग 245 लाख मी.टन थी। चालू वर्ष 2007–08 के दौरान अनुमानित मांग 276 लाख मी.टन है। उर्वरकों संबंधी कार्यदल द्वारा लगाए गए अनुमान के अनुसार वर्ष 2011–12 जो 11वीं योजना का अंतिम वर्ष है, के दौरान 287.50 लाख मी.टन यूरिया की आवश्यकता होगी।

यूरिया की अनुमानित आवश्यकता को पूरा करने के लिए वर्धित स्वदेशी उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं।

ईरान-पाकिस्तान-भारत गैस पाइपलाइन परियोजना

***258. श्री असादुद्दीन ओवेसी :**
श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया :

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

(क) क्या भारत, पाकिस्तान और ईरान शांति पाइपलाइन नामक गैस पाइपलाइन के मूल्य निर्धारण सूत्र पर सहमत हो गए हैं;

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

(ग) भारत–ईरान गैस पाइपलाइन परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है;

(घ) क्या भारत और पाकिस्तान ईरान–पाकिस्तान–भारत गैस पाइपलाइन के लिए भारत द्वारा पाकिस्तान को अदा किए जाने वाले परिवहन प्रभारों के संबंध में किसी सैद्धांतिक समझौते पर पहुंचे हैं; और

(ङ) यदि हां, तो इसके बारे में तथ्य क्या हैं और इस संबंध में भारत के समक्ष आ रही अड़चनों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री मुरली देवरा) : (क) से (ग) भारत, ईरान–पाकिस्तान–भारत राष्ट्रपार पाइपलाइन के माध्यम से ईरान से प्राकृतिक गैस के आयात के लिए प्रयास करता रहा है। इस उद्देश्य के लिए पाकिस्तान और ईरान के साथ सचिव स्तरीय द्विपक्षीय संयुक्त कार्रवाई समूहों (जेडब्ल्यूजी) के दो अलग–अलग सेट स्थापित किए गए हैं। भारत–ईरान स्पेशल जेडब्ल्यूजी की तीन बैठकें आयोजित की गई हैं, अंतिम बैठक 28 और 29 दिसम्बर, 2005 को आयोजित की गई थी। भारत–पाकिस्तान जेडब्ल्यूजी की पांच बैठकें आयोजित की गई हैं, अंतिम बैठक नई दिल्ली में 27 और 28 जून, 2007 को आयोजित की गई थी।

ईरान, पाकिस्तान और भारत के एक त्रिपक्षीय संयुक्त कार्रवाई समूह (जेडब्ल्यूजी) का गठन किया गया है। अब तक त्रिपक्षीय जेडब्ल्यूजी की छह बैठकें आयोजित की गई हैं, अंतिम बैठक नई दिल्ली में 28 और 29 जून, 2007 को आयोजित की गई।

तेहरान में 24 और 25 जनवरी, 2007 को आयोजित चौथी त्रिपक्षीय बैठक में ईरान और पाकिस्तान के पक्षों के बीच संबंधित सरकारों से अनुमोदन के अध्यधीन ईरान–पाकिस्तान सीमा पर गैस के मूल्यनिर्धारण के बारे में गैस मूल्यनिर्धारण सूत्र पर सहमति हुई। भारतीय पक्ष ने मूल्यनिर्धारण सूत्र के प्रतियुत्तर में सहमति प्रदान की। भारत ने ईरानी पक्ष को दिनांक 28.02.2007 के पत्र के तहत सूचित किया कि भारत–पाकिस्तान सीमा पर गैस के लिए देय कुल मूल्य भारत द्वारा पाकिस्तान को पाकिस्तान से गैस के गुजरने के लिए देय प्रेषण लागत और मार्गस्थ शुल्क पर भी निर्भर होगा, इस संबंध में कोई स्पष्टता नहीं थी, इसलिए भारत के लिए अंतिम मूल्य के बारे में निर्णय लेना संभव नहीं था। बाद में ईरान ने 27–30 मई 2007 के दौरान तेहरान में पांचवी त्रिपक्षीय जेडब्ल्यूजी बैठक में मूल्य संशोधन के लिए प्रावधान लाने की मांग की, जिससे भारत और पाकिस्तान दोनों ने असहमति प्रकट की। छठी त्रिपक्षीय बैठक नई दिल्ली में 28 और 29 जून, 2007 को आयोजित की गई थी। प्रतिभागी देशों के बीच अन्य बातों के साथ–साथ गैस मूल्य समीक्षा खंड के मुद्दे पर भी चर्चा की गई। इसके और कुछ अन्य महत्वपूर्ण मुद्दों के समाधान के लिए बैठकों के अगले दौर में भी चर्चा करने का निर्णय लिया गया।

(घ) और (ङ) 27 और 28 जून, 2007 को नई दिल्ली में आयोजित पांचवी भारत–पाकिस्तान जेडब्ल्यूजी बैठक के दौरान पाकिस्तान से गैस गुजरने के लिए प्रेषण प्रशुल्क के मुद्दे पर चर्चा की गई। यह सहमति व्यक्त की गई कि यह अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली (आईसीबी) के माध्यम से प्राप्त की जाने वाली सेवा की लागत पर आधारित होना चाहिए। तथापि, भारत द्वारा पाकिस्तान को पाकिस्तान से प्राकृतिक गैस के मार्ग के लिए भुगतान किए जाने वाले मार्गस्थ शुल्क पर अभी तक कोई सहमति नहीं है।

[हिन्दी]

भारतीय रेल द्वारा विदेश में शुरू की गई परियोजनाएं

***259. श्रीमती सुमित्रा महाजन** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय रेलवे दूसरे देशों में तकनीकी और आर्थिक क्षेत्रों में कार्य/परियोजनाएं शुरू कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो दूसरे देशों और वहां पर रेलवे द्वारा पूरी की गई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है और उनकी लागत कितनी है; और

(ग) परियोजनाओं को पूरा करने के लिए प्राप्त हुए भुगतानों का देशवार ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : (क) भारतीय रेल विदेश में तकनीकी और आर्थिक क्षेत्रों में परियोजनाएं निष्पादित नहीं करती है। रेल मंत्रालय के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम, अर्थात् राइट्स लिमिटेड और इरकॉन इंटरनेशनल लि. विदेश में तकनीकी और आर्थिक क्षेत्रों में परियोजनाएं संपन्न करते हैं।

(ख) और (ग) राइट्स लि. द्वारा निष्पादित विदेशी परियोजनाओं का देशवार ब्यौरा और परियोजनाओं की लागतों का ब्यौरा तथा परियोजनाओं निर्माण कार्यों के लिए प्राप्त भुगतान का ब्यौरा विवरण–I के रूप में संलग्न है और इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड के लिए ऐसा ही ब्यौरा विवरण–II के रूप में संलग्न है।

विवरण-I

कंसल्टेंसी, सर्वेक्षण, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट इत्यादि के लिए राइट्स लि. द्वारा विदेश में निष्पादित परियोजनाओं की लागत का ब्यौरा (01.04.1997 से 31.03.2007) तक

(आंकड़े यू.एस. डॉलर में)

क्र. सं.	देश	परियोजना की लागत	प्राप्त भुगतान	बकाया राशि	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6
1	अंगोला	126,000.00	पूर्ण		
2	कनाडा	7,801.00	पूर्ण		
3	कोलम्बिया	2,985,542.19	पूर्ण		
4	घाना	151,321.90	पूर्ण		
5	नेपाल	783,047.74	आंशिक	23,905.07	बात की जा रही है
6	ईरान	319,152.33	पूर्ण		
7	जमैका	144,900.00	पूर्ण		
8	जोर्डन	5,000.00	पूर्ण		
9	कम्पाला	540,868.60	पूर्ण		
10	मलेशिया	6,300,269.91	आंशिक	144,008.67	बात की जा रही है
11	केन्या	19,337.30	पूर्ण		
12	लाइबेरिया और नाईजीरिया	5,333.00	पूर्ण		
13	मालावी	242,031.13	पूर्ण		
14	बंग्लादेश	418,787.35	आंशिक	89,586.41	बात की जा रही है
15	मनीला	36,493.30	पूर्ण		
16	मारीशस	38,271.00	पूर्ण		
17	म्यांमार	373,714.03	पूर्ण		

1	2	3	4	5	6
18	फिलीपीन्स	36,147.50	पूर्ण		
19	सऊदी अरब	11.797.50	पूर्ण		
20	सेनेगल	134,275.56	पूर्ण		
21	श्रीलंका	207,567.88	पूर्ण		
22	तंजानिया	712,722.45	पूर्ण		
23	यूगांडा	722,994.67	आंशिक	7,894.35	बात की जा रही है
24	ट्यूनिशिया	21,219.98	पूर्ण		
25	तुर्कमेनिस्तान	123,951.34	पूर्ण		
26	जाम्बिया	494,660.86	आंशिक	61,527.00	बात की जा रही है
27	यू.के.	15,452.78	पूर्ण		
28	संयुक्त अरब अमीरात	479,038.83	पूर्ण		
29	उज्बेकिस्तान	475,096.70	पूर्ण		
30	प्रशिक्षण परियोजनाएं	190,901. 40	पूर्ण		
		16,123,698.23		326,921.50	
				(आंकड़े ग्रेट ब्रिटेन पाउंड में)	
31	यू.के.	6,114,818.73	पूर्ण		
32	सूडान	8,606.41	पूर्ण		
		6,123,425.14			

राइट्स लिमिटेड द्वारा विदेश में निष्पादित परियोजनाओं का ब्यौरा

(चल स्टॉक के निर्यात हेतु)

01.04.1997 से 31.03.2007 तक

क्र.सं.	देश/ग्राहक	लाख रुपयों में	प्राप्त भुगतान
1	2	3	4
	बांग्लादेश		
1.	बांग्लादेश रेलवे – 10 मीला इंजनों के अनुरक्षण हेतु 7 वर्ष का सेवा ठेका	2121.15	पूर्ण
2.	बांग्लादेश रेलवे – वातानुकुल सवारीडिब्बा के परिवर्तन का ठेका	258.22	पूर्ण

1	2	3	4
3.	बांग्लादेश रेलवे – 113 अदद् बड़ी लाइन इजनों की आपूर्ति, बांग्लादेश रेलवे के विशेषज्ञों को प्रशिक्षण और सर्वो इंजीनियर की व्यवस्था	10161.25	पूर्ण
	श्रीलंका		
4.	पीसीसीएल/होलीसिम – 01 अदद् डब्ल्यूडीएम 6 ब.ला. इंजनों की आपूर्ति	380.95	पूर्ण
5.	श्रीलंका रेलवे – 04 अदद् इंजनों की आपूर्ति	1952.89	पूर्ण
6.	श्रीलंका रेलवे – ईएलएस के उन्नयन हेतु मशीन एवं संयंत्र की आपूर्ति	589.08	पूर्ण
7.	श्रीलंका रेलवे – 02 अदद् इंजनों की आपूर्ति	1169.1	पूर्ण
8.	श्रीलंका रेलवे – 02 अदद् इंजनों की आपूर्ति	1472.86	पूर्ण
9.	श्रीलंका रेलवे – 3 पुलों का पुनर्स्थापन	849.82	पूर्ण
	वियतनाम		
10.	1000 एमजी कोचडिब्बों की 72 इकाई स्लैक एडजस्टर की 700 इकाई की आपूर्ति	745.81	पूर्ण
11.	वियतनाम रेलवे – वियतनाम रेलवे के विशेषज्ञों के प्रशिक्षण सहित 10 अदद् 1000 एम एम	4573	पूर्ण
	सूडान		
12.	सूडान रेलवे कार्पोरेशन – सेवारत 4 इंजनों की आपूर्ति	1067.38	पूर्ण
13.	सूडान रेलवे कार्पोरेशन – सेवारत 6 इंजनों की आपूर्ति	1520.96	पूर्ण
14.	सूडान रेलवे कार्पोरेशन – 3 अदद् नए इंजनों की आपूर्ति	1859.72	पूर्ण
15.	सूडान रेलवे कार्पोरेशन – 4 अदद् हिटाची इंजनों का पुनर्स्थापन	1660.96	पूर्ण
16.	सूडान रेलवे कार्पोरेशन – 5 नए 2300 अश्व शक्ति इंजनों की आपूर्ति	3788.3	पूर्ण
	म्यांमार		
17.	म्यांमार रेलवे – 10 सेवारत इंजनों और भारी अतिरिक्त पुर्जों की आपूर्ति	2108.57	पूर्ण
18.	म्यांमार रेलवे – 1350 अश्व शक्ति के 11 इंजनों की आपूर्ति	8387.89	पूर्ण
19.	म्यांमार रेलवे – 36 सवारी डिब्बों की आपूर्ति	4094.25	पूर्ण
20.	म्यांमार रेलवे – तकनीकी अध्ययन (एम ई ए)	104.66	पूर्ण
	सेनेगल		
21.	पी टी बी सेनेगल – 5 अदद् सेवारत इंजनों की आपूर्ति	1303.54	पूर्ण
22.	पी टी बी सेनेगल – 20 अदद् सवारी डिब्बों की आपूर्ति	2358.68	पूर्ण
	माली		
23.	एम ओ ई टी – 1 अदद् सेवारत इंजनों की आपूर्ति	334.13	पूर्ण
24.	एम ओ ई टी – 38 अदद् सवारी डिब्बों की आपूर्ति	1340.95	पूर्ण

1	2	3	4
	तंजानिया		
25.	तंजानिया रेलवे कार्पोरेशन – 10 अदद् वाईडीएम–4 इंजनों को पट्टे पर देना	8312.73	पूर्ण
26.	तंजानिया रेलवे कार्पोरेशन – मालडिब्बों का पुनर्स्थापन	1013.11	पूर्ण
	मोजम्बीक		
27.	सीसीएफबी, मोजम्बीक – 10 अदद् वाईडीएम–4 इंजनों को पट्टे पर देना	394.35	पूर्ण
	अंगोला		
28.	अंगोला रेलवे (सीएफएम) – तकनीकी सहायता एवं उपस्कर	1883.51	पूर्ण
29.	अंगोला रेलवे (सीएफएम) – पिक अप वाहनों एवं बसों की आपूर्ति	397.19	पूर्ण
30.	अंगोला रेलवे (सीएफएम) – सवारी डिब्बों की आपूर्ति	3069.51	पूर्ण
31.	अंगोला रेलवे (सीएफएम) – इंजनों की आपूर्ति	2615.8	पूर्ण
32.	यू एस ए – 02 अदद् पुराने भाप इंजनों की आपूर्ति	45.31	पूर्ण
33.	विविध – अतिरिक्ति पुर्जों, कंसल्टेंसी आदि की आपूर्ति	3711.5	पूर्ण
	जोड़	75647.13	

विवरण-II

इरकॉन इंटरनेशनल लि. द्वारा विदेश में निष्पादित परियोजनाओं और प्राप्त भुगतान का देशवार ब्यौरा

(नवम्बर 1984 से जून, 2007)

क्र.सं.	स्थान	पूरा करने की तिथि	परियोजना का नाम	दस लाख अमरीकी डालर में लागत	क्लायेंट यू एस डॉलर से प्राप्त भुगतान
1	2	3	3	4	5
1	अल्जीरिया	मई, 1989	अल्जीरिया में बेनीसोर में सीमेंट संयंत्र के लिए रेलवे साइडिंग का टर्नकी निर्माण, 2 अदद ऊपरी सड़क पुलों और 2 निचली सड़क पुलों, 6 अदद मार्गसेतु और 27 अदद छोटे पुलों का निर्माण टर्नकी निर्माण का एक हिस्सा था।	87	पूर्ण
2	बांग्लादेश	दिसम्बर, 2003	मौजूदा बला रेल लाइन का पुनर्स्थापन और दोहरा आमान करना, बांग्लादेश के परबतीपुर से जामटोली के बीच 245 मार्ग, 295 किमी. रेलपथ जिसमें सिगनल प्रणाली और दूरसंचार एवं जमुना पुल रेल लाइन परियोजना के लिए अन्य सम्बद्ध कार्य शामिल थे, ठेका सं. 2	68	पूर्ण

1	2	3	3	4	5
3	ब्राजील	फरवरी, 2006	एफ सी ए (फेरोविया सेंट्रो – एटलांटिका एस.ए) पी एम सी, ब्राजील के लिए इंजीनियरी सेवाएं प्रदान करना	0.1	पूर्ण
4	इंडोनेशिया	अप्रैल, 1990	सेंट्रल लाइन रेलपथ परिवर्धन का डी सी विद्युतीकरण, चरण IV, जाबोटाबेक रेल परियोजना	5	पूर्ण
		अप्रैल, 1991	जातिनेगारा – बेकासी खंड का डी सी विद्युतीकरण		
5	ईरान	अक्टूबर, 2006	ईरान की सरकारी रेलवे के शारूड़–मशाद खंड पर सिगनल परियोजना	30	पूर्ण
6	इराक	दिसम्बर, 1984	मुसायेब–करबला–नजफ–सामवा रेल परियोजना, इराक में 4 अदद पुलों और 7 अदद सड़क पुलों का निर्माण	350	यू.एस. डॉलर 14.98 मिलियन का बकाया (इस राशि को प्राप्त करने के लिए आर्थिक
		अप्रैल, 1989	बैजी में खाद संयंत्र के लिए 18 किमी. लंबी रेल शाखा लाइन का निर्माण	10	कार्य विभाग से बात की जा रही है) आस्थगित भुगतान करार पर 8.89
		जुलाई, 1987	इराक देश में अल्मुथाना सीमेंट कारखाना शाखा लाइन परियोजना, एक रेल पुल और 3 सड़क पुलों का निर्माण	122	मिलियन यू एस डॉलर और गैर अस्थगित भुगतान करार पर 6.09 मिलियन यू एस डॉलर
7	जोर्डन	अप्रैल, 1987	अकाबा कारखाना विस्तार परियोजना	18	
8	मलेशिया	अक्टूबर, 1984	मलेशिया में रवांग से सेरेम्बान तक (1990 का पीबीके 30) नई दोहरी लाइन का डिजाइन और निर्माण	57	पूर्ण
		अक्टूबर, 1984	दूसरी लाइन का डिजाइन निर्माण समापन, चालू करना और अनुरक्षण तथा पत्तन क्लांग लाइन (1991 का पीबी के 33) का पुनर्स्थापन जिसमें मलेशिया में सुबांग और सेन्तुल के लिए स्पर लाइन शामिल थी।	61	
		जनवरी, 2002	मलेशिया में पेलाबूहान–पैलेपास–जोहोर रेल संपर्क (पुलों एवं मार्गसेतुओं सहित) का डिजाइन एवं निर्माण	129	
		मई, 2005	के टी एम बी मलेशियाई रेलवे को डीजल इंजन पट्टे पर देना एवं अनुरक्षण	5	
		दिसम्बर, 2006	के टी एम बी मलेशियाई रेलवे को डीजल इंजन पट्टे पर देना एवं अनुरक्षण	6	

1	2	3	3	4	5
		अक्टूबर, 1994	पालोह से सिंगापुर और स्लिम नदी से सेरेमबन तक 327 किमी. रेलपथ का पुनर्स्थापन	67	
9	सउदी अरब	अप्रैल, 1992	सउदी रेलवे संगठन के एक बड़े अनुरक्षण कारखाने के लिए भारी मशीन का डिजाइन, आपूर्ति एवं चालू करना	18	पूर्ण
10	यू.के.	अप्रैल, 2001	रेलवे सिगनल परियोजना	48	पूर्ण
		अप्रैल, 2001	यू.के. के लीड्स क्षेत्र में वेटेनरी कार्यों के आशोधन हेतु डिजाइनों तकनीशियनों और पर्यवेक्षकों की व्यवस्था	16	पूर्ण
11	लाइबेरिया	जून, 2006	लाईबेरिया में बुखानन से येकेपा तक रेल लाइन के पुनर्स्थापन हेतु सर्वेक्षण कार्य और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट बनाना	0.43	पूर्ण
			कुल	1097.53	

[अनुवाद]

घरेलू विमान कम्पनियों को विदेश में उड़ान की अनुमति देने संबंधी मानदण्ड

***260. श्री बृज किशोर त्रिपाठी** : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) घरेलू विमान कंपनियों को विदेश में उड़ान की अनुमति देने के लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार घरेलू विमान कंपनियों को विदेश में उड़ान की अनुमति देने के लिए मानदंडों को शिथिल करने का है;

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

(घ) विमानन क्षेत्र में इस प्रकार दी गई छूटों को कब तक लागू किया जायेगा; और

(ङ) इस प्रकार के परिवर्तनों से यात्रियों के किस तरह लाभान्वित होने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) मौजूदा दिशा निर्देशों के तहत, अंतर्देशीय सेक्टर में 5 वर्षों के निरन्तर प्रचालनों का अनुभव तथा 20 विमानों का न्यूनतम बेड़ा आकार रखने वाले भारतीय निजी अनुसूचित वाहकों को अंतर्राष्ट्रीय मार्गों पर प्रचालन की अनुमति है।

(ख) और (ग) इस मामले पर प्रस्तावित राष्ट्रीय नागर विमानन नीति में ध्यान दिया जा रहा है, जो इस समय मंत्रियों के समूह के विचाराधीन है।

(घ) और (ङ) इस अवस्था में प्रश्न नहीं उठता।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में अतिरिक्त कर्मचारी

2365. श्री नारायण चन्द्र बरकटकी : क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में अतिरिक्त, कर्मचारियों को नियंत्रित करने के लिए विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना शुरू करने का है;

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

(ग) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में अतिरिक्त कर्मचारियों के कल्याण हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव) : (क) और (ख) सरकार ने केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के लिए स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) वर्ष 1988 में अधिसूचित की थी। मई, 2000 में इस योजना में संशोधन किया गया था।

(ग) सरकार केन्द्रीय सरकारी उद्यमों में पृथक्कृत कर्मचारियों के लिए वर्ष 2001–02 से परामर्श, पुनर्प्रशिक्षण तथा पुनर्नियोजन (सीआरआर) योजना का क्रियान्वयन करती रही है। इस योजना का उद्देश्य अल्पावधिक प्रशिक्षण कार्यक्रमों के माध्यम से उन कर्मचारियों का पुनर्वास करना है जिन्होंने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के अन्तर्गत स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति ले ली है। इस योजना को 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पुनः जारी करने पर विचार किया जा रहा है।

रेलटेल विंग द्वारा निगमित क्षेत्र को सूचना का प्रावधान

2366. श्री मिलिन्द देवरा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे अपनी रेलटेल विंग के माध्यम से वाइड एरिया नेटवर्क टेक्नॉलॉजी का उपयोग करके दुर्गम स्थानों पर लगे संयंत्रों से निगमित क्षेत्र को सूचना एवं इमेजिज प्रदान करके सहायता करने की योजना बना रही है;

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

(ग) इससे रेलवे को कितना लाभ मिलेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, हां। रेल टेल ने राष्ट्रीय स्तर पर वाइड एरिया नेटवर्क (डब्ल्यू ए एन) तैयार किया है जिसका उपयोग कॉरपोरेट जगत द्वारा अपने दूर–दराज स्थित संयंत्रों से सूचना का आदान–प्रदान करने के लिए किया जा सकता है।

(ख) यह वी पी एन (परोक्ष निजी नेटवर्क) प्रौद्योगिकी पर आधारित है जो कि उपयोगकर्ता को लागत प्रभावी नेटवर्क संपर्कता मुहैया करता है। इस नेटवर्क का विस्तार रेलटेल के 31,000 मार्ग किलोमीटर ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क सहित काफी बड़ी संख्या में स्थलों को जोड़ने के लिए किया जा सकता है और इस प्रकार बड़े शहरों के अलावा दूर–दराज, ग्रामीण और अर्धशहरी क्षेत्रों में इसकी सुविधा उपलब्ध हो सकेगी।

(ग) इस नेटवर्क से रेलवे को अपने दूर संचार नेटवर्क पर अतिरिक्त क्षमता का दोहन करके राजस्व की प्राप्ति होगी।

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों के लिए क्रीमी लेयर

2367. श्री हंसराज गं. अहीर: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अनुसूचित जातियों में गरीब वर्गों के लाभार्थ क्रीमी लेयर की शर्त को लागू करने का है जैसा कि अन्य पिछड़ा वर्गों के मामले में यह शर्त पहले से ही लागू की जा चुकी है;

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

(ग) क्या अनुसूचित जातियों के गरीब लोगों को आरक्षण का पर्याप्त लाभ प्रदान करने के लिए संशोधन विधेयक लाने की कोई मांग की गई है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) और (ख) अनुसूचित जातियों में क्रीमी लेयर की अवधारणा आरंभ करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

[अनुवाद]

ग्रामीण क्षेत्रों में निम्न लागत वाले पेट्रोल पंप

2368. श्री ई. जी. सुगावनम : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन के पास राज्यवार देश के ग्रामीण क्षेत्रों में निम्न लागत वाले पेट्रोल पंप स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो विशेष रूप से तमिलनाडु में इनकी स्थापना करने हेतु पता लगाए गए स्थानों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) वर्ष 2007–08 के दौरान, इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) ने 1000 किसान सेवा केन्द्र (केएसके) खुदरा बिक्री केन्द्र (आरओज़) स्थापित करने का प्रस्ताव किया है, जो ग्रामीण क्षेत्रों में कम लागत बिक्री केन्द्र हैं। राज्य–वार ब्यौरा संलग्न विवरण–I में दिया गया है।

वर्तमान वर्ष अर्थात् 2007–08 के दौरान आईओसी का तमिलनाडु राज्य में कुल 77 केएसके आरओज़ चालू करने का प्रस्ताव है। अप्रैल से जुलाई, 2007 के दौरान 19 केएसके आरओज़ चालू किए गए हैं। बाकी 58 केएसके आरओज़ के लक्ष्य को पूरा करने के लिए, आईओसी ने 47 स्थानों के लिए आशय पत्र जारी कर दिए हैं, जिनका ब्यौरा संलग्न विवरण–II में दिया गया है तथा 11 बकाया मामलों में डीलरों का चयन अभी किया जाना है।

विवरण-I

इंडियन ऑयल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) द्वारा वर्ष 2007–08 के दौरान देश में खोले जाने वाले प्रस्तावित किसान सेवा केन्द्र (केएसके) खुदरा बिक्री केन्द्रों (आरओज़) की संख्या

क्र.सं	राज्य/केन्द्र शासित क्षेत्र	किसान सेवा केन्द्र (केएसके) खुदरा बिक्री केन्द्रों (आरओज़) की संख्या
1	2	3
	राज्य	
1	आंध्र प्रदेश	70
2	असम	14
3	बिहार	65
4	छत्तीसगढ़	11

1	2	3
5	गुजरात	60
6	हरियाणा	75
7	हिमाचल प्रदेश	3
8	जम्मू और कश्मीर	7
9	झारखंड	15
10	कर्नाटक	70
11	केरल	40
12	मध्य प्रदेश	49
13	महाराष्ट्र	60
14	मणिपुर	2
15	मेघालय	4
16	उड़ीसा	50
17	पंजाब	75
18	राजस्थान	80
19	तमिलनाडु	77
20	उत्तरांचल	2
21	उत्तर प्रदेश	109
22	पश्चिम बंगाल	60
23	पांडिचेरी	2
	योग	1000

विवरण-II

स्थानों का ब्यौरा जहां इंडियन ऑयल कॉरपोरेशन लिमिटेड (आईओसीएल) द्वारा तमिलनाडु राज्य में किसान सेवा केन्द्र (केएसके) खुदरा बिक्री केन्द्र (आरओज़) स्थापित करने के लिए आशय पत्र (एलओआईज़) जारी किए गए हैं।

क्रम सं.	स्थान	जिला
1	2	3
1	नेरुम्बुर	कांचीपुरम
2	देसूर	टीवीमलाई
3	पुडुपलायम	टीवीमलाई
4	बीमापट्टी गुडियाथम	वेल्लोर
5	माप्पेडु	तिरूवल्लूर
6	कात्तूर	तिरूवल्लूर
7	सालावक्कम	कांचीपुरम
8	पोनमार	कांचीपुरम
9	चेय्यूर	कांचीपुरम
10	कायारमपेडु	कांचीपुरम
11	मुथन्डिकुप्पम	कुड्डालोर
12	कचारापलायम	विल्लुपुरम
13	सेनदुरई	पेरंबलूर
14	किल्लाई	कुड्डालोर
15	पेरियामनाली	नामक्कल
16	पूलमपट्टी	सलेम
17	केलामंगलम	कृष्णागिरि
18	कामानेरी	सलेम
19	पेरिपट्टी	कोएम्बटूर
20	पन्निमडई	कोएम्बटूर
21	पुलिक्कराई	धर्मापुरी
22	अय्यरमलाई	करूर
23	अलाप्पट्टी	कृष्णागिरि
24	मुथूकपट्टी	नामक्कल
25	सिंगलंथापुरम	नामक्कल
26	ओइलपट्टी	नामक्कल
27	जेदारपलायम	नामक्कल
28	एर्नाकुलम	सलेम
29	मल्लिकुंथम	सलेम
30	कुट्टाप्पट्टि	सलेम

1	2	3
31	चिन्नालापट्टी	डिंडीगुल
32	मंगाईनाल्लूर	नागापट्टिनम
33	सिरूकामपुर	त्रिची
34	अनालयूर	मदुरई
35	सरूगनि	शिवागंगल
36	वथरालरूप्पू	विरूधनगर
37	पुथ्थनाथम	त्रिची
38	अलकृष्णापुरा	डिंडीगुल
39	वेदुगपट्टी	थेनी
40	तिरूप्पनंदा	तंजावूर
41	पुडुर	तूतीकोरिन
42	तिरुमंगलम	नागापट्टिनम
43	श्रीवेईगुंडम	तूतीकोरिन
44	तिरूमरूगल	नागापट्टिनम
45	पप्पमपट्टि	डिंडीगुल
46	आसारिपल्लम	कन्याकुमारी
47	नार्थामलाई	पुडुकोट्टाई

[हिन्दी]

रेलगाड़ियों में सवारी डिब्बों का बढ़ाया जाना

2369. श्री राकेश सिंह :
श्री रघुवीर सिंह कौशल :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे रेलगाड़ियों में अपर्याप्त संख्या में सवारी डिब्बों के कारण आरक्षण नहीं मिल पाने की समस्या से पीड़ित है;

(ख) यदि हां, तो यात्रियों की संख्या के अनुपात में आरक्षित तथा अनारक्षित डिब्बों की संख्या बढ़ाने के लिए रेलवे ने क्या कदम उठाया हैं;

(ग) रेलगाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या निर्धारित करने के लिए तथा विभिन्न श्रेणियों के सवारी डिब्बों की संख्या निर्धारित करने के लिए क्या मापदंड अपनाए गए हैं;

(घ) क्या रेलवे का विचार उक्त समस्या से निपटने के लिए रेलगाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाकर 24 करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो अब तक इस संबंध में कितनी प्रगति हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) रेलें दैनिक आधार पर आरक्षण की उपलब्धता पर निगरानी रखती हैं। भीड़–भाड़ को कम करने के लिए जहां कहीं संभव होता है प्रतीक्षा सूची के आधार पर अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाए जाते हैं। यातायात पैटर्न, परिचालनिक संभाव्यता और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर गाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या में वृद्धि एक सतत् प्रक्रिया है। इसके अतिरिक्त, रेलें नई गाड़ियां भी चलाती हैं, गाड़ियों के फेरे में वृद्धि करती हैं और बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए गाड़ियों की चालन में विस्तार करती हैं। रेलें यातायात की सीजनल भीड़–भाड़ को कम करने के लिए विशेष गाड़ियां चलाती हैं।

(ग) खंड की यातायात की मांग और खास किस्म के सवारी डिब्बों की लोकप्रियता को ध्यान में रखते हुए गाड़ी की रचना में विभिन्न श्रेणी के सवारी डिब्बे मुहैया कराये जाते हैं।

(घ) और (ङ) लोकप्रिय गाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाकर 24 करना एक सतत् प्रक्रिया है। इस समय 56 जोड़ी गाडियां 24 सवारी डिब्बों के साथ चल रही हैं।

[अनुवाद]

शारीरिक रूप से नि:शक्त व्यक्तियों को रोजगार

2370. श्री एल. राजगोपाल : क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिकता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नि:शक्त व्यक्तियों को दी गई 3 प्रतिशत आरक्षण का पूरी तरह उपयोग किया जाता है;

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

(ग) बजट 2007–08 में संगठित क्षेत्र में शारीरिक रूप से नि:शक्त व्यक्तियों को रोजगार देने की योजना किस सीमा तक उन्हें अपने सामाजिक तथा आर्थिक स्तर में सुधार लाने में सहायक होगी?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) और (ख) वर्ष 2005 के दौरान, भारत

सरकार के 47 मंत्रालयों/विभागों में 5600 सीधी भर्तियां की गईं जिनमें से 389 पदों पर विकलांग व्यक्तियों को नियुक्त किया गया। यह कुल भर्ती का 6.94 प्रतिशत बनता है जबकि अनिवार्यता 3 प्रतिशत पदों की थी।

(ग) इस योजना में, 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 1800 करोड़ रुपए के कुल परिव्यय के साथ प्रतिवर्ष एक लाख विकलांग व्यक्तियों के नियोजन का प्रावधान है।

आरक्षित डिब्बों में अप्राधिकृत प्रवेश

2371. श्री तुकाराम गंगाधर गदाख :
श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे आरक्षित डिब्बों में बिना टिकट यात्रियों तथा साधारण टिकट धारकों द्वारा अप्राधिकृत बलपूर्वक प्रवेश से परिचित है;

(ख) यदि हां, तो जोनवार 2007 के दौरान इन घटनाओं का ब्यौरा क्या है, इससे रेलवे को कितनी हानि हुई तथा उनसे कितना अर्थदण्ड वसूल किया गया;

(ग) क्या चल टिकट निरीक्षक तथा अन्य सुरक्षाकर्मी ऐसे गैर-कानूनी कार्यों के मूकदर्शक बने रहते हैं तथा अपने उत्तरदायित्व का निर्वहन नहीं करते हैं;

(घ) यदि हां, तो इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है;

(ङ) क्या रेलवे बिना टिकट यात्रा पर नियंत्रण करने के लिए हवाई अड्डों की तरह सभी महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर रेलवे प्लेटफार्म पर उचित टिकट के साथ प्रवेश की जांच पर विचार कर रही है;

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

(छ) रेलगाड़ियों में बिना टिकट यात्रा रोकने के लिए रेलवे ने अन्य कौन-कौन से कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, हां। कुछ मामले प्रकाश में आये हैं।

(ख) आरक्षित सवारी डिब्बों में यात्रियों के अप्राधिकृत प्रवेश की संख्या के संबंध में कोई पृथक आंकड़े नहीं रखे जाते हैं। बहरहाल, वर्ष 2007 (जनवरी, 07 से जुलाई, 07 तक) के दौरान नियमित जांच के दौरान आरक्षित सवारी डिब्बों में अप्राधिकृत यात्रा सहित बिना टिकट/अनियमित यात्रा कर रहे यात्रियों की संख्या और उनसे वसूली गई जुर्माने की राशि को दर्शाता हुआ क्षेत्रवार ब्यौरा विवरण के रूप में संलग्न है।

(ग) और (घ) आरक्षित सवारी डिब्बों में अप्राधिकृत यात्रियों के प्रवेश को रोकने के लिए टिकट चैकिंग और अन्य स्टाफ द्वारा सभी प्रयत्न किए जाते हैं। आरक्षित सवारी डिब्बों में यात्रा कर रहे अप्राधिकृत व्यक्तियों को पकड़े जाने पर कानूनी प्रावधानों के अनुसार दंडित किया जाता है और रेल सुरक्षा बल/राजकीय रेल पुलिस की सहायता से गाड़ी से उतार दिया जाता है

(ङ) और (च) प्लेटफार्मों पर बिना टिकट/अप्राधिकृत यात्रियों के प्रवेश की जांच के लिए महत्वपूर्ण स्टेशनों के प्रवेश और निकास मार्गों पर टिकट संग्राहकों को तैनात किया जाता है। बहरहाल, विभिन्न प्रवेश बिन्दुओं, जिन्हें प्रवेश को फूलप्रूफ बनाने के लिए बंद करना मुश्किल होता है, के कारण एयरपोर्ट जैसी जांच संभव नहीं है।

(छ) नियमित और औचक जांचों के अतिरिक्त, बिना टिकट/अनियमित यात्रा के लिए न्यूनतम जुर्माना 01.07.2004 से 50 रु. से बढ़ाकर 250 रु. कर दिया गया है।

विवरण

रेलवे	बिना टिकट/अनियमित टिकट पर यात्रा करते हुए पकड़े गए व्यक्तियों की संख्या (लाखों में) (जनवरी से जुलाई, 2007)	वसूली गई राशि (करोड़ रु. में) जनवरी से जुलाई 2007
1	2	3
मध्य	4.73	18.37
पूर्व	2.29	5.55
पूर्व मध्य	18.88	5.23
पूर्व तट	0.60	2.15
उत्तर	7.04	27.59
उत्तर मध्य	2.81	11.08
पूर्वोत्तर	2.06	7.51
पूर्वोत्तर सीमा	0.86	3.62
उत्तर पश्चिम	1.66	5.68
दक्षिण	1.84	6.76
दक्षिण मध्य	3.53	13.93

1	2	3
दक्षिण पूर्व	0.92	2.78
दक्षिण पूर्व मध्य	0.74	2.41
दक्षिण पश्चिम	0.89	3.29
पश्चिम	4.22	14.96
पश्चिम मध्य	1.64	6.90
जोड़	37.71	137.81

बालजेक में हवाई अड्डा

2372. श्री मन्नी कुम्मर सुब्बा : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मेघालय में बालजेक हवाई अड्डे के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति हुई है तथा इसकी रनवे की अनुमानित लम्बाई कितनी होगी और यहां से कितनी तथा किस-किस प्रकार की उड़ानों का परिचालन किया जाएगा;

(ख) परियोजना की लागत कितनी है तथा अब तक इस पर कितना व्यय हुआ है; और

(ग) कब तक उक्त कार्य पूरा कर लिया जायेगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) बालजेक हवाईअड्डा मेघालय राज्य सरकार का है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने नए रनवे, टैक्सी वे, एप्रन, टर्मिनल भवन तथा कंट्रोल टावर के निर्माण का कार्य "डिपोजिट वर्क" के रूप में लिया है। यह कार्य कुछ समापन कार्यों के अलावा मूलतः समाप्त हो गया है। कानूनी समस्याओं के कारण शेष कार्य किया नहीं जा सका है तथा यह कार्य सितम्बर, 2000 में बंद कर दिया गया था। अप्रैल, 2007 में राज्य सरकार के परियोजना स्थल पर सुरक्षा उपलब्ध कराने के आश्वासन के बाद एएआई ने शेष कार्य को पूरा करना आरंभ किया। रनवे का आयाम 1200 मी. X 30 मी. है 20 सीटों वाले (डोर्नियर) प्रकार के विमानों के साफ मौसमी स्थितियों में प्रचालन के लिए उपयुक्त है।

(ख) परियोजना की लागत 12.21 करोड़ रुपए है तथा अब तक किया गया व्यय 8.40 करोड़ रुपए है।

(ग) उक्त कार्य फरवरी, 2008 तक पूर्ण होने की संभावना है।

नि:शक्तों के कल्याण संघ को वित्तीय सहायता

2373. श्री प्रतीक पी. पाटील : क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार से मीराज डिस्ट्रिक्ट संघ स्थित नि:शक्तों के कल्याण संघ हेतु वित्तीय सहायता का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रस्ताव पर केन्द्र सरकार द्वारा विचार किया गया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में कितनी वित्तीय सहायता जारी की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) नया मामला होने की वजह से, जांच समिति द्वारा गैर-सरकारी संगठन के प्रस्ताव पर विचार किया गया था और समिति ने इस मामले की सिफारिश की है। तथापि, दीनदयाल विकलांगजन पुनर्वास योजना के अंतर्गत इस संगठन को संगत दस्तावेजों के अभाव में कोई वित्तीय सहायता जारी नहीं की गई है।

[हिन्दी]

विदेशी एयरलाइनों को अनुमति

2374. श्री श्रीपाद येसो नाईक :
श्रीमती रूपताई डी. पाटील :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ विदेशी एयरलाइनों ने दिल्ली तथा मुम्बई के अलावा देश के अन्य नगरों में उड़ान का परिचालन करने में अपनी रुचि दिखलाई है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इन एयरलाइनों को अनुमति प्रदान करने का है;

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

(ङ) सरकार द्वारा कब तक विदेशी एयरलाइनों को अनुमति प्रदान कर दिए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ङ) जिन देशों के साथ भारत के विमान सेवा करार हैं उनकी नामित एयरलाइनों द्वारा प्रचालन के लिए भारत के प्वाइंटस ऑफ काल की अनुमति की संबंधित देशों के साथ होने वाली द्विपक्षीय वार्ताओं में समय-समय पर समीक्षा की जाती है और इन पर निर्णय लिया जाता

है। इस समय 28 विदेशी एयरलाइनें दिल्ली तथा मुम्बई के अतिरिक्त भारत के प्वाइंट्स ऑफ काल के लिए/से प्रचालन कर रही हैं।

[अनुवाद]

ओएनजीसी विदेश को ट्यूब आयलफील्ड दिया जाना

2375. श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि इराक ने तेल की खोज तथा उत्पादन के लिए ओएनजीसी विदेश को ट्यूब आयलफील्ड देने को मनाने से मना कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) इराक में पुरानी व्यवस्था के अंतर्गत ओएनजीसी विदेश लिमिटेड (ओवीएल) रिलायंस और अल्जीरिया की सोनाट्रेक के साथ तुबा तेल क्षेत्र के लिए वार्ता के अधीन था। तथापि, इराक में मौजूदा स्थिति के मद्देनजर संविदा को अंतिम रूप नहीं दिया जा सका या उस पर हस्ताक्षर नहीं किए जा सके।

(ख) उपलब्ध सूचना के अनुसार अब तेल क्षेत्र नए पेट्रोलियम कानून के मुताबिक प्रदान किए जाएंगे, जिसे इराकी संसद द्वारा वर्ष के अंत में पारित किए जाने की संभावना है।

जब भी अवसर उत्पन्न होगा, ओवीएल इसके लिए प्रयास करेगी।

पाकिस्तान तथा अफगानिस्तान में मंदिरों का संरक्षण

2376. श्री एनेन बर्मन : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने हाल में पाकिस्तान तथा अफगानिस्तान में स्थित हिन्दू तथा बौद्ध मंदिरों में पुनर्वास तथा संरक्षण के लिए उन देशों की सरकारों को सहायता प्रदान करने के लिए कोई कदम उठाया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस उद्देश्य के लिए पाकिस्तान तथा अफगानिस्तान को कितनी वित्तीय सहायता, वास्तुकला विशेषज्ञता तथा अन्य सहायता देने का प्रस्ताव है; और

(ग) क्या पाकिस्तान और अफगानिस्तान सरकारों ने इस आशय का कोई संकेत दिया है कि विभिन्न स्थानों पर प्रस्तावित परियोजना कब तक शुरू होगी तथा इनको पूरा करने में कितना समय लगेगा?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ग) सरकार ने पाकिस्तान सरकार तथा अफगानिस्तान सरकार द्वारा किए गए अनुरोधों का निम्नानुसार उत्तर दिया है:–

पाकिस्तान : कटासराज मंदिर परिसर के जीर्णोद्धार के लिए तकनीकी सहायता हेतु अनुरोध प्राप्त हुआ था। सरकार ने कटासराज के दौरे के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के एक अधिकारी को भेजा था। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण द्वारा तैयार की गई विस्तृत रिपोर्ट पाकिस्तान सरकार को भेज दी गई है। प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा है।

अफगानिस्तान : काबुल स्थित ऐतिहासिक "स्तूर पैलेस" के जीर्णोद्धार के लिए भारत की सहायता हेतु अनुरोध प्राप्त हुआ था। केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग को जीर्णोद्धार के लिए संभाव्यता–पूर्व अध्ययन के लिए कहा गया था।

अफगानिस्तान सरकार ने पुरातत्व, अभिलेखागार, स्मारकों तथा संग्रहालयों के क्षेत्र में भारत के सहयोग का अनुरोध भी किया है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधिकारियों के एक दल ने अफगानिस्तान का दौरा किया था तथा एक रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। चार परियोजनाओं की पहचान की गई है (क) राष्ट्रीय संग्रहालय में संग्रहालय वस्तुओं का संरक्षण, परिरक्षण, तथा जीर्णोद्धार (ख) राष्ट्रीय अभिलेखागार में पाण्डुलिपियों का संरक्षण, परिरक्षण तथा जीर्णोद्धार (ग) पुरातत्व संस्थान में क्षेत्रीय संरक्षण प्रयोगशाला की स्थापना तथा (घ) पुरातत्व संस्थान में फोटो प्रयोगशाला की स्थापना। इन परियोजनाओं पर प्रारम्भिक स्तरों पर विचार किया जा रहा है।

[हिन्दी]

डीजल की आपूर्ति में अनियमितताएं

2377. श्रीमती रूपाताई डी. पाटील : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को रेल डीजल इंजनों हेतु आपूर्ति की जा रही हाई स्पीड डीजल में अनियमितताओं की शिकायतें प्राप्त हो रही हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे ने मामले की जांच कर ली है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले हैं;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान डीजल के मामले में की गई अनियमितताओं का जोनवार ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड द्वारा ग्रीनफील्ड इस्पात संयंत्रों का स्थापित किया जाना

2378. श्री के.सी. पल्लानी शामी : क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड ने देश में ग्रीनफील्ड इस्पात संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसकी अनुमानित क्षमता कितनी है; और

(ग) ग्रीनफील्ड इस्पात संयंत्र कब तक स्थापित कर दिए जाने की संभावना है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) और (ख) जी, हां। स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने झारखंड तथा छत्तीसगढ़ राज्यों में प्रत्येक में एक–एक ग्रीनफील्ड इस्पात संयंत्र स्थापित करने की योजना बनाई है। झारखंड में संयंत्र द्वारा वर्ष 2012–2013 तक 6 मिलियन टन वार्षिक क्षमता और वर्ष 2019–2020 तक 12 मिलियन टन वार्षिक क्षमता हासिल करने की परिकल्पना की गई है। छत्तीसगढ़ में भी संयंत्र की 4 मिलियन टन वार्षिक क्षमता की परिकल्पना की गई है और यह आरआईएनएल तथा एनएमडीसी के साथ संयुक्त उद्यम होगा।

(ग) ग्रीनफील्ड संयंत्र, कब तक स्थापित किए जायेंगे, यह संबंधित परियोजनाओं के लिए साइट सिलैक्शन रिपोर्ट सहित व्यवहार्यता रिपोर्टों पर निर्भर करेगा।

शारीरिक रूप से नि:शक्त यात्री

2379. श्री एस.के. खादवेनथन : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ निजी तथा सरकारी एयरलाइनें विशेष रूप से डिजाइन की गई लिफ्ट के माध्यम से उन्हें हवाई जहाज में चढ़ाने तथा उतारने में उनकी सहायता करने के लिए शारीरिक रूप से नि:शक्त यात्रियों से पैसा वसूल कर रही है;

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

(ग) यदि हां, तो शारीरिक रूप से नि:शक्त व्यक्तियों को हवाई अड्डों/हवाई जहाज पर प्रयोक्ता अनुकूल सुविधाएं प्रदान करने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) एयर डक्कन के अलावा सभी अनुसूचित एयरलाइनें, शुल्क मुक्त, व्हील चेयर सुविधा प्रदान कर रही है। एयर डक्कन, व्हील चेयर सुविधा प्रदान करने के लिए 200 रुपये का शुल्क ले रही है। यह लेवी शुल्क विभिन्न एयरलाइनों द्वारा उनके राजस्व माडल और कंपनी नीति पर आधारित होता है।

(ग) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण और प्रबंधित अधिकांश हवाईअड्डों पर शारीरिक रूप से अक्षम यात्रियों के लिए बेसिक सुविधाएं हैं। सुविधाओं का विस्तृत ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

हवाई अड्डों पर शारीरिक रूप से विकलांग यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाएं

1. जहां कहीं भी हवाईअड्डों पर बुकिंग सुविधाएं प्रदान की जाती हैं, वे बिना रोक–टोक के दी जाती हैं।

2. सुरक्षा जांच कक्षों का डिजाइन इस प्रकार से तैयार किया जाता है जिससे चलती–फिरती कुर्सियां सुरक्षा जांच क्षेत्र से गुजरने की अनुमति दी जाती है।

3. प्रत्येक सुविधा क्षेत्र में शारीरिक रूप से विकलांग यात्रियों के लिए शौचालय की व्यवस्था।

4. शारीरिक रूप से विकलांग यात्रियों को एक लेवल से दूसरे लेवल तक आने के लिए स्वचालित सीढ़ियां/आसानी से चलती–फिरती कुर्सियों के प्रवेश तथा बाहर जाने पर स्वचालित सीढ़ियों के दरवाजे के साइज पर निगरानी।

5. दूर पार्क किए विमान से तथा के लिए शारीरिक रूप से विकलांग यात्रियों की परिवहन के लिए चलती–फिरती कुर्सियों की आवाजाही के लिए एक अलग रैम्प की एयरसाइड पर लोडिंग डॉक प्रदान किया गया है।

6. टर्मिनल और कर्व साइड में शारीरिक रूप से विकलांग यात्रियों के लिए रैम्प।

7. कार पार्किंग क्षेत्र में पार्किंग स्लाट, जो विशेष रूप से शारीरिक रूप से विकलांग यात्रियों को अपनी स्वयं के वाहनों को चलाने के लिए चिन्हित किया गया है।

8. भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने प्रभारित आधार पर एयरलाइनों के प्रयोग के लिए निम्नलिखित हवाईअड्डों पर चौदह एम्बुलिफ्ट के लिए आदेश दिए हैं:–

(i) चैन्नई

(ii) अहमदाबाद

(iii) लखनऊ

(iv) गुवाहाटी

(v) कोयम्बटूर

(vi) कालीकट

(vii) जयपुर

(viii) अमृतसर

(ix) नागपुर

(x) गोवा

(xi) पटना

(xii) भुवनेश्वर

(xiii) अगरतला

(xiv) डिब्रूगढ़

रेलवे सुरक्षा निधि

2380. श्री एम. राजा मोहन रेड्डी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या व्यपगत नहीं होन वाली विशेष रेल सुरक्षा निधि, अस्तित्व में है;

(ख) आज की तिथि के अनुसार निधि में कुल कितनी धनराशि है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इस निधि से कितना व्यय किया गया?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) 31.03.2007 को विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत उपलब्ध धनराशि 829.54 करोड़ रु. हैं।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान व्यय की गई राशि का विवरण निम्न प्रकार से है:–

वर्ष	धनराशि (रु. करोड़ में)
2004–05	3677.78
2005–06	2783.14
2006–07	1955.60

[हिन्दी]

उड़ीसा में खाद्य प्रसंस्करण उद्योग

2381. श्रीमती संगीत कुमारी सिंह देव : क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा में वर्तमान में स्थान–वार कुल कितनी खाद्य प्रसंस्करण इकाइयां परिचालन में हैं;

(ख) इन इकाइयों में कुल कितना निवेश किया गया तथा इसका उत्पादन कितना रहा; और

(ग) राज्यों में नए खाद्य उद्योगों तथा शीतागार स्थापित करने के लिए गत तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा प्रदान की गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय) : (क) और (ख) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना के लिए कार्यान्वयन एजेंसियों/उद्यमियों को सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योग संगठित और असंगठित दोनों क्षेत्रों में हैं इसलिए उड़ीसा समेत देश में खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों के उत्पादन और निवेश के आंकड़े केंद्रीय रूप से नहीं रखे जाते हैं। दसवीं योजना अवधि, यानी 2002–03 से 2006–07 के दौरान उड़ीसा के विभिन्न जिलों में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना/विस्तार/आधुनिकीकरण के लिए अनुदान हेतु मंत्रालय में 57 आवेदन पत्र प्राप्त हुए हैं।

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान उड़ीसा में नए खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों की स्थापना के लिए सरकार द्वारा उपलब्ध कराई गई वित्तीय सहायता के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:–

वर्ष	अनुमोदित मामलों की संख्या	राशि (लाख रुपये में)
2004–05	1	50.00
2005–06	4	44.47
2006–07	3	150.00

उपर्युक्त अवधि के दौरान इस राज्य में कोई शीतागार परियोजना अनुमोदित नहीं की गई है।

पूर्णा में वैगन वर्कशॉप

2382. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार दक्षिण मध्य रेल के अन्तर्गत पूर्णा में एक कैरेज वैगन वर्कशॉप स्थापित करने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

बरहज से रेलसेवा

2383. श्री हरिकेवल प्रसाद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देवरिया के बरहज से गोरखपुर, छपरा तथा वाराणसी के लिए कोई रेल सेवा उपलब्ध नहीं है;

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

(ग) इस क्षेत्र के लोगों को रेल संपर्क प्रदान करने के लिए रेलवे ने क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) जी हां। इस समय, बरहज बाजार से गोरखपुर, छपरा और वाराणसी को जोड़ने के लिए कोई सीधी गाड़ी सेवा उपलब्ध नहीं है। बहरहाल, 4 जोड़ी गाड़ी सेवाएं बरहज बाजार को सलेमपुर से जोड़ती हैं जो कि इन सभी स्थानों से भली-भांति जुड़ा हुआ है। परिचालनिक कठिनाइयों तथा संसाधनों की तंगी के कारण बरहज बाजार से गोरखपुर, छपरा तथा वाराणसी तक सीधी गाड़ी सेवाएं शुरू करना फिलहाल व्यावहारिक नहीं है।

[अनुवाद]

विमान यात्रियों के अधिकार संबंधी चार्टर

2384. श्री कुलदीप बिश्नोई : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार चूककर्ता एयरलाइनों को नियंत्रित करने के लिए विमान यात्रियों के अधिकारों संबंधित एक चार्टर तैयार करने का है;

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

(ग) सरकार द्वारा विलम्बित उड़ानों, सामान खोने और सीट से अधिक बुकिंग के मामले में विमान यात्रियों को उदार रूप से क्षतिपूर्ति दिया जाना सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) जी नहीं। सेवाओं के स्तर को विनियमित करने के स्थान पर, सरकार यात्रियों के लिए सेवाओं का कतिपय मूल स्तर बनाए रखने के लिए एयरलाइनों को प्रोत्साहित करेगी। सरकार एयरलाइनों को या तो लोकपाल के माध्यम से अथवा अन्य किसी उपयुक्त तरीके से स्व-विनियमन की प्रणाली अपनाने के लिए भी प्रोत्साहित करेगी।

(ग) सभी अनुसूचित एयरलाइनों ने अपनी वैबसाइटों पर उड़ानों के एहकरण/विलम्ब की स्थिति में विमान किरायों की वापसी, गुमशुदा सामान आदि की स्थिति में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया प्रदर्शित की है। इस संबंध में, यात्रियों के दावों का निपटान एयरलाइनें अपनी कम्पनी की नीति के अनुसार करती हैं।

पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतें

2385. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पेट्रोलियम और पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतें तय करने के लिए एक विनियामक की नियुक्ति करने का है;

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

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में तीव्र बढ़ोत्तरी को ध्यान में रखते हुए सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां (ओएमसीज) घरेलू एलपीजी और पीडीएस मिट्टी तेल जैसे राजसहायता प्राप्त उत्पादों के मूल्यों को बनाए रखने के अतिरिक्त सरकार के परामर्श से पेट्रोल और डीजल की मूल्य बढ़ोत्तरी को नियंत्रित कर रही है। सरकार ने 'पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006' के अंतर्गत पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड का भी गठन किया है। अधिनियम की धारा 11 के अनुसार बोर्ड अन्य बातों के साथ-साथ अधिसूचित पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों और उनकी प्रेषण दरों पर मानिटरिंग करेगा तथा पेट्रोलियम व पेट्रोलियम उत्पादों के विपणन से जुड़े हुए तत्वों द्वारा प्रतिबंधित व्यापार गतिविधियों को नियंत्रित करने के लिए सुधारात्मक उपाय करेगा/करता है।

सांस्कृतिक उपकरण

2386. श्री विजय कृष्ण : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में शैक्षणिक संस्थानों को सांस्कृतिक उपकरणों की आपूर्ति हेतु कोई योजना है;

(ख) इस योजना की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान राज्यवार विशेषकर बिहार और संघ राज्य क्षेत्र दिल्ली में इस योजना के अंतर्गत कौन–सी परियोजनाएं शुरू/क्रियान्वित की गई हैं;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान राज्यवार कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) संस्कृति मंत्रालय, देश में शैक्षणिक संस्थानों को सांस्कृतिक उपस्करों की आपूर्ति की किसी स्कीम का सीधा कार्यान्वयन नहीं कर रहा है। तथापि, संस्कृति मंत्रालय के अधीन सांस्कृतिक स्रोत एवं प्रशिक्षण केन्द्र (सी सी आर टी) की 'विद्यार्थियों में संस्कृति का प्रसार' नामक एक स्कीम है जिसके तहत विभिन्न स्कूलों (शैक्षिक संस्थानों) से अध्यापकों को उस समय सांस्कृतिक किटों की आपूर्ति की जाती है जब उन्हें समय–समय पर विभिन्न राज्यों द्वारा 'सी सी आर टी अनुकूलन प्रशिक्षण कार्यक्रम' में भाग लेने के लिए प्रतिनियुक्त किया जाता है। उक्त स्कीम की अनिवार्य विशेषताओं का उल्लेख संलग्न विवरण–I में दिया गया है।

(ग) सूचना संलग्न विवरण–II में दी गई है।

(घ) और (ङ) सूचना संलग्न विवरण–III में दी गई है।

विवरण–I

'अनुकूलन प्रशिक्षण कार्यक्रम' में जिन अध्यापकों को प्रशिक्षित किया जाता है उन्हें सांस्कृतिक किट (उपस्कर) प्रदान की जाती है। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

(i) एक कैसेट टेप रिकॉर्डर

(ii) एक 35 एम. एम. स्लाइड प्रोजेक्ट

(iii) स्लाइड एल्बम–1 जिसमें प्रकृति, पर्यावरण, वास्तुशिल्प, चित्रकारी तथा हथकरघा पर 520 स्लाइडें होती हैं।

(iv) स्लाइड एल्बम–2 जिसमें वाद्य यंत्रों, नृत्यों, पारम्परिक रंगमंच रूपों, लोक एवं जनजातीय वाद्य यंत्रों पर 348 स्लाइडें शामिल हैं।

(v) भारतीय कला एवं संस्कृति के विभिन्न पहलुओं पर 9 अदद प्री–रिकॉर्डेड ऑडियो कैसेट टेप।

(vi) भारतीय कला एवं संस्कृति के विभिन्न पहलुओं पर 20 अदद सांस्कृतिक पैकेज।

विवरण-II

सी सी आर टी ने निम्नलिखित ब्यौरों के अनुसार देश के विभिन्न राज्यों में शैक्षिक संस्थानों को विभिन्न 'अनुकूलन प्रशिक्षण कार्यक्रम' में सांस्कृतिक किटें जारी की हैं।

राज्य	2004–05	2005–06	2006–07
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	61	32	59
अरुणाचल प्रदेश	0	6	8
असम	37	39	109
बिहार	11	13	24
छत्तीसगढ़	45	18	31
गोवा	3	6	–
गुजरात	39	18	45
हरियाणा	7	5	4
हिमाचल प्रदेश	12	4	6
जम्मू और कश्मीर	5	3	18
झारखंड	2	3	2
कर्नाटक	99	96	80
केरल	7	23	31
मध्य प्रदेश	23	22	23
महाराष्ट्र	85	154	140
मणिपुर	1	12	–
मिजोरम	–	4	11
नागालैंड	1	–	11
उड़ीसा	16	13	25

1	2	3	4
पांडिचेरी	5	–	–
पंजाब	19	9	7
राजस्थान	21	41	59
सिक्किम	1	–	–
तमिलनाडु	57	40	52
उत्तरांचल	32	26	21
उत्तर प्रदेश	2	27	16
पश्चिम बंगाल	30	59	53
दिल्ली	3	3	–

विवरण-III

गत तीन वर्षों के दौरान सांस्कृतिक किटों पर किए गए व्यय (वित्तीय सहायता) के राज्यवार ब्यौरे

(राशि लाख रु. में)

राज्य	2004–05	2005–06	2006–07
1	2	3	4
आंध्र प्रदेश	6.71	3.52	6.49
अरुणाचल प्रदेश	–	0.66	0.88
असम	4.07	4.29	11.99
बिहार	1.21	1.43	2.64
छत्तीसगढ़	4.95	1.98	3.41
गोवा	0.33	0.66	–
गुजरात	4.29	1.98	4.95
हरियाणा	0.77	0.55	0.44
हिमाचल प्रदेश	1.32	0.44	0.66
जम्मू और कश्मीर	0.55	0.33	1.98
झारखंड	0.22	0.33	0.22
कर्नाटक	10.89	10.56	8.80
केरल	0.77	2.53	3.41
मध्य प्रदेश	2.53	2.42	2.53
महाराष्ट्र	9.35	16.94	15.40
मणिपुर	0.11	1.32	–
मिजोरम	–	0.44	1.21
नागालैंड	0.11	–	1.21
उड़ीसा	1.76	1.43	2.75
पांडिचेरी	0.55	–	–
पंजाब	2.09	0.99	0.77
राजस्थान	2.31	4.51	6.49
सिक्किम	0.11	–	–
तमिलनाडु	6.27	4.40	5.72
उत्तरांचल	3.52	2.86	2.31
उत्तर प्रदेश	0.22	2.97	1.76
पश्चिम बंगाल	3.30	6.49	5.83
दिल्ली	0.33	0.33	–

तापा मंडी खुदरा बिक्री केन्द्र

2387. श्री अधीर चौधरी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि एचपीसीएल अपने तापा मंडी के क्षेत्रीय कार्यालय (आरओ) डीलर पर लुधियाना स्थित अपनी बहुमूल्य भूमि को अवैध तथा अव्यावहारिक निबंधन व शर्तों पर एचपीसीएल को पट्टे पर देने के लिए अवैध रूप से दबाव डाल रहा है;

(ख) क्या नीति में एमएस सुविधा को उनके मूल स्थान से 100 किलोमीटर से अधिक दूर आंशिक रूप से स्थानांतरिक करना अनुमत्य है जैसा कि तापा मंडी खुदरा बिक्री केन्द्र के मामले में किया गया है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस अवैध आंशिक रूप से स्थानांतरण को रद्द करने के लिए आवश्यक निर्देश जारी करने का है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने सूचित किया है कि मैसर्स बुधराम अग्रवाल, तापा, संगरूर, पंजाब को, एकमात्र स्वामी के रूप में श्री विजय कुमार के पक्ष में डीलर स्वामित्व वाले खुदरा बिक्री केन्द्र (आरओ) के रूप में, 1966 में चालू किया गया था। इस आरओ पर औसत बिक्री अप्रैल, 2002 से जनवरी, 2003 की बिक्री मात्रा के आधार पर 19 कि.ली. एमएस और 173 कि.ली. एचएसडी प्रति मास थी। मैसर्स बुधराम अग्रवाल, तापा, जिला संगरूर, पंजाब की मोटर स्पिरिट (एमएस) सुविधा फरवरी, 2003 मे हाईबोवाल, लुधियाना में स्थानांतरित की गई थी। स्थानान्तरण प्रस्ताव इस शर्त के तहत अनुमोदित किया गया था कि मूल और स्थानांतरित स्थल एचपीसीएल को सुपरस्ट्रक्चर सहित पट्टे पर दे दिए जाएंगे। तापा, संगरूर, पंजाब में मूल स्थल 1.8.2003 को पट्टे पर ले लिया गया था। स्थानांतरित स्थल के लिए पट्टे का पंजीकरण हाईबोवाल में एमएस सुविधा चालू किए जाने से पहले नहीं हुआ। डीलर ने पट्टे का पंजीकरण बाद में भी नहीं कराया। इसलिए हाईबोवाल, जिला लुधियाना में आंशिक रूप से स्थानांतरित स्थल को एमएस आपूर्तियां जुलाई, 2005 से निलंबित कर दी गईं। डीलर ने पक्षकारों के बीच समझौते के अनुसार गलती की थी, इसलिए एचपीसीएल ने हाईबोवाल, लुधियाना के लिए पट्टे पर हस्ताक्षर करने के लिए 16.1.2006 को न्यायालय में विशिष्ट निष्पादन मुकदमा दायर कर दिया।

एचएसडी और एमएस के आंशिक स्थल परिवर्तन की अनुमति बाजार/व्यवसाय क्षेत्र की किसी श्रेणी में और किसी भी जिला/राज्य में किसी नए स्थान के लिए दिनांक 17.11.2005 के नए दिशानिर्देशों के लागू होने से पहले थी। आरओज के स्थानांतरण संबंधी वर्तमान दिशानिर्देशों के अनुसार आरओ के आंशिक स्थानांतरण की अनुमति नहीं है।

पेट्रो रसायन का उत्पादन

2388. श्री परसुराम माझी : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान वर्षवार पेट्रो रसायनों के उत्पादन के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए थे तथा क्या उपलब्धियां रही हैं;

(ख) क्या सरकार ने पेट्रो रसायनों के उत्पादन को बढ़ाने के लिए कदम उठाए हैं; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पेट्रोरसायन की अनुमानित चक्रित वार्षिक वृद्धि दर (सीएआरजी) 11 प्रतिशत थी और प्राप्त वास्तविक वृद्धि 6 प्रतिशत (सीएआरजी) रही है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रमुख पेट्रोरसायनों के वर्षवार उत्पादन का ब्यौरा निम्नानुसार है:–

उत्पादन (000 मी. टन)

प्रमुख पेट्रोरसायन	2002–03	2003–04	2004–05	2005–06	2006–07
सिन्थेटिक फाइबर्स/यार्न	1755	1868	1875	1906	2244
पालीमर्स	4175	4499	4776	4768	5183
इलेस्टोमर्स (सिन्थेटिक रबर्स)	82	87	97	110	101
सिन्थे. डिटर्जेन्ट इन्टरमी	447	453	488	555	556
परफॉरमेन्स प्लास्टिक	95	99	113	127	133
कुल प्रमुख पेट्रोरसायन	6554	7006	7349	7466	8217

(ख) और (ग) पेट्रोरसायन क्षेत्र लाइसेंसमुक्त और अविनियमित है। सरकार की नीति पेट्रोरसायन क्षेत्र में निवेश को बढ़ाव देना है।

ग्यारहवीं योजना अवधि के दौरान निम्नलिखित पेट्रोरसायन परियोजनाएं प्रक्रियाधीन हैं।

कम्पनी	फीडस्टाक	2005–06 विद्यमान ईथीलीन क्षमता	प्रस्तावित ईथीलीन क्षमता	अनुमानित निवेश
गेल, पाटा (विस्तार)	गैस	0.30	0.40	रु. 650 करोड़
एचपीएल, हल्दिया (विस्तार)	नेफ्था	0.52	0.67	रु.650 करोड़
आईओसी, (पानीपत) (नया)	गैस/नेफ्था	0	0.80	रु.16,000 करोड़
गेल, असम (नया)	गैस/नेफ्था	0	0.22	रु.5460 करोड़
आरआईएल, जामनगर (नया)	गैस की रिफाइनरी	0	2.00	रु.13,500 करोड़
ओएनजीसी, दहेज (नया)	एलएनजी/नेफ्था	0	1.50	रु.14,000 करोड़
	योग	0.82	5.59	रु.50,260 करोड़

ग्यारहवीं योजना में ईथीलीन क्षमता में निवल वृद्धि 4.77 मिलियन मीट्रिक टन होने का अनुमान है।

पायलटों को सस्ते प्रशिक्षण का प्रावधान

2389. श्रीमती प्रिया दत्त : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में सरकार तथा निजी प्रबंधन द्वारा चलाए जा रहे पायलट प्रशिक्षण संस्थानों की संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार को जानकारी है कि भारत में व्यावसायिक पायलट लाइसेंस प्राप्त करने के इच्छुक अभ्यर्थियों के लिए प्रशिक्षण पाठ्यक्रम बेहद महंगे हैं, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि हां, तो क्या भारत में सरकारी तथा निजी प्रशिक्षण संस्थानों के माध्यम से वहनीय लागत पर प्रशिक्षण हेतु कोई नीति तैयार की गई है;

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

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

(च) भारत में वहनीय लागत पर पायलटों को प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) देश में 42 उड़ान प्रशिक्षण संस्थान हैं। जिनमें से 26 प्रचालनिक हैं जो प्राइवेट पायलट लाइसेंस, वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस जैसे विभिन्न लाइसेंसों के लिए प्रशिक्षण उपलब्ध कराते हैं। इन प्रचालनरत संस्थानों में से 14 को राज्य सरकारें चला रही हैं, जबकि इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी (इग्नुआ) केन्द्रीय सरकार के तहत एक स्वायत्त सोसायटी हैं। शेष 11 संस्थानों को निजी उद्यम चला रहे हैं।

(ख) उड़ान प्रशिक्षण की लागत ऐसे प्रशिक्षण के इनपुट्स की लागत के अनुरूप होती है।

(ग) और (घ) सरकार की नीति के अनुसार, नागर विमानन महानिदेशालय ने प्राइवेट पायलट लाइसेंस (पीपीएल) स्तर तक निःशुल्क उड़ान प्रशिक्षण देने के लिए अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के 40 अभ्यर्थियों को छात्रवृत्तियां प्रदान करने की एक योजना भी अपनाई है। जनजातीय कार्य मंत्रालय की भी अनुसूचित जनजाति के 10 अभ्यर्थियों को वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस (सीपीएल) स्तर तक उड़ान प्रशिक्षण उपलब्ध कराने की एक योजना है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

(च) डीजीसीए द्वारा सरकारी उड़ान प्रशिक्षण संस्थानों की प्रशिक्षण लागत 3720/– रुपये प्रति घंटे की दर पर नियत की गई है। इसके अतिरिक्त, सरकार इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी में उड़ान प्रशिक्षण पर तथा राष्ट्रीय वाहकों की ओर से अनुदान सहायता के रूप में सब्सिडी भी दी जा रही है।

तमिलनाडु में लंबित रेल लाइनें

2390. श्री एम. अप्पादुरई :

श्री एस.के. खारवेनथन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को तमिलनाडु में दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण तथा नई रेल लाइन परियोजनाओं से संबंधित कुछ परियोजनाओं के निष्पादन में बहुत विलंब की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या लंबित परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करने के लिए बाह्य स्रोतों से धनराशि की सहायता मांगी गई है;

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

(ङ) लंबित परियोजनाओं को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) परियोजनाओं की परिपक्वता अवधि मुख्यतः संस्थानों की तंगी और ठेकेदार की विफलता के कारण लंबित हैं। बेंगलोर–सत्यमंगलम और करूर–सेलम नई लाइनें और इरूगुर–कोयम्बटूर दोहरीकरण परियोजना की प्रगति मुकदमेबाजी/भूमि अधिग्रहण, वन विभाग की स्वीकृति इत्यादि में विलंब के कारण प्रभावित हैं।

(ग) और (घ) सार्वजनिक/निजी भागीदारी राज्य सरकार द्वारा लागत में भागीदारी, राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए रक्षा मंत्रालय और वित्त मंत्रालय के माध्यम से वित्त पोषण के जरिए अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए पहल की गई है। शीघ्र पूरा करने के लिए आन्तरिक संसाधन जुटाने के माध्यम से निधियां भी आबंटित की गई हैं।

(ङ) आमान परिवर्तन के 371 कि.मी. और दोहरीकरण के 94 कि.मी. को वर्ष 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। शेष कार्य संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार आगामी वर्षों में पूरा किया जायेगा।

ओएनजीसी द्वारा दान दी गई राशि

2391. श्री ललित मोहन शुक्ल वैद्य : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) सामाजिक सरोकारों के लिए विभिन्न संस्स्थानों को दानस्वरूप धनराशि प्रदान करता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार ओएनजीसी द्वारा कुल कितनी राशि दानस्वरूप दी गई है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान विशेषकर पूर्वोत्तर क्षेत्र में जिन संस्थानों को दानस्वरूप राशियां दी गई हैं उनके नाम और पते क्या हैं; और

(घ) ऐसे दान प्राप्त करने के लिए संस्थाओं की पात्रता हेतु अपेक्षित मानदंड क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) नैगम सामाजिक दायित्व (सीएसआर) नीति के अधीन निम्नलिखित कार्यों के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराती है:–

(1) शिक्षा

(2) स्वास्थ्य रक्षा

(3) उद्यमिता

(4) जल प्रबंधन

(5) आपदा राहत तथा

(6) सामाजिक प्रयोजन

(ख) ओएनजीसी द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान सीएसआर नीति के अधीन जारी की गई वित्तीय सहायता की राशि इस प्रकार है:–

वर्ष	सहायता (करोड़ रुपए)
2004–05	44.46*
2005–06	31.51
2006–07	34.50 (लगभग)

* इसमें सुनामी के लिए प्रधानमंत्री सहायता कोष में 15 करोड़ रुपए से अधिक की सहायता शामिल है।

(ग) ओएनजीसी ने पिछले तीन वर्षों में सीएसआर नीति के अधीन इस सहायता का अपने प्रचालन क्षेत्रों, कार्यस्थलों में और उसके आसपास शिक्षा, स्वास्थ्य रक्षा, उद्यमिता, जल प्रबंधन तथा आपदा राहत के क्षेत्रों में विस्तार किया है। विभिन्न शैक्षिक संस्थानों में सूचना प्रौद्योगिकी की सुविधाएं स्थापित कराने, पीने के पानी के लिए गहरे नलकूप लगाने, स्वास्थ्य रक्षा के अधीन सेनिटरी सुविधाएं देने तथा डेयरी सहकारिता आदि के लिए स्वयं सहायता समूहों के विकास के अलावा, ओएनजीसी ने असम, मणिपुर, त्रिपुरा, मिजोरम तथा अरूणाचल प्रदेश में राज्य वार व्यापक कार्य प्रारंभ किए हैं।

(घ) सीएसआर नीति के अधीन वित्तीय सहायता के लिए पात्रता हेतु निम्नलिखित शर्तें पूरी करनी होती हैं:–

(1) एनजीओ/संस्थान के मामले में, इसे पंजीकृत, सरकार द्वारा मान्यताप्राप्त तथा कम से कम 3 वर्षों से अस्तित्व में होना चाहिए।

(2) एजेंसी/संस्थान को 3 वर्षों के परीक्षित लेखे प्रस्तुत करने चाहिए।

(3) एजेंसी/संस्थान को चार्टर्ड लेखाकर द्वारा विधिवत सत्यापित उपयोग प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना चाहिए।

(4) कार्यान्वयन एजेंसियों/संस्थानों को परियोजना के बारे में विस्तृत जानकारी, अर्थात् परियोजना का उद्देश्य, लाभप्राप्तकर्ता, कार्यनीति, कार्य पद्धति, संसाधन, कार्ययोजना तथा मूल्यांकन योजना प्रस्तुत करनी चाहिए।

(5) एजेंसी/संस्थान के सभी कार्यकलाप निगम के व्यवसाय क्षेत्रों में अथवा उसके आसपास के स्थानों में आरंभ किए जाएंगे।

(6) कार्यान्वयन एजेंसी/संस्थान को कार्य पूरा होने का प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना चाहिए।

(7) एजेंसी/संस्थान को वर्ष में एक बार से अधिक वित्तीय सहायता नहीं दी जायेगी।

घुगुहा डोल, असम का जीर्णोद्धार

2392. डा. अरूण कुमार शर्मा : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (एएसआई) ने असम के धेमानी जिले में ऐतिहासिक घुगुहा डोल के जीर्णोद्धार का कोई प्रस्ताव स्वीकार किया है;

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

(ग) क्या एएसआई ने कार्यक्रम को अधूरा छोड़ दिया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इस ऐतिहासिक स्मारक के संरक्षण तथा जीर्णोद्धार हेतु अन्तिम रूप दिए गए समयबद्ध कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) असम के धेमजी जिले में घुगुहा डोल केन्द्रीय संरक्षित स्मारक नहीं है तथा भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के पास इसके जीर्णोद्धार का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

इस्पात विकास अनुसंधान मिशन की स्थापना

2393. श्री सुग्रीव सिंह :
श्री किसनभाई वी. पटेल :

क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में इस्पात विकास अनुसंधान मिशन स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त मिशन की मुख्य विशेषताएं क्या हैं; और

(ग) उक्त मिशन में देश के विभिन्न इस्पात निर्माताओं की भूमिका और योगदान क्या है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) से (ग) 30.05.2007 को इस्पात मंत्रालय में एक बैठक हुई। इस बैठक में इस्पात विशेषज्ञों और प्रमुख इस्पात उत्पादकों ने बुद्धि-मंथन किया और यह निर्णय लिया कि भारतीय इस्पात उद्योग के लाभ के लिए लोहा और इस्पात क्षेत्र में अनुसंधान एवं विकास कार्यों के लिए अथक प्रयास करने की आवश्यकता है। इस उद्देश्य को पूरा करने के लिए एक निर्णय यह था कि एक स्टील रिसर्च डेवलपमेंट मिशन (एस आर डी एम) यानी एक वर्जुअल सेंटर जो पहले गठित किया गया था, का 10 लाख टन और उससे अधिक की क्षमता वाले प्रमुख इस्पात उत्पादकों से संस्थापित क्षमता के 20-25 रुपए प्रति टन की दर से एक मुश्त प्रत्यक्ष अंशदान से पुनरूद्धार किया जाना चाहिए। अंशदान देने वाली फर्म, एस आर डी एम गवर्निंग बाडी की सदस्य बन सकती हैं।

रानी चेन्नमा एक्सप्रेस और कुर्ला एक्सप्रेस का चिकजाजुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव

2394. श्री जी. एम. सिद्दीश्वर : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को कर्नाटक राज्य में चिकजाजुर और इसके आसपास के लोगों से रानी चेन्नमा एक्सप्रेस और कुर्ला एक्सप्रेस का चिकजाजुर रेलवे स्टेशन पर ठहराव संबंधी कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, हां।

(ख) अभ्यावेदन की जांच की गई है लेकिन वाणिज्यिक औचित्य की कमी के कारण इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

[हिन्दी]

गैस का मूल्य निर्धारण

2395. श्री राजीव रंजन सिंह "ललन" :
श्री तुकाराम गंगाधर गदाख :

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

(क) क्या आर्थिक सलाहकार परिषद ने कावेरी–गोदावरी (केजी) बेसिन से रिलायंस द्वारा निकाली जाने वाली गैस का मूल्य निर्धारित किया है;

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

(ग) क्या उक्त मूल्य निर्धारित करते समय कतिपय मानदंडों/आधार का अनुपालन किया गया था;

(घ) यदि हां, तो उक्त मानदंडों/आधार का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) अन्य गैस प्रदाता/विक्रेता किस दर पर गैस बेच रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) सरकार ने एनईएलपी व्यवस्था के अंतर्गत गैस मूल्य निर्धारण तथा वाणिज्यिक उपयोग से संबंधित मुद्दों पर विचार करने के लिए एक शक्तिप्रदत्त मंत्रिसमूह (ईजीओएम) का गठन किया है।

(ङ) एनईएलपी के अंतर्गत ब्लाकों/संयुक्त उद्यमों/निजी उत्पादकों के लिए वर्तमान गैस मूल्य इस प्रकार है:–

क्षेत्र	गैस मूल्य
पन्ना मुक्ता और ताप्ती	3.96, 4.75 और 5.58 अमरीकी डॉलर प्रति एमएमबीटीयू
राव्वा क्षेत्र	3.5 अमरीकी डालर प्रति एमएमबीटीयू
राव्वा सेटेलाइट	4.30 अमरीकी डालर प्रति एमएमबीटीयू
हजीरा	3.24 अमरीकी डालर प्रति एमएमबीटीयू
सीबी–ओएस/2	3.68 और 4.45 अमरीकी डालर प्रति एमएमबीटीयू
धोलका	2 रुपए प्रति एससीएम
सीबी–ओएसएन–2002/2 (एनएसए. भीमा)	3.45 अमरीकी डालर/1000 घन फुट

[अनुवाद]

वातानुकूलित डिब्बों में यात्री सुविधाओं में कटौती

2396. श्री चन्द्र शेखर दूबे : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने वातानुकूलित डिब्बों में यात्रा के दौरान बेडिंग जैसी कुछ यात्री सुविधाओं में कटौती हेतु कोई आदेश जारी किया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) यदि नहीं, तो क्या रेलवे को जानकारी है कि कुछ ठेकेदार जम्मू से जयपुर, दिल्ली, मुंबई और देश के अन्य भागों में चलने वाली रेलगाड़ियों में, विशेषकर रेलगाड़ी संख्या 2413 और 2414 में घटिया कंबल, एक बेडिंग शीट तथा बिना तौलिया के तकिया और दूसरा बेडिंग शीट दे रहे हैं;

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

(ङ) यात्रियों के लिए बेहतर गुणवत्ता वाली यात्री सुविधाएं सुनिश्चित करने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) कुछ समय से ऐसी कुछ शिकायतें मिल रही हैं। बहरहाल, गाड़ियों में उपलब्ध कराए जा रहे बिस्तरों की मात्रा तथा गुणत्ता को सुनिश्चित करने के लिए नियमित तथा औचक जांचें की जाती हैं। यदि ठेकेदार द्वारा उपलब्ध कराए जा रहे बिस्तर घटिया और गंदे पाए जाते हैं तो इन ठेकेदारों पर जुर्माना लगाया जाता है और यदि आवश्यक समझा जाता है तो उनका ठेका रद्द/समाप्त कर दिया जाता है।

आईओसी, बीपीसी और ओएनजीसी में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना

2397. श्री संतोष गंगवार : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इंडियन आयल कार्पोरेशन, भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन तथा तेल और प्राकृतिक गैस निगम के कितने अधिकारियों/कर्मचारियों ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना अपनायी है तथा इन कंपनियों को छोड़कर कितने अधिकारियों/कर्मचारियों ने बहुराष्ट्रीय कंपनियों में नौकरी कर ली है; और

(ख) इसे रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी) भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन (ओएनजीसी) ने सूचित किया है कि वर्तमान वर्ष के दौरान 1.4.07 से 114 अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना (वीआरएस) अपनाई है। आईओसी, बीपीसीएल और ओएनजीसी ने आगे सूचित किया है कि उनको कर्मचारियों, जो इन कंपनियों से वीआरएस लेने के बाद बहुराष्ट्रीय कंपनियों में काम कर रहे हैं, के बारे में कोई सूचना नहीं मिली है। जबकि कर्मचारी स्वैच्छिक आधार पर सेवानिवृत्ति चुन सकते हैं, किन्तु अत्यंत कुशल एवं योग्य कर्मचारियों को यह विकल्प नहीं दिया जाना सुनिश्चित करने के लिए वीआरएस के अधीन किसी आवेदन को अस्वीकार करने का स्वनिर्णय प्रबंध के पास होता है।

[हिन्दी]

टिकटों की बिक्री में अधिकृत रेल एजेन्टों द्वारा अनियमितताएं

2398. श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी :
श्री एस. के. खारवेनथन :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिकृत रेल एजेन्टों को टिकटों की बिक्री में अनियमितताओं में लिप्त पाया गया है;

(ख) यदि हां, तो गत दो वर्षों और चालू वर्ष में ऐसी अवैध गतिविधि में लिप्त पाए गए अधिकृत एजेंटों का ब्यौरा क्या है;

(ग) ऐसे एजेन्टों के विरूद्ध रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) ऐसी गतिविधियों को रोकने के लिए रेलवे द्वारा कौन-से उपचारात्मक उपाय किए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

[अनुवाद]

नए संग्रहालयों का निर्माण

2399. श्री हितेन बर्मन : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने केन्द्र द्वारा प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत नए संग्रहालयों के निर्माण हेतु राज्य सरकारों को सहायता दी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान राज्य-वार विशेषकर पश्चिम बंगाल को कितनी धनराशि उपलब्ध कराई गई है; और

(ग) उन परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है जिनके लिए ये निधियां प्रदान की गई हैं और इन परियोजनाओं की प्रगति का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ग) जी, नहीं। तथापि, संस्कृति मंत्रालय "क्षेत्रीय एवं स्थानीय संग्रहालयों का संवर्धन एवं सुदृढ़ीकरण" पर एक स्कीम का कार्यान्वयन करता है। इस स्कीम में नये संग्रहालयों के निर्माण हेतु वित्तीय सहायता शामिल नहीं है। इस स्कीम के तहत अन्यों के साथ-साथ राज्य सरकार संग्रहालयों को निधि के नवीकरण/मरम्मत/विस्तार एवं आधुनिकीकरण, आरक्षित संग्रहों के भंडारण/आधुनिकीकरण, प्रकाशन, संरक्षण प्रयोगशाला/संरक्षण परियोजना, संग्रहालय पुस्तकालय, उपस्कर एवं प्रलेखन और सिक्किम सहित पूर्वोत्तर राज्यों में राज्य सरकार संग्रहालयों के बुनियादी ढांचे के विकास हेतु सहायता प्रदान की जाती है।

इस स्कीम के तहत गत तीन वर्षों के दौरान मंजूर की गई परियोजनाओं के राज्यवार ब्यौरे तथा जारी की गई निधियों की स्थिति संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

गत तीन वर्षों के दौरान "क्षेत्रीय एवं स्थानीय संग्रहालयों का संवर्धन एवं सुदृढ़ीकरण" की स्कीम के तहत राज्य सरकार संग्रहालयों के लिए मंजूर किए गए अनुदानों के ब्यौरे दर्शाने वाला ब्यौरा

क्र. सं.	संगठन का नाम एवं पता	राज्य	स्वीकृत राशि (रुपए में)	जारी की गई निधियों की स्थिति
1	2	3	4	5
		2004 - 2005		
1.	राष्ट्रीय गांधी संग्रहालय, राजघाट	दिल्ली	36,00,000/-	पहली किस्त के रूप में 27,00,000/- रुपए जारी किए गए।

1	2	3	4	5
2.	कुमारन आसन राष्ट्रीय संस्कृति संस्थान, तिरूवनंतपुरम	केरल	5,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 3,75,000/– रुपए जारी किए गए।
3.	रामवण संग्रहालय, सतना	मध्य प्रदेश	10,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 7,50,000/– रुपए जारी किए गए।
4.	राजकीय नृत्य महाविद्यालय, कला एवं संस्कृति विभाग	मणिपुर	5,50,000/–	पहली किस्त के रूप में 4,12,500/– रुपए जारी किए गए।
5.	राज्य संग्रहालय, कोहिमा	नागालैंड	89,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 50,00,000/– रुपए जारी किए गए।
6.	राजकीय संग्रहालय, पाली	राजस्थान	5,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 3,75,000/– रुपए जारी किए गए।
7.	राजकीय संग्रहालय, माउंटआबू	राजस्थान	20,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 15,00,000/– रुपए जारी किए गए।
8.	राजकीय संग्रहालय, एगमोर	तमिलनाडु	50,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 37,50,000/– रुपए जारी किए गए।
9.	बांगिया साहित्य परिषद, कोलकाता	पश्चिम बंगाल	16,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 12,00, 000/– रुपए जारी किए गए।
10.	राज्य पुरातत्व संग्रहालय, कोलकाता	पश्चिम बंगाल	57,46,000/–	पहली किस्त के रूप में 43,09,500/– रुपए जारी किए गए।
		2005-2006		
1.	मणिपुर राज्य कला अकादमी, इंफाल	मणिपुर	4,50,000/–	पहली किस्त के रूप में 3, 37,500/– रुपए जारी किए गए।
2.	कला एवं संस्कृति विभाग, मिजोरम सरकार	मिजोरम	3,00,00,000/–	पहली किस्त के रूप में2, 25,00,000/– रुपए जारी किए गए।
3.	उड़ीसा राज्य संग्रहालय, भुवनेश्वर	उड़ीसा	5,12,000/–	पहली किस्त के रूप में 3,84,000/– रुपए जारी किए गए।
4.	राजकीय संग्रहालय, झांसी	उत्तर प्रदेश	32,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 24, 00,000/– रुपए जारी किए गए।
		2006 - 2007		
1.	पुरातत्व एवं संग्रहालय, आंध्र प्रदेश राज्य संग्रहालय	आंध्र प्रदेश	1,58,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 1,18,50,000/– रुपए जारी किए गए।

1	2	3	4	5
2.	आंध्र प्रदेश पुरातत्व, संग्रहालय हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	1,66,54,064/–	पहली किस्त के रूप में 1,24,90,548/– रुपए जारी किए गए।
3.	आंध्र प्रदेश, राज्य फोटो संग्रहालय हैदराबाद	आंध्र प्रदेश	1,50,74,000/–	पहली किस्त के रूप में 1,13,05,500/– रुपए जारी किए गए।
4.	जिला पुरातत्व संग्रहालय, कुर्नूल	आंध्र प्रदेश	48,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 36,00, 000/– रुपए जारी किए गए।
5.	हॉकिन्स संग्रहालय, आंध्र प्रदेश पुलिस अकादमी	आंध्र प्रदेश	50,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 37,50,000/– रुपए जारी किए गए।
6.	श्री कृष्णा संग्रहालय, कुरूक्षेत्र	हरियाणा	8,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 6,00,000/– रुपए जारी किए गए।
7.	मणिपुर फिल्म एवं ग्रंथीय संग्रहालय इम्फाल	मणिपुर	8,70,000/–	पहली किस्त के रूप में 6,52,750/– रुपए जारी किए गए।
8.	आई एन ए संग्रहालय, इम्फाल	मणिपुर	13,81,606/–	पहली किस्त के रूप में 10,36,205/– रुपए जारी किए गए।
9.	मणिपुर राज्य कला अकादमी	मणिपुर	16,32,700/–	पहली किस्त के रूप में 12,24,525/– रुपए जारी किए गए।
10.	विलियमसन संगमा संग्रहालय, शिलौंग	मणिपुर	2,17,80,000/–	पहली किस्त के रूप में 1,63,35,000/– रुपए जारी किए गए।
11.	राज्य संग्रहालय	नागालैंड	80,00,000/–	पहली किस्त के रूप में 60,00,000/– रुपए जारी किए गए।
12.	किशिंग संग्रहालय, मयूर भंज	उड़ीसा	10,13,824/–	पहली किस्त के रूप में 7,60,368/– रुपए जारी किए गए।
13.	उड़ीसा राज्य पुरातत्व, भुवनेश्वर	उड़ीसा	5,28,000/–	पहली किस्त के रूप में 3,96,000/– रुपए जारी किए गए।
14.	बारीपाडा संग्रहालय, मयूर भंज	उड़ीसा	2,28,000/-	पहली किस्त के रूप में 171,000/– रुपए जारी किए गए।
15.	दरवान सिंह संग्रहालय, लैंडडाउन	उत्तरांचल	30,02,526/–	पहली किस्त के रूप में 22,51,894/– रुपए जारी किए गए।
16.	मालदा संग्रहालय, मालदा	पश्चिम बंगाल	20,07,228/–	पहली किस्त के रूप में 15,05,421/– रुपए जारी किए गए।

[हिन्दी]

चिरिया खान तथा 'इस्को' का 'सेल' में विलय

2400. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता : क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चिरिया खान तथा इण्डियन आयरन एण्ड स्टील कंपनी (इस्को) का भारतीय इस्पात प्राधिकरण लिमिटेड (सेल) में विलय हो गया है तथा सेल ने सरकार को चिरिया खान के जीर्णोद्धार हेतु आवेदन दिया है;

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

(ग) क्या खान तथा भू–विज्ञान विभाग ने सेल के स्थान पर किसी अन्य निजी कंपनी को चिरिया खान देने की सिफारिश की है;

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

(ङ) क्या सेल को चिरिया खान न दिये जाने की स्थिति में बोकारो, दुर्गापुर तथा भिलाई इस्पात संयंत्र बंद हो जाएंगे; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) और (ख) जी, हां। चिरिया माइंस सहित इंडियन आयरन एंड स्टील कंपनी लिमिटेड (इस्को) का दिनांक 16 फरवरी, 2006 से स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) के साथ विलय कर दिया गया था। इस्को/सेल ने चिरिया के सभी 6 खनन पट्टों के नवीकरण का आवेदन प्रस्तुत किया था। झारखंड सरकार ने 6 पट्टों में से 3 खनन पट्टों को सारिज कर दिया और शेष 3 पट्टों की अवधि डीम्ड एक्सटेंशन के अतर्गत है। सेल ने झारखंड में अपनी विस्तार योजना भी राज्य सरकार को मार्च, 2006 में प्रस्तुत की है जिसमें चिरिया माइंस का पुनरूद्धार/विस्तार भी शामिल है। इसके अलावा सेल ने अप्रैल, 2007 मे 50 वर्षों की लौह–अयस्क की आवश्यकता सहित अपनी ब्राउनफील्ड तथा ग्रीनफील्ड विस्तार योजना झारखंड सरकार तथा खान मंत्रालय, भारत सरकार को प्रस्तुत की है।

(ग) और (घ) मामला न्यायाधीन है।

(ङ) और (च) पूर्वी क्षेत्र में अपने इस्पात संयंत्रों अर्थात दुर्गापुर इस्पात संयंत्र (दुर्गापुर, पश्चिम बंगाल), राउरकेला इस्पात संयंत्र (राउरकेला, उड़ीसा) बोकारो इस्पात संयंत्र (बोकारो, झारखंड) तथा इस्को इस्पात संयंत्र (बर्नपुर, पश्चिम बंगाल) की लौह अयस्क की आवश्यकता पूरी करने के लिए चिरिया माइंस को एक केन्द्रीय खान के रूप में विकसित किया जायेगा। समग्र आधार पर सेल की 50 वर्षों की लौह अयस्क की आवश्यकता सहित ब्राउनफील्ड तथा ग्रीनफील्ड विस्तार योजना के लिए सेल के पास मौजूद लौह–अयस्क भंडार 50 वर्षों की आवश्यकता पूरी करने के लिए पर्याप्त नहीं होगा। सेल के लिए चिरिया माइंस अधिप्राप्त करने के लिए सतत् प्रयास किए जा रहे हैं।

एलपीजी की बिक्री दर

2401. श्री रामजीलाल सुमन :
श्री सूरज सिंह :

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

(क) क्या देश में रसोई गैस के बिक्री मूल्य पर नियंत्रण के अभाव में यह विभिन्न दरों पर बेची जा रही है;

(ख) यदि हां, तो तथ्यों का ब्यौरा क्या है तथा उपभोक्ताओं को बेची जा रही गैस के मूल्य पर सरकारी नियंत्रण की कमी के क्या कारण हैं;

(ग) देश में मौजूदा गैस की कीमतों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) अधिक मूल्य पर गैस बेचने वाली एजेंसियों के नाम क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) 14.2 कि.ग्रा. घरेलू एलपीजी सिलेंडर का खुदरा बिक्री मूल्य अंतर्देशीय भाड़े, अप्रतिदेय करों आदि में अंतर के कारण अलग–अलग राज्यों में अलग–अलग होते हैं। चार महानगरों में 14.2 कि.ग्रा. एलपीजी सिलेंडर के खुदरा बिक्री मूल्य नीचे दिये गये हैं।

महानगर का नाम	खुदरा बिक्री मूल्य रु./सिलेंडर
दिल्ली	294.75
मुंबई	297.95
चेन्नई	288.10
कोलकाता	300.50

(घ) सार्वजनिक क्षेत्र तेल विपणन कंपनियों (ओएमसीज) अर्थात् इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड, भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा नियुक्त सभी डिस्ट्रीब्यूटर ऊपर निम्नलिखित दरों पर घरेलू एलपीजी की बिक्री कर रहे हैं।

यात्री रेल सेवा का विस्तार

2402. श्री टेकलाल महतो : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या स्थानीय रेल यात्रियों ने झारखंड में बाजडीह और भेगा के बीच चलने वाली यात्री गाड़ी सं. 451 को खानडीह रेलवे स्टेशन तब बढ़ाने की मांग की है;

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

(ग) रेलवे की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी, हां। माननीय सांसदों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं।

(ग) इस मामले की जांच की गई है लेकिन भागा में रेक की अपर्याप्त पड़ाव अवधि के कारण इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया।

[अनुवाद]

भारत और बांग्लादेश के बीच रेल संपर्क

2403. श्री बसुदेव आचार्य :
श्री सनत कुमार मंडल :
श्री हंसराज गं. अहीर :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और बांग्लादेश के बीच ढाका तक रेल सेवा तथा अन्य मामलों पर वार्ता हुई है जैसा कि 2 अगस्त, 2007 के 'बिजनेस लाइन' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है/किए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) 19 फरवरी, 2007 को विदेश मंत्री के ढाका दौरे के दौरान वर्ष 2001 में सियालदह और जमुना पुल के बीच यात्री गाड़ी सेवा शुरू करने पर सहमति हुई थी, बांग्लादेश ने सियालदह (कोलकाता)–जमशेदपुर (ढाका) के बीच पैसेंजर ट्रेन सेवा के शीघ्र परिचालन पर सहमति जताई थी। इस पर मार्च 2007 में ढाका में आयोजित अन्तः सरकार रेलवे की बैठक मे दोनों देशों ने पुनः अपनी सहमति जताई है।

भारतीय रेलवे ने 8 जुलाई 2007 को पैसेंजर गाड़ी को चलाकर परीक्षण किया है। 9–10 जुलाई 2007 को ढाका में आयोजित अन्तः सरकार बैठक में दोनों देशों ने पैसेंजर गाड़ी का वाणिज्यिक परिचालन शुरू करने की इच्छा जाहिर की थी बशर्ते कि दोनों देशों के अन्य सभी संबंधित हालात संतोषजनक हो। बांग्लादेश ने भी 29 जुलाई 2007 को रेलगाड़ी चलाकर परीक्षण किया था। बहरहाल, नियमित यातायात अभी शुरू होना है।

आईएनए स्मारक का रखरखाव

2404. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव :
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल :
श्री रवि प्रकाश वर्मा :

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान इंडियन नेशनल आर्मी (आईएनए) स्मारक के खराब रखरखाव की ओर आकृष्ट किया गया है जैसा कि दिनांक जुलाई, 2007 के 'द हिन्दू' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, हां।

(ख) प्रधान मंत्री ने 10.07.2007 को आई.एन.ए. स्मारक के अपने दौरे के दौरान इसके रखरखाव में सुधार करने तथा इसे देखने के लिए आने वाली जनता के लिए इसे अधिक सुगम तथा अर्थपूर्ण बनाने के अनुदेश दिए थे।

(ग) संग्रहालय के विद्यमान प्रदर्शों के रखरखाव में सुधार करने तथा आई.एन.ए. स्मारक के रखरखाव को अपग्रेड करने के लिए तत्काल कदम उठाए गए हैं। आई.एन.ए. स्मारक को देखने आने वाले दर्शकों को सुविधा प्रदान करने के लिए रेलवे क्रासिंग के ऊपर पुल का निर्माण पूरा कर लिया गया है।

बंगलोर में 'साइन्स सिटी' का निर्माण

2405. श्री एम. शिवन्ना : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल हेतु बंगलोर जिला के बन्नेराघाट्टा के निकट 100 करोड़ रुपये की लागत से एक 'साइन्स सिटी' विकसित करने हेतु कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) क्या 50% लागत का वहन केन्द्र सरकार करेगी;

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

(घ) इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, नहीं। तथापि, वर्ष 2003 में संस्कृति मंत्रालय को बन्नेराघाट्टा, बेंगलूरू के निकट, 70 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से विज्ञान शहर

के विकास हेतु कर्नाटक राज्य सरकार से एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। इस स्कीम के मौजूदा मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार संबंधित राज्य सरकार परियोजना हेतु 50 एकड़ भूमि उद्दिष्ट करेगी। कर्नाटक राज्य सरकार ने उक्त मार्गदर्शी सिद्धांतों के तहत यथा अपेक्षित इस परियोजना हेतु उपयुक्त भूमि उपलब्ध नहीं कराई है।

(ख) से (ग) जी, नहीं। अनुमोदित मानदंडों के अनुसार, परियोजना की कुल लागत को केन्द्र सरकार, राज्य सरकार और निजी उद्यमियों द्वारा क्रमशः 13:13:74 के अनुपात में वहन किया जाना है।

(घ) उपर्युक्त भाग (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

औषधियों के मूल्य

2406. श्री महावीर भगोरा : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उन औषधियों का मूल्य निर्धारित करने हेतु कार्रवाई करने का है जिनके मूल्य राष्ट्रीय भेषज मूल्य–निर्धारण प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं;

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

(ग) उन औषधि विनिर्माताओं की राज्य–वार संख्या कितनी है जिन्होंने मूल्यों के अनुमोदन हेतु आवेदन नहीं किया है;

(घ) उक्त औषधि विनिर्माताओं के विरुद्ध कार्रवाई करने का क्या प्रावधान है; और

(ङ) उक्त औषधि विनिर्माताओं की संख्या कितनी है जिनके विरुद्ध पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रावधानों के अनुसार कार्रवाई की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) से (ङ) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ 95) की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 बल्क औषध एवं उन पर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्रणाधीन हैं और उनके मूल्यों का निर्धारण/संशोधन राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा डीपीसीओ 95 के प्रावधानों के अनुसार किया जाता है।

गैर–अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्य उत्पादन लागत, विपणन/बिक्री व्यय, अनुसंधान और विकास व्यय, व्यापार कमीशन, बाजार प्रतिस्पर्धा, उत्पाद नवीकरण, उत्पाद गुणवत्ता आदि जैसे विभिन्न मुद्दों को ध्यान में रखते हुए विनिर्माताओं द्वारा स्वयं निर्धारित किए जाते हैं। जनहित पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की स्थिति में सरकार द्वारा सुधारात्मक उपाय किए जाते हैं।

डीपीसीओ, 95 के पैरा 13 के अनुसार, आदेश में सन्निहित किसी भी बात के बावजूद, सरकार, नोटिस द्वारा विनिर्माताओं, आयातकों, जैसा भी मामला हो, से सरकार द्वारा अधिसूचित अथवा निर्धारित मूल्य से ऊंचा मूल्य प्रभारित करने से उत्पन्न राशि को जमा करने के लिए कहेगी।

गैर–अनुसूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मामले में, यदि एक वर्ष में 10% से अधिक की मूल्य वृद्धि होती है और फार्मूलेशन पैक का वार्षिक टर्नओवर एक करोड़ रुपये से अधिक होता है और इसके अलावा उक्त फार्मूलेशन के क्षेत्र में फार्मूलेटर की हिस्सेदारी बाजार का कम से कम 20% होनी आवश्यक है अथवा दवा उस समूह की प्रथम शीर्ष कंपनियों में है, तो एनपीपीए सिर्फ मूल्य में उतार चढ़ाव की निगरानी करता है। मामले को आगे जांच के लिए उठाया जाता है और यदि जनहित में आवश्यकता पड़ती है तो डीपीसीओ, 95 के पैरा 10 (ख) के अधीन मूल्य निर्धारित किए जाते हैं। अब तक एनपीपीए/सरकार के हस्तक्षेप के फलस्वरूप 30 कंपनियों ने 51 पैकों के मूल्य घटाए हैं। एनपीपीए द्वारा डीपीसीओ, 95 के पैरा 10 (ख) के अधीन 20 पैकों के मूल्य निर्धारित किए गए हैं।

[अनुवाद]

चामुण्डी हिल्स का रज्जूमार्ग

2407. श्री पी.सी. गद्दीगउडर :
श्री एम. शिवन्ना :

क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चामुण्डी हिल्स पहुंचने हेतु एक रज्जूमार्ग (रोपवे) का निर्माण किया जा रहा है;

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

(ग) पूरी परियोजना की लागत कितनी है;

(घ) इस परियोजना पर अब तक कुल कितनी धनराशि खर्च की जा चुकी है; और

(ङ) इसे पर्यटकों के प्रयोग हेतु कब तक तैयार किए जाने की संभावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

सुपरफास्ट ट्रेनों हेतु मानदंड

2408. श्री राम कृपाल यादव :
श्री कुलदीप बिश्नोई :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सभी सुपर फास्ट ट्रेनों में उनके लिए निर्धारित मानदंडों का पालन किया जा रहा है;

(ख) यदि नहीं, तो पिछले एक वर्ष के दौरान उन मामलों का ब्यौरा क्या है जहां निर्धारित मानदंडों का पालन नहीं किया गया;

(ग) क्या रेलवे का विचार सुपर फास्ट ट्रेनों हेतु निर्धारित मानदंडों में कतिपय परिवर्तन करने का है;

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

(ङ) कोई अतिरिक्त सुविधा या सेवाएं प्रदान किए बगैर मेल और एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपर फास्ट ट्रेन का दर्जा देकर यात्रियों पर अतिरिक्त बोझ डालने की प्रवृत्ति को रोकने हेतु रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(च) इन ट्रेनों को सुपर फास्ट ट्रेन का वर्धित दर्जा देने के परिणामस्वरूप इनके द्वारा कितना अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) रेलवे यह सुनिश्चित करने के लिए सभी प्रयास करती है कि सुपर फास्ट गाड़ियों सहित सभी गाड़ियों के परिचालन में समय का पालन तथा निर्धारित प्रतिमानकों का पूरी तरह से पालन किया जाए। इस संबंध में मांगा गया ब्यौरा अलग से नहीं रखा जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) कुछ गाड़ियां, जिनकी गति पूरे चालन के दौरान दोनों दिशाओं में ब्रॉडगेज पर न्यूनतम 55 कि.मी. प्रति घंटा तथा मीटर गेज पर 45 कि.मी. प्रति घंटा हो, सुपर फास्ट गाड़ी का दर्जा दिया गया है और इन गाड़ियों में यात्रा करने पर नाम मात्र का अधिभार लगाया गया है। सुपर फास्ट गाड़ियों का यात्रा समय उनकी औसत गति, जो कि ब्रॉड गेज पर 55 कि.मी. प्रतिघंटा तथा मीटर गेज पर 45 कि.मी. प्रतिघंटा है, की वजह से तुलनात्मक रूप से कम है।

(च) रेल मंत्रालय द्वारा सुपर फास्ट अधिभार के रूप में वसूल की गई अतिरिक्त आमदनी के आंकड़े अलग से नहीं रखे जाते हैं।

दिल्ली में रेलवे भूमि का अतिक्रमण

2409. श्री रघुनाथ झा :
श्री प्रभुनाथ सिंह :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली में अतिक्रमणाधीन रेलवे भूमि का स्थान-वार और वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) पिछले पांच वर्षों के दौरान रेलवे द्वारा इन भूमियों को अतिक्रमण मुक्त कराने हेतु उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या अतिक्रमण वाली सभी भूमियों को मुक्त करा लिया गया है;

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

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

(च) दिल्ली में रेलवे की अतिक्रमणाधीन सम्पूर्ण भूमि को मुक्त कराने हेतु अब क्या ठोस कदम उठाए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) 27000 अतिक्रमणकारियों ने लगभग 40 हैक्टेयर रेलवे भूमि को घेर रखा है। ये अतिक्रमण कई वर्षों से हैं। अतिक्रमणों की स्थान-वार तथा वर्ष-वार संख्या और संपूर्ण दिल्ली क्षेत्र में जिन क्षेत्रों में रेलवे भूमि पर अतिक्रमण है, से संबंधित सूचना विशाल है तथा ऐसी सूचना संसद के प्रश्न के उत्तर में देना संभव नहीं है।

(ख) अतिक्रमणों को हटाने के लिए विभिन्न उपाए किए गए हैं जिनमें सार्वजनिक स्थान (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के तहत की जाने वाली कार्रवाई भी शामिल है। रेलों ने राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली में, संरक्षा जोन में रेलवे भूमि पर 1998 से पहले तथा दिल्ली सरकार को पुनः स्थापन तथा पुनर्वास की नीति जिसे शहरी विकास मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त है, के अनुसार स्वीकृत परियोजनाओं के निष्पादन के लिए अपेक्षित भूमि पर स्थित अतिक्रमणकारियों के पुनःस्थापन की आंशिक लागत वहन करना स्वीकार कर लिया है। उत्तर रेलवे ने रेलवे भूमि से अतिक्रमण हटाने के लिए झुग्गियों/झोंपड़ियों के पुनःस्थापन के लिए इस लेखे में दिल्ली सरकार के पास 11 करोड़ रु. से अधिक राशि जमा कराई है। रेलवे अधिकारियों द्वारा दिल्ली सरकार के अधिकारियों के साथ नियमित चेजिंग तथा बैठकें की जाती हैं। दिल्ली सरकार के साथ उचित समन्वय स्थापित करने के लिए रेलवे अधिकारियों द्वारा सभी प्रयास किए जाते हैं, जिनमें स्थानीय पुलिस तथा मजिस्ट्रेट की सहायता मांगना शामिल है क्योंकि अतिक्रमणों की बेदखली में कानून एवं व्यवस्था संबंधी समस्याएं होती हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) अतिक्रमणों को हटाने की कार्रवाई में रेलों को पुलिस/

मजिस्ट्रेट के लिए तथा सर्वेक्षण और अतिक्रमणकारियों के पुनःस्थापन के लिए राज्य सरकार पर निर्भर रहना पड़ता है। राज्य सरकार का सहयोग अपर्याप्त रहा है।

(च) राज्य सरकार के सहयोग के आधार पर रेलें सभी अतिक्रमणकारियों को हटाने के लिए हर संभव प्रयास करती रहेंगी।

[हिन्दी]

अवसंरचनात्मक सुविधाओं का अभाव

2410. श्री हरिसिंह चावड़ा :
श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी :
श्री इकबाल अहमद सरडगी :
श्री ई. जी. सुगावनम :
श्री काशीराम राणा :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कतिपय विमानपत्तनों पर विमान यातायात की वृद्धि की वजह से विमान यात्रियों की संख्या बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या अगले पांच वर्षों के दौरान देश में विभिन्न विमान कंपनियों में पर्याप्त संख्या में नए विमानों को शामिल किए जाने का प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो उड़ानों और विमान यात्रियों की संख्या में वृद्धि के मद्देनजर देश में विमानपत्तनों पर अवसंरचनात्मक सुविधाएं विकसित करने हेतु क्या रणनीति तैयार की गई है; और

(घ) इसके परिणामस्वरूप सरकार को अब तक कितनी सफलता मिली है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) जी हां।

(ग) और (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने 35 गैर मैट्रो हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण तथा चैन्नई एवं कोलकाता अंतर्राष्ट्रीय हवाईअड्डों के विकास का कार्य भी शुरू कर दिया है। सरकार ने दिल्ली तथा मुम्बई हवाईअड्डों के आधुनिकीकरण तथा स्तरोन्नयन के लिए संयुक्त उद्यम मार्ग द्वारा उनकी पुनर्संरचना भी की है। बैंगलोर तथा हैदराबाद दो ग्रीन फील्ड हवाईअड्डे सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के तहत शुरू किए जा रहे हैं जोकि क्रमशः अप्रैल, 2008 तथा 2008 के मध्य प्रचालनरत होने की संभावना है।

[अनुवाद]

प्राकृतिक गैस के मूल्य निर्धारण के संबंध में बोली प्रक्रिया

2411. श्री अबु अयीश मंडल : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार प्राकृतिक गैस का मूल्य निर्धारण करने के मामले में प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया अपना रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या अनुमानित गैस भंडारों के मूल्य को ध्यान में रखा जाता है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) वर्तमान में, देश में दो मूल्य निर्धारण व्यवस्थाएं चल रही हैं, इनमें से एक ओएनजीसी और ओआईएल को नामांकित क्षेत्रों से गैस उत्पादन के लिए है। दूसरी व्यवस्थाओं में बाजार निर्धारित मूल्य का प्रावधान है, जो पुनर्गैसीकृत एलएनजी के लिए संयुक्त उद्यम/निजी कंपनियों द्वारा उत्पादन भागीदारी संविदाओं (पीएससी) से गैस उत्पादन के लिए लागू होते हैं।

नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) के तहत बाजार द्वारा हस्ताक्षरित उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पीएससी) के अनुसार, प्रचालकों को घरेलू बाजार में आर्म्स लैंथ आधार पर गैस का विक्रय करने की स्वतंत्रता है। सरकार गैस का मूल्य निर्धारित नहीं करती है। सरकार की भूमिका सरकार के हिस्से को निर्धारित करने के प्रयोजनार्थ गैस के मूल्यांकन को अनुमोदित करने की है।

सिर पर मैला ढोने वाले लोगों का पुनर्वास

2412. श्रीमती यशोधरा राजे सिंधिया : क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में देश में सिर पर मैला ढोने के कार्य में राज्य–वार मूल कितने परिवार लगे हुए हैं;

(ख) राज्य सरकारों द्वारा इन परिवारों का पुनर्वास सुनिश्चित किए जाने हेतु केंद्र सरकार ने क्या उपाय अपनाए हैं; और

(ग) सिर पर मैला ढोने के काम में लगे हुए परिवारों की संख्या कम करने हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) से (ग) सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों का नियोजन एवं शुष्क शौचालयों का निर्माण (निषेध) अधिनियम, 1993 के तहत शुष्क शौचालयों की अवस्थिति और निर्माण तथा सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों का नियोजन वर्जित है। तथापि, वैकल्पिक व्यवसायों में तत्कालीन सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों तथा उनके आश्रितों के पुनर्वास के लिए सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय ने सिर पर मैला ढोने वाले व्यक्तियों के पुनर्वास हेतु नई स्वरोजगार योजना शुरू की है। राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों से प्राप्त रिपोर्टों के अनुसार, योजना को तैयार करते समय तत्कालीन सिर पर मैला ढोने वाले 3.42 लाख व्यक्तियों और उनके आश्रितों का पुनर्वास किया जाना था।

अमृतसर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का नाम

2413. सरदार सुखदेव सिंह लिब्रा :
श्री सुखदेव सिंह ढींडसा :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार अमृतसर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन का नाम सिख गुरू रामदास के नाम पर रखने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) इस विमानपत्तन का नामकरण कब तक किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (घ) यद्यपि इस संबंध में अनुरोध प्राप्त हुए हैं लेकिन सामान्य नीति के रूप में, हवाईअड्डे प्रायः उन शहरों के नाम पर रखते हैं, जहां वे स्थित हैं। अमृतसर हवाईअड्डे के संबंध में प्राप्त अनुरोधों पर व्यापक विस्तृत परामर्श की आवश्यकता होगी।

सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में कर्मचारियों के वेतन और अन्य बकायों का परिसमापन

2414. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल :
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव :
श्री के. सी. पल्लानी शामी :
श्री रवि प्रकाश वर्मा :

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र के 13 उद्यमों के कर्मचारियों के वेतन और अन्य बकायों के परिसमापन हेतु 77.25 करोड़ रुपये स्वीकृत करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में घोषित पैकेज का सरकारी क्षेत्र के उद्यम-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान सरकार द्वारा सरकारी क्षेत्र के रुग्ण उद्यमों को कितनी बार ऐसे अनुदान दिए गए हैं; और

(घ) सरकार द्वारा इन रूग्ण इकाइयों के पुनरूद्धार हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के भारी उद्योग विभाग में राज्य मंत्री (श्रीमती कान्ति सिंह) : (क) और (ख) जी हां, सरकार ने भारी उद्योग विभाग के अंतर्गत सरकारी क्षेत्र के 13 रुग्ण/हानि उठा रहे उद्यमों के लिए दिनांक 31.03.2007 की स्थिति के अनुसार बकाया वेतन/मजदूरी तथा सांविधिक देयताओं का भुगतान करने हेतु बजटीय सहायता मुहैया कराने के लिए 77.25 करोड़ रुपये (वास्तविक आंकड़ों के अध्यधीन) की राशि स्वीकृत की है। ब्यौरे दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

(ग) इसके पूर्व, सरकार द्वारा विगत तीन वर्षों के दौरान छः अवसरों पर भारी उद्योग विभाग के अधीन सरकारी क्षेत्र के रूग्ण/हानि उठा रहे उद्यमों को ऋण के रूप में इस प्रकार की बजटीय सहायता मुहैया करायी जाती रही है।

(घ) राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम (एनसीएमपी) के तहत अधिदेश के अनुसार, सरकारी क्षेत्र के रूग्ण/हानि उठा रहे उद्यमों में पुनरूद्धार के प्रयास किए जा रहे हैं। लोक उद्यम पुनर्गठन बोर्ड (बीआरपीएसई) इन कंपनियों के भविष्य के संबंध में आवश्यक सिफारिशें करता है। भारत ऑप्थाल्मिक ग्लास लि. जिसे बंद करने का निर्णय लिया गया है, को छोड़कर सरकारी क्षेत्र के इन सभी उद्यमों के लिए भावी योजनाएं विभिन्न स्तरों पर हैं।

विवरण

भारी उद्योग विभाग के अंतर्गत सरकारी क्षेत्र के 13 रूग्ण/हानि उठा रहे उद्यमों को दिनांक 31.03.2007 की स्थिति के अनुसार बकाया वेतन/मजदूरी तथा सांविधिक देयताओं के भुगतान के लिए स्वीकृत बजटीय सहायता/ऋण की राशि

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के नाम तथा पंजीकृत कार्यालय की स्थान स्थिति	स्वीकृत राशि		
		वेतन/मजदूरी	सांविधिक देयताएं	सर्वयोग कॉलम 3+4
1	2	3	4	5
1.	एण्ड्रू यूल एंड कंपनी लिमिटेड कोलकाता, पश्चिम बंगाल	9.99	13.30	23.29

1	2	3	4	5
2.	भारत ऑफ्थाल्मिक ग्लास लिमिटेड दुर्गापुर, पश्चिम बंगाल	0.98	0.14	1.12
3.	भारत वैगन एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड, पटना, बिहार	2.20	0.04	2.24
4.	हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड कोलकाता, पश्चिम बंगाल	16.47	0.30	16.77
5.	एचएमटी लिमिटेड, बैंगलोर, कर्नाटक	0.00	3.55	3.55
6.	एचएमटी (वाचिज) लिमिटेड, बैंगलोर, कर्नाटक	10.23	0.00	10.23
7.	एचएमटी (चिनार वाचिज) लिमिटेड जम्मू, जम्मू एवं कश्मीर	3.38	0.00	3.38
8.	हिन्दुस्तान फोटोमिल्मस लिमिटेड, ऊटी, तमिलनाडु	2.54	3.09	5.63
9.	इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड, कोटा, राजस्थान	2.64	1.24	3.88
10.	नेशनल इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड कोलकाता, पश्चिम बंगाल	0.14	0.15	0.29
11.	नेपा लिमिटेड नेपानगर, मध्य प्रदेश	3.88	0.45	4.33
12.	त्रिवेणी स्ट्रक्चरल्स लिमिटेड, इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश	0.86	0.63	1.49
13.	तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लिमिटेड, हास्पेट, कर्नाटक	0.66	0.39	1.05
	कुल	53.97	23.28	77.25

चौकीदार रहित रेल समपारों के स्थान पर पारपथों का निर्माण

2415. श्री एस. अजय कुमार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने चौकीदार रहित रेल समपारों के स्थान पर पारपथों का निर्माण करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या दक्षिण रेलवे ने चौकीदार रहित रेल समपारों को पारपथों में बदलने हेतु एक व्यापक परियोजना शुरू की है; और

(घ) यदि हां, तो दक्षिण रेलवे द्वारा शुरू किए गए ऐसे कार्यों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी हां। बिना चौकीदार वाले समपार का सीमित ऊंचाई वाले सबवे में बदलाव को संस्वीकृति, पास के समपार को बंद करना, स्थानीय सड़क

उपयोगकर्त्ताओं की आवश्यकता के आधार पर विचार किया जाता है। हाल ही में, क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों को स्थान की स्थिति के आधार पर 45 लाख रु. तक की लागत के सीमित ऊंचाई वाले उप मार्गों को स्वीकृत करने की शक्तियां दे दी गई हैं।

(ग) और (घ) दक्षिण रेलवे सहित सभी क्षेत्रीय रेलों को उन रामपारों जिन्हें सीमित ऊंचाई वाले उप मार्गों में बदला जा सकता है, को चिन्हित करने और उनके बदलाव के लिए स्वीकृत करने की सलाह दी है।

31.07.2007 को क्षेत्रीय रेलों ने 446 समपारों को सीमित ऊंचाई वाले सबवे में बदलने के लिए चिन्हित किया है। इनमें से 181 रामपार दक्षिण रेलवे पर स्थित हैं।

ठाणे के निकट नया विमानपत्तन

2416. श्री हरिभाऊ राठौड़ : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र में ठाणे के निकट एक नया विमानपत्तन विकसित करने हेतु एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो क्या ठाणे में एक रक्षा हवाईपट्टी उपलब्ध है और सरकार उक्त रक्षा हवाईपट्टी पर एक नया विमानपत्तन विकसित करने को इच्छुक है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) इस प्रस्ताव को कब तक स्वीकृत किया जायेगा और इस परियोजना की अनुमानित लागत क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) कल्याण जिला थाने में एक खाली पड़ी इंडियन एयरफोर्स की हवाईपट्टी को विकसित कर एक नया हवाईअड्डा बनाने का अनुरोध प्राप्त हुआ है।

(ग) और (घ) पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन किया जाना अपेक्षित है जिस पर आगे कार्रवाई की जायेगी।

बिहार में पेट्रो-रसायन पार्क

2417. श्री आलोक कुमार मेहता : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को बिहार में पेट्रो–रसायन पार्क की स्थापना हेतु बिहार सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार के पास बिहार में पेट्रो–रसायन पार्क हेतु वित्तीय सहायता देने और इसे विशेष दर्जा देने के लिए कोई योजना है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) से (घ) बरौनी रिफाइनरी की क्षमता में वृद्धि, बरौनी में एक पेट्रोरसायन काम्पलेक्स की स्थापना और बिहार राज्य को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति के बारे में पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्री को संबोधित दिनांक 19 अगस्त, 2006 का बिहार के मुख्यमंत्री का एक पत्र प्राप्त हुआ था। यद्यपि फिलहाल बरौनी रिफाइनरी से नेफ्था की उपलब्धता, गैसोलीन के उत्पादन की आवश्यकता की पूर्ति के बाद, लगभग 0.2 मिलियन मिट्रिक टन प्रतिवर्ष है जो कि बरौनी में एक किफायती आकार के पेट्रोरसायन काम्पलेक्स को संपोषित करने के लिए काफी नहीं है, फिर भी बरौनी में एक केमिकल हब की स्थापना के बारे में निर्णय व्यवहार्यता अध्ययन पूरा होने के बाद लिया जायेगा।

विरासत स्थलों और पर्यटन गन्तव्यों की पहचान हेतु परियोजना

2418. श्री चेंगरा सुरेन्द्रन : क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार का विचार और अधिक पर्यटकों को आकर्षित करने हेतु देश में विरासत स्थलों और पर्यटन गंतव्यों का जीर्णोद्धार करने हेतु इनकी पहचान के लिए कोई परियोजना क्रियान्वित करने का है;

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

(ग) क्या केरल सरकार ने इस परियोजना में शामिल करने हेतु किसी विरासत स्थल अथवा पर्यटन गन्तव्य स्थलों का प्रस्ताव किया है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) जी, हां। पर्यटन का विकास एवं संवर्धन मुख्यतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की जिम्मेदारी है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय 'गंतव्यों और परिपथों हेतु उत्पाद/अवसंरचना विकास' की योजना के अंतर्गत विरासत स्थलों सहित गंतव्यों और परिपथों के विकास

के लिए सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है।

(ग) और (घ) 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पर्यटन मंत्रालय ने केरल राज्य सरकार के लिए विरासत स्थलों और पर्यटक गंतव्यों सहित 61 परियोजनाओं हेतु 138.10 करोड़ रुपए स्वीकृत किए हैं।

वर्तमान वित्तीय वर्ष में केरल राज्य सरकार द्वारा निम्नलिखित परियोजनाएं प्रस्तुत की गई हैं:–

1. टी इस्टेट्स ऑफ प्लान्टेशन कार्पोरेशन ऑफ केरल लिमिटेड में फार्म पर्यटन का विकास
2. पथीरानानल बायो–पार्क का विकास
3. कडुनगालूर विरासत पर्यटन परिपथ का विकास
4. वेनाड का गंतव्य विकास
5. एक पर्यटक गंतव्य के रूप में केरल कलामंडलम का विकास
6. एक बड़े पर्यटक गंतव्य के रूप में बेकल का विकास

सभी प्रकार के पूर्ण प्रस्तावों की योजना के दिशा–निर्देशों के आधार पर जांच की जाती है और पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर तथा संबंधित शीर्ष के अंतर्गत उपलब्धता की शर्त पर निधियां जारी की जाती है।

आंध्र प्रदेश में रेल परियोजनाएं

2419. श्री किन्जरपु येरननायडु :
श्री रायापति सांबासिवा राव :
श्री एम. राजा मोहन रेड्डी :

क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आंध्र प्रदेश में चालू रेल परियोजनाओं/नई रेल लाइन परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) इन परियोजनाओं हेतु आबंटित, जारी और व्यय की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है तथा प्रत्येक परियोजनाओं की अनुमानित लागत कितनी है;

(ग) इन परियोजनाओं के पूरा होने की समय सीमा क्या है; और

(घ) रेलवे द्वारा इन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है।

(घ) ये परियोजनाएं संसाधनों की समग्र उपलब्धियों के अनुसार प्रगति कर रही हैं। जारी परियोजनाओं को शीघ्रता से पूरा करने के लिए संसाधनों के आवर्धन के लिए कई नए उपाए किए गए हैं। इनमें राज्य सरकारों द्वारा लागत में भागीदारी, सार्वजनिक/निजी सहभागिता, रक्षा मंत्रालय से वित्तपोषण और राष्ट्रीय रेल विकास योजना और राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए कोष का सृजन शामिल है।

विवरण

आंध्र प्रदेश में अंशतः/पूर्णतः पड़ने वाली नई लाइन, आमान, दोहरीकरण एवं रेल विद्युतीकरण की चालू परियोजनाओं, लक्ष्य जहां–कहीं भी निर्धारित हों सहित, का ब्यौरा निम्नानुसार है

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	योजना शीर्ष	परियोजना का नाम	किमी.	स्वीकृत लागत	मार्च, 2007 तक व्यय	परिव्यय 2007–08	वर्तमान स्थिति और लक्ष्य जहां–कहीं निर्धारित हैं
1	2	3	4	5	6	7	8
1	नई लाइन	गडवल–रायचुर	60	108.91	41.59	18.01	राजस्व विभाग से 28.8 किमी भूमि का अधिग्रहण हो गया है, और शेष लम्बाई के लिए भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है। मिट्टी संबंधी कार्य, बड़े पुलों के कार्य, छोटे पुलों के कार्य, आरओबी/आरयूबी और गिट्टी संग्रहण का कार्य शुरू किया गया है। गडवल यार्ड का रेलपथ संपर्क का कार्य पूरा हो गया है।

1	2	3	4	5	6	7	8
2	नई लाइन	जग्गयापेट–मल्लाचेरूवू	19.1	53.21	4.2	10.00	भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है। वन विभाग के अधिकारियों के साथ संयुक्त सर्वेक्षण पूरा हो गया है और आरक्षित वन भूमि के अधिग्रहण के लिए आवेदन प्रस्तुत कर दिया गया है। लक्ष्य 2007–08 ।
3	नई लाइन	काकिनाडा–पीठापुरम	21.5	66.14	0.01	5.01	अपेक्षित स्वीकृतियों की प्रतीक्षा है।
4	नई लाइन	कोटिपल्ली–नरसापुर	57.21	695.00	9.41	2.00	आंशिक विस्तृत अनुमान की जांच की जा रही है और भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है।
5	नई लाइन	मचेरला–नालगोंडा	92	243.17	0.27	5.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। आंशिक विस्तृत अनुमान पर स्वीकृति की कार्रवाई की जा रही है।
6	नई लाइन	मनोहाराबाद–कोटापल्लि	148.9	378.56	0.16	0.01	अंतिम स्थान–निर्धारण सर्वेक्षण पूरा किया गया है।
7	नई लाइन	मुनीराबाद–मेहबूबनगर	246	497.47	35.39	5.00	येरमारस–यदलापुर (14.5 किमी) खोल दिया गया है। मुनीराबाद–येरमारस पर भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है। कृष्णा–मेहबूबनगर (देवरकद्र) (64.15 कि.मी.) खंड पर मिट्टी संबंधी कार्य, बड़े और छोटे पुलों के कार्य शुरू किए गए हैं।
8	नई लाइन	नंदयाल–येरागुंतला	126	173.32	39.76	15.00	680 हेक्टेयर भूमि में से 656 हेक्टेयर का अधिग्रहण हो गया है और मिट्टी संबंधी कार्य, पुल संबंधी कार्य, गिट्टी संग्रहण शुरू हो गया है।
9	नई लाइन	ओबुलावरिपल्ले–कृष्णापत्तनम	118	426.34	17.29	10.00	यह कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा एसपीवी के माध्यम से निष्पादित किया जा रहा है। लक्ष्य 2009–10।
10	नई लाइन	पेद्दपल्लि–करीमनगर–निजामाबाद	177.49	517.63	195.78	35.00	पेद्दापल्लि–करीमनगर–जगतियाल (83.53 किमी) पूरा हो गया है और खोल दिया गया है। जगतियाल–निजामाबाद (94.35 किमी) खंड पर भूमि अधिग्रहण शुरू हो गया है।

1	2	3	4	5	6	7	8
11	नई लाइन	रायदुर्ग–तुमकुर	213	887.31	0	0.01	नक्शे एवं अनुमान बनाने का कार्य शुरू किया गया है।
12	नई लाइन	विष्णुपुरम–जनापहाड़	11	42.08	0	2.00	विस्तृत अनुमान स्वीकृत हैं और कार्य शुरू किया जा रहा है।
13	आमान परिवर्तन	धर्मावरम–पकाला	227	294.99	18.59	85.00	पकाला–मदनापल्लि (82 किमी) खंड पर मिट्टी संबंधी कार्य, छोटे एवं बड़े पुलों के कार्य, गिट्टी संग्रहण शुरू किया जा रहा है। मदनापल्लि–काडेरी (67.5 किमी) पर बड़े पुलों का कार्य शुरू किया गया है। पकाला–मदनापल्लि खंड के लिए लक्ष्य : 2007–08 ।
14	आमान	पेंदाकूल्लु से गुत्ती गुंटुर– तक गुंतकल– एवं गुंतकल कल्लारू नई लाइन	546.5	528.38	479.21	60.00	पेंदाकल्लू–गुत्ती नई लाइन हिस्सा (401.28 किमी) सहित गुंटूर–गुंतकल आमान परिवर्तन पूरा हो गया है और खोल दिया गया है। गुंतकल–कल्लारू (40.26 किमी) खंड पर, मिट्टी संबंधी कार्य, पुल संबंधी कार्य, मिट्टी संग्रहण आदि शुरू किए गए हैं गुंतकल–कल्लारू खंड के लिए लक्ष्य : 2007–08 ।
15	आमान परिवर्तन	नौपाडा–गुनुपुर	90	91.30	61.54	25.00	मिट्टी संबंधी कार्य, पुल संबंधी कार्य आदि शुरू किए गए हैं
16	आमान परिवर्तन	तिरुपति–पकाला–कटपाडि	104	198.90	175.18	10.00	आमान परिवर्तन कार्य सहित इस खंड का विद्युतीकरण शुरू किया गया है। आमान परिवर्तन कार्य पूरा हो चुका है। विद्युतीकरण कार्य (98 किमी) 2007–08 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
17	दोहरीकरण	गुत्ती–रेणिगुंटा–कहीं–कहीं दोहरीकरण	151	305.96	129.90	99.00	पल्लमपेट से बकरापेट (48 किमी) को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। समग्र परियोजना के लिए लक्ष्य : 30.6.2009।
18	दोहरीकरण	गुंटूर–कृष्णा कैनाल	27.12	76.17	20.00	56.00	मिट्टी संबंधी कार्य, छोटे एवं बड़े पुलों के कार्य, गिट्टी संग्रहण शुरू किया गया है। लक्ष्य : 2007–08।

1	2	3	4	5	6	7	8
19	दोहरीकरण	कोट्टवालसा–सिम्हाचलम नॉर्थ चौथी लाइन	16.69	86.32	0	20.00	विस्तृत अनुमान स्वीकृत हैं और कार्य शुरू किया गया है।
20	दोहरीकरण	रायचूर–गुंतकल	81.1	145.81	2	50.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है और भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है। लक्ष्य : 30.3.2009।
21	दोहरीकरण	समालकोट–काकिनाडा पोर्ट	15.6	65.12	0	10.00	विस्तृत अनुमान स्वीकृत है और भूमि अधिग्रहण शुरू किया गया है।
22	दोहरीकरण	विजयनगरम–कोट्टवालसा तीसरी लाइन	34.7	167.67	0.5	10.00	विस्तृत अनुमान पर स्वीकृति की कार्यवाही चल रही है।
23	रेल विद्युतीकरण	केरपल्लि–भद्राचलम–मानुगुरू	88	57.54	11.61	10.00	कार्य प्रगति पर है। लक्ष्य : मार्च 2008।
24	रेल विद्युतीकरण	लिंगमपल्लि–वाडि	161	96.24	5.00	5.00	कार्य प्रगति पर है। लक्ष्य : मार्च, 2009 ।
25	रेल विद्युतीकरण	रेणीगुंटा–गुंतकल	308	182.55	56.10	3.00	रेणीगुंटा–नंदलूर (86 मा.कि.मी.) खंड पूरा हो गया है। नंदलूर–गुंतकल पर कार्य आरवीएनएल के द्वारा एडीबी वित्तरोपण के जरिये निष्पादित किया जा रहा है। लक्ष्य : दिसम्बर, 2009 ।

पुरानी पाण्डुलिपियां और पुस्तकें

2420. श्री रवि प्रकाश वर्मा :
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव :
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल :

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने पुरानी पाण्डुलिपियों और पुस्तकों के परिरक्षण हेतु वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु विश्व बैंक से सहायता मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस पर विश्व बैंक की क्या प्रतिक्रिया है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

कच्चे तेल और गैस का उत्पादन

2421. डा. चिन्ता मोहन :
श्री सूरज सिंह :

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

(क) क्या सरकार कच्चे तेल और गैस के उत्पादन के संबंध में ठेका देते समय उसमें अपने हिस्से हेतु कतिपय निबंधन और शर्तें रखती है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा देश में कच्चे तेल और गैस के उत्पादन हेतु दिए गए ठेकों के छः चरणों में उक्त हिस्से हेतु क्या शर्तें निर्धारित की गई हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार सातवें चरण में कच्चे तेल और गैस के उत्पादन हेतु दिए जाने वाले ठेका में उपर्युक्त ठोक शर्तों को बदलने का है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन परिवर्तनों के किए जाने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) सरकार ने नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) के तहत एक समान कार्य क्षेत्र उपलब्ध कराया है जिसमें यह एक अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धात्मक बोली (आईसीबी) प्रणाली के अंतर्गत निजी और सार्वजनिक क्षेत्र की कंपनियों तथा भारतीय के साथ–साथ विदेशी कंपनियों से बोलियां आमंत्रित करती है। बोली मूल्यांकन मानदण्ड (बीईसी) के आधार पर प्रतिस्पर्धात्मक शर्तों पर ब्लॉक सौंपे जाते हैं।

अब तक आमंत्रित बोली के 6 दौरों में बोली मूल्यांकन मानदण्ड (बीईसी) एक मिश्रित मानदंड था और इसका एक आधार सरकार को प्रस्तावित एक राजकोषीय पैकेज पर आधारित था। बोलीकर्ताओं द्वारा कर पूर्व निवेश गुणक के छह भागों में सरकार के लाभ पेट्रोलियम हिस्सा देने का प्रस्ताव करना अपेक्षित था। अवार्ड बोलीकर्ताओं द्वारा मिश्रित मापदंडों में पाए गए कुल अधिकतम अंकों पर आधारित थे। सरकार को लाभ पेट्रोलियम अंश का निर्णय प्रतिस्पर्धातम बोली के माध्यम से लिया जाता है और सरकार अपने अंश को पहले से तय नहीं करती। मंत्रालय अपने पणधारकों के साथ परामर्श से एनईएलपी के 7वें दौर के लिए बोली मूल्यांकन मानदंड को अंतिम रूप देने की प्रक्रिया में है।

[अनुवाद]

समर्पित मालभाड़ा गलियारा के क्रियान्वयन में विलम्ब

2422. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड :
श्रीमती निवेदिता माने :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा समर्पित मालभाड़ा गलियारा के क्रियान्वयन में किए गए विलम्ब ने पटरी के दोनों तरफ के औद्योगिक गलियारों को अस्त–व्यस्त कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं/किए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

मालगाड़ियों को हायर एक्सल लोड्स के साथ चलने की अनुमति

2423. श्री चन्द्रभूषण सिंह :
श्री धर्मेन्द्र प्रधान :
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रोलिंग स्टॉक, पुलों और पटरियों की सुरक्षा खतरे में डालते हुए मालगाड़ियों को 'हायर एक्सल लोड्स' के साथ चलने की अनुमति दी है;

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

(ग) क्या यह भी सच है कि मालगाड़ियों को हायर एक्सल लोड्स के साथ चलने की अनुमति देने की वजह से स्प्रिंग के काम न करने, बफर कॉप्लर के काम न करने और वैगनों के क्षतिग्रस्त होने के मामलों में वृद्धि हुई है; और

(घ) यदि हां, तो भविष्य में ऐसे मामलों से बचने हेतु इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी, नहीं। रेलवे ने संरक्षा को खतरा उत्पन्न करने वाली किसी उच्च धुरा भार वाली मालगाड़ियों के परिचालन की अनुमति नहीं दी है। बहरहाल, रेलवे ने सभी जरूरी संरक्षा आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, कुछ सीमित सर्किटों पर 25 टन उच्च धुरा भार वाले माल डिब्बों के परिचालन को अनुमति दी है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

धनबाद और बरकाकाना के बीच ई.एम.यू. ट्रेन

2424. श्री टेकलाल महतो : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे झारखंड में यात्रियों द्वारा झेली जा रही समस्याओं के मद्देनजर धनबाद और बरकाकाना के बीच बरास्ता, कन्नास, चंद्रपुरा, बेरमों, बोकारो, गोमिया तक ई.एम.यू. ट्रेन शुरू करने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित ट्रेन को कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी नहीं। फिलहाल, ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

एक्सपैट पॉयलट लाइसेंसों की जांच

2425. श्रीमती मनोरमा माधवराज : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्तमान एक्सपैट पॉयलट लाइसेंस मान्यता प्रक्रिया के अंतर्गत, नागर विमानन महानिदेशालय संबंधित दूतावासों से एक्सपैट पॉयलट लाइसेंसों की प्राथमिकता की जांच करता है जैसा कि 14 जुलाई, 2007 के दि इकोनॉमिक टाइम्स में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां तो तत्संबंधी लक्ष्य क्या है तथा सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) क्या नागर विमानन महानिदेशालय फिलीपीन्स में जारी सभी पॉयलट लाइसेंसों की जांच करने पर विचार कर रही है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) नागर विमानन अपेक्षा (सीएआर) के खण्ड 7, श्रृंखला जी, भाग–II दिनांक 8.10.1999 तथा एफसीएल परिपत्र सं. 1/2007 दिनांक 28.03.2007 के अनुसार प्रचालक/व्यक्ति संविदाकारी देश के अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) के उपयुक्त प्राधिकरण से लाइसेंसों तथा रेटिंगों के सत्यापन को प्रस्तुत करते हैं। नागर विमानन महानिदेशक (डीजीसीए) एयर क्रू के दस्तावेजों की प्रमाणिकता का सत्यापन उनके जारीकर्त्ता प्राधिकरण से कराता है, यदि प्रचालक या व्यक्ति ऐसा करने में सक्षम नहीं है।

(ग) और (घ) चूंकि फिलिपींस एक इकाओ संविदाकारी राज्य है, उपर्युक्त सीएआर में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण उनके विनियामक प्राधिकरण द्वारा जारी सभी पायलट लाइसेंसों के सत्यापन के लिए किया गया है।

(ङ) निर्वासन पायलटों को भारतीय पायलटों से बदलने के लिए प्रचालक को भारतीय उड़ान क्रू के प्रशिक्षण को अपनी योजना प्रस्तुत करनी होगी तथा विदेशी कार्मिकों को तैनात करने के लिए औचित्य प्रस्तुत करना होगा। प्रचालक को विदेशी उड़ान क्रू को धरणों में रखने की अपनी योजना का स्पष्ट उल्लेख करना होगा। सरकार ने कुशल पायलटों की मांग व आपूर्ति के मध्य अंतर को कम करने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं ताकि निर्वासन पायलटों को लगाने की आवश्यकता ही उत्पन्न न हो।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में तेल और गैस की खोज

2426. डा. टोकचोम मैन्या : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओएनजीसी पूर्वोत्तर क्षेत्र (एनई) में तेल एवं गैस की नई खोज कर रहा है;

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

(ग) क्या यह सच है कि नागालैंड में खोज कार्य को बंद कर दिया गया है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या असम–मणिपुर सीमा पर बारक घाटी में खोज करने की कोई योजना है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) जी, हां। ऑयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन (ओएनजीसी) पूर्वोत्तर क्षेत्र, जिसमें दो बेसिन अर्थात् असम शेल्फ और असम अराकान फोल्ड बैल्ट सम्मिलित हैं, में अपने प्रचालन क्षेत्रों में ग्यारहवीं योजना (2007–12) अन्वेषण कार्यक्रम का कार्यान्वयन कर रही है। ओएनजीसी की असम, नागालैंड, त्रिपुरा और मिजोरम राज्यों में 1720 ग्राउंड लाइन किलोमीटर (जीएलके) 2डी भूकंपीय 3173 वर्ग किलोमीटर 3डी भूकंपीय आंकड़े अर्जित करने और 126 अन्वेषणात्मक कुओं का वेधन करने की योजनाएं हैं।

(ग) और (घ) नागालैंड में कानून और व्यवस्था की समस्याओं के कारण मई 1994 में ओएनजीसी के वेधन, उत्पादन, भूकंपीय सर्वेक्षण कार्यकलाप रुक गए थे। ओएनजीसी अपने अन्वेषण और उत्पादन प्रचालनों को फिर से चालू करने के लिए राज्य सरकार के साथ विचार विमर्श कर रही है।

(ङ) और (च) आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन (ओएनजीसी) के कछार क्षेत्र में अन्वेषण रकबे हैं जहां ओएनजीसी की 2007–09 के दौरान 210 वर्ग किलोमीटर 3डी भूकंपीय आंकड़े अर्जित करने और दो कुओं का वेधन करने की योजना है।

पवन हंस के लिए नए हेलीकॉप्टर

2427. श्री किसनभाई वी. पटेल :
श्री सुग्रीव सिंह :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पवन हंस के लिए नए हेलीकॉप्टरों का अधिग्रहण करने का है;

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

(ग) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ आबंटित की गई निधियों का ब्यौरा क्या है;

(घ) पवन हंस के पास वर्तमान में कितने हेलीकॉप्टर हैं; और

(ङ) वर्ष 2005–06 तथा 2006–07 के दौरान उक्त प्रयोजनार्थ आबंटित की गई निधियों का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) जी, हां। पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि. (पीएचएचएल) की ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान 20 हेलीकॉप्टर अधिग्रहित करने की योजना है।

(ग) पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि. द्वारा इस उद्देश्य के लिए 190.00 करोड़ रु. निर्धारित किए गए हैं।

(घ) वर्तमान में पवन हंस हेलीकॉप्टर्स के पास 33 हेलीकॉप्टर्स का बेड़ा विद्यमान है।

(ङ) वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के दौरान पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लि. का कर पश्चात् लाभ क्रमशः 47.39 करोड़ रु. तथा 50.75 करोड़ रु. (अनुमोदित है)।

[हिन्दी]

भिवाड़ी-दिल्ली-अहमदाबाद रेलवे लाइन का निर्माण

2428. श्री श्रीचन्द कृपलानी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे भिवाड़ी–दिल्ली–अहमदाबाद रेलवे लाइन के निर्माण को स्वीकृति देने के बारे में विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त परियोजना को कब तक स्वीकृति दिए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) रिवाड़ी–भिवाड़ी के बीच नई रेल लाइन के निर्माण के लिए एक सर्वेक्षण वर्ष 2003–04 में पूरा किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार 24. 87 कि.मी. लंबी लाइन के निर्माण की लागत (–) 8.56% की प्रतिफल दर के साथ 105.04 करोड़ रु. आंकी भी गई है। राजस्थान राज्य सरकार ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र योजना और निर्यात एवं सहायक गतिविधियां (ए एस आई डी ई) योजना के लिए अवसंरचना विकास हेतु राज्य सहायता के अंतर्गत इस योजना का कार्य शुरू किया है। परियोजना की लागत वहन करने के लिए यह मामला राज्य सरकार को भेजा गया था किन्तु इस संबंध में कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला। इसे देखते हुए, प्रस्तावित नई लाइन का निर्माण कार्य इसके अलाभप्रद स्वरूप और संसाधनों की तंगी के कारण शुरू नहीं किया गया।

पाइप्ड प्राकृतिक गैस पाइपलाइन

2429. श्री नकुल दास राई : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली की सभी सरकारी कालोनियों में विशेषकर संसद सदस्यों के फ्लैटों तथा आराम बाग कालोनी में रसोईघर के लिए गैस पाइपलाइन बिछाने का कार्य शुरू हो गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और चालू वर्ष के दौरान दिल्ली की किन अन्य कालोनियों में पीएनजी लाइन बिछाए जाने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो आराम बाग सहित सभी संसद सदस्यों के फ्लैटों में प्रावधान के लिए उक्त कार्य के कब तक आरंभ होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) इन्द्रप्रस्थ गैस लिमिटेड (आईजीएल) ने निम्नलिखित सरकारी कालोनियों में पीएनजी पाइपलाइनें बिछाने का कार्य पूरा कर लिया है।

काका नगर, बापा नगर, पंडारा पार्क, पंडारा रोड़, लोदी रोड काम्पलैक्स, लोदी कालोनी, सरोजनी नगर, नैरोजी नगर, प्रगति विहार, मोहम्मदपुर, आर.के. पुरम (सेक्टर 1 से 5, 7–9, 12 व 13), किदवई नगर (पूर्व और पश्चिम), एण्ड्रयूज गंज, एण्ड्रयूज गंज एक्सटेंशन, लक्ष्मीबाई नगर, नेता जी नगर, चाणक्यपुरी (विनय मार्ग), हुडको, एशियाई खेल गांव, काली बाड़ी/बाबा खड़क सिंह मार्ग (डीआईजेड एरिया), श्रीनिवास पुरी, सादिक नगर, मोती बाग (दक्षिण) और मोती बाग (उत्तर)।

आईजीएल, जनवरी, 2006 से डा. बी.डी. मार्ग पर स्थित ब्रह्मपुत्र अपार्टमेंट्स (के.लो.नि.वि. फ्लैट) में माननीय संसद सदस्यों के 78 फ्लैटों में भी पीएनजी की आपूर्ति कर रही है। आईजीएल ने आराम

बाग कालोनी में पीएनजी आपूर्ति की स्थापना के अनुमान प्रस्तुत कर दिए है। के.लो.नि.वि. से 50 प्रतिशत अग्रिम भुगतान के साथ अनुरोध पत्र की प्रतीक्षा है, जिसके बाद, आईजीएल काम शुरू करने में सक्षम होगी।

(ग) आईजीएल ने आराम बाग के आवासीय मकानों तथा स्वर्ण जयंती काम्पलैक्स में स्थित माननीय, संसद सदस्यों के 552 फ्लैटों, के साथ-साथ निवेदिता कुंज (आर.के. पुरम), पुष्प विहार, हुडको प्लेस एक्सटेंशन, एमएस फ्लैट्स केजी मार्ग, बी.के.एस. मार्ग, नार्थ एवेन्यू, साऊथ एवेन्यू, मीना बाग, मोती बाग (उ./प.) में 426 घर, मोती बाग (दक्षिण) में 80 घर तथा बी के एस मार्ग के साथ-साथ एम एस फ्लैट्स ब्लाक ए और बी की सरकारी कालोनियों में भी पीएनजी आपूर्ति की व्यवस्था के लिए प्रस्ताव शहरी विकास मंत्रालय को भेज दिया है। के.लो.नि.वि. से 50 प्रतिशत अग्रिम भुगतान तथा अनुरोध पत्र की प्राप्ति पर काम शुरू होगा। 50 प्रतिशत स्थापना लागत के अग्रिम भुगतान के साथ, अनुरोध पत्र की प्राप्ति तथा तकनीकी व्यवहार्यता की शर्त पर, आईजीएल द्वारा माननीय संसद सदस्यों के अन्य फ्लैटों में पीएनजी आपूर्ति की व्यवस्था के लिए मामला उठाया जा सकता है।

[अनुवाद]

विमानन उद्योगों की वृद्धि

2430. श्री के.एस. राव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नागरिक तथा सैनिक विमान दोनों की बढ़ती आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विमानन उद्योग का संभावित वृद्धि अनुमान क्या है;

(ख) वर्तमान में निजी क्षेत्र की कौन-सी कंपनियां वैमानिकी का विकास एवं विमानों, ढांचे, प्रणालियों/उपकरणों, उपस्करों एवं सामग्रियों के विनिर्माण का कार्य कर रही हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार दीर्घावधिक भागीदारियों पर केंद्रित करने के लिए सहक्रिया हेतु संयुक्त परियोजनाओं के लीड समय एवं लागतों को कम करने, विश्व बाजार हिस्से में वृद्धि करने तथा नागरिक एवं सैनिक विमानों के निर्यात के लिए सरकारी-निजी भागीदारी को बढ़ावा देने तथा इसके साथ ही इन उच्च मूल्य उत्पादों के विनिर्माण एवं विपणन में निहित जोखिमों में भागीदारी करने के लिए एक नीति तैयार करने का है; और

(घ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) विमानन क्षेत्र देश की अर्थव्यवस्था का अभिन्न अंग है। अतः नागर विमानन क्षेत्र की वृद्धि जीडीपी वृद्धि पर निर्भर है। तथापि, वर्तमान चलन को देखते हुए, विमानन क्षेत्र से आगामी वर्षों में, भरपूर वृद्धि की उम्मीद की जा रही है।

(ख) हिन्दुस्तान एअरोनॉटिक्स लिमिटेड तथा नेशनल एअरोस्पेस लेबोरेटरीज जैसी सरकारी कंपनियों के अतिरिक्त निजी क्षेत्र की कंपनियों जैसे तनेजा एअरोस्पेस लिमिटेड सीएडीईएस बैंगलोर, हनीवेल इंडिया एण्ड नेस्ट एवियोनिक्स, विमानों के निर्माण, विमान उपकरणों, ढांचों, प्रणालियों/उपकरणों, घटकों आदि के विकास कार्य में लगी हुई है।

(ग) और (घ) सूचना एकत्रित की जा रही है तथा सदन के पटल पर रखी जायेगी।

[हिन्दी]

चौकीदार रहित रेल समपारों पर चौकीदारों की तैनाती

2431. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे चौकीदार रहित रेल समपारों पर केन्द्रीय सड़क निधि की सहायता से चौकीदारों को नियुक्त/तैनात करती है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष में इस संबंध में केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त निधियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रत्येक राज्य में इस निधि से चौकीदार रहित रेल समपारों पर कितने चौकीदार नियुक्त/तैनात किए गए हैं; और

(घ) वर्ष 2007-08 के दौरान चौकीदार रहित रेल समपारों पर इस निधि से कितने चौकीदारों को नियुक्त किए जाने का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, नहीं। केन्द्रीय सड़क निधि का उपयोग केवल (i) समपारों पर समतल सतह वाली सड़क, लिफ्टिंग बेरियर्स, वार्निंग बैरियर आदि की व्यवस्था और (ii) ऊपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण और समपारों के बदलाव के बदले सीमित ऊंचाई वाले सब-वे पर सड़क संरक्षा कार्यों के लिये किया जाता है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

अन्य देशों के साथ समझौता

2432. श्री सुब्रत बोस :
श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मुक्त आकाश नीति के अंतर्गत किसी देश के साथ समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं;

(ख) यदि हां, तो समझौते की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) समझौते के अंतर्गत दोनों देशों को क्या लाभ प्राप्त होने की संभावना है;

(घ) क्या भारत यह सुनिश्चित करने के लिए कतिपय परिवर्तन करना चाहता है कि ये लाभ अन्य देशों के साथ गठजोड़ करने वाली अंतर्राष्ट्रीय विमान कंपनियों को नहीं मिल सकें;

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

(च) क्या भारत ने सभी भारतीय विमानपत्तनों की सुरक्षा परीक्षा करने के किसी अन्य देश के प्रस्ताव को ठुकरा दिया है;

(छ) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है; और

(ज) इन देशों के बीच उक्त समझौते के क्रियान्वयन के पश्चात् उड़ानों की संख्या में कितनी वृद्धि हुई?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, हां। सरकार ने 15 जनवरी, 2005 को संयुक्त राज्य अमरीका सरकार के साथ मुक्त आकाश सिद्धांतों पर आधारित एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं।

(ख) और (ग) इस करार के अनुसार, प्रत्येक देश की नामित एयरलाइनें किसी भी मध्यवर्ती स्थल से होकर तथा किसी भी स्थान तक एक दूसरे के राज्यक्षेत्र में किसी भी स्थान पर प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता

(च) और (छ) भारत अंतर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (इकाओ) का एक हस्ताक्षरकर्ता है। अतएव, केवल इकाओ के विमानन सुरक्षा लेखा परीक्षक ही भारत में सुरक्षा लेखा परीक्षा कर सकते हैं।

(ज) भारत–अमरीका करार पर हस्ताक्षर होने के बाद, दो नए अमरीकी वाहकों ने भारत के लिए/से सीधे प्रचालन आरंभ कर दिए हैं तथा एयर इंडिया ने अमरीका के लिए अपनी सेवाओं को प्रति सप्ताह 25 से बढ़ाकर 31 कर दिया है। तथापि, दोनों पक्षों की नामित एयरलाइनों ने कोड शेयर सेवाओं के प्रचालनों में इजाफा कर दिया है। अमरीकी वाहकों द्वारा कोड शेयर सेवाओं में की गई वृद्धि 70 सेवाएं प्रति सप्ताह है जबकि एयर इंडिया द्वारा की गई वृद्धि 35 सेवाएं प्रति सप्ताह है।

[हिन्दी]

कच्चे तेल का आयात

2433. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) कच्चे तेल का आयात किन–किन देशों से किया गया और इसके आयात पर कितना राजस्व व्यय किया गया;

(ख) क्या कच्चे तेल के आयात के कारण देश में मूल्य वृद्धि/मुद्रास्फीति हुई है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) जिन देशों से वर्ष 2006–07 के दौरान कच्चे तेल का आयात किया गया है वे हैं – ईरान, इराक, कुवैत, कतर, सउदी अरब, यूएई, यमन, अल्जीरिया, अंगोला, अजरबैजान, ब्राजील, ब्रुनई, कोट डिवॉयर, मिश्र, भूमध्यरेखीय गुएना, भूमध्यरेखीय केन्या, गैबोन, लीबिया, मलेशिया, मैक्सिको, नाइजीरिया, रूस, सूडान और वेनेजुएला। इनके आयात पर खर्च किया गया कुल राजस्व 2,19,029 करोड रुपए था।

(ख) और (ग) जी, हां। इस सच्चाई को ध्यान में रखते हुए कि कच्चे तेल की हमारी आवश्यकता का 76 प्रतिशत आयातों के जरिए पूरा किया जाता है, तो भी पेट्रोलियम उत्पादों की घरेलू कीमतों पर, बढ़ रही अंतर्राष्ट्रीय कीमतों का भी अवश्य प्रभाव पड़ता है।

[अनुवाद]

एन.आई.पी.ई.आर. की तर्ज पर संस्थानों की स्थापना

2434. श्री महेश कनोडीया :
श्री भूपेन्द्रसिंह सोलंकी :
श्री जोवाकिम बलला :
श्री रघुवीर सिंह कौशल :
श्री काशीराम राणा :

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुजरात सहित कुछ राज्य सरकारों ने अपने राज्यों में ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान राष्ट्रीय भेषज शिक्षा एवं अनुसंधान संस्थान (एन.आई.पी.ई.आर.) जैसे संस्थानों की स्थापना के लिए केन्द्र सरकार को प्रस्ताव भेजे हैं;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार ने विभिन्न राज्यों में ऐसे संस्थानों अथवा इसकी शाखाओं की स्थापना करने का सैद्धांतिक निर्णय ले लिया है;

(घ) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई समयबद्ध कार्यक्रम तैयार किया गया है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) और (ख) गुजरात सरकार ने अहमदाबाद में नाइपर स्थापित करने संबंधी प्रस्ताव का समर्थन करने के लिए अपनी सहमति दे दी है। वे इस कार्य के लिए अपेक्षित भूमि मुफ्त मुहैया कराने पर भी सहमत हो गए हैं।

(ग) और (ङ) वर्तमान में, मोहाली, पंजाब में राष्ट्रीय औषध शिक्षण और अनुसंधान (नाइपर) नामक एक संस्थान है। भारत में नाइपर जैसे और भी संस्थानों की आवश्यकता महसूस करते हुए रसायन और पेट्रोरसायन विभाग द्वारा नाइपर, एसएएस नगर और औषध उद्योग के विशेषज्ञों की एक समिति गठित की गई थी। समिति ने गुजरात सहित भारत में कुछेक अन्य स्थानों पर नाइपर जैसे संस्थान स्थापित किए जाने की सिफारिश की है।

देश में अलग-अलग स्थानों पर समान संस्थान या इसके केन्द्रों की स्थापना के लिए केन्द्र सरकार को शक्तियां प्रदान करने हेतु नाइपर अधिनियम में संशोधन किया गया है।

नए स्थानों पर नाइपर की स्थापना का प्रस्ताव सरकार द्वारा अनुमोदन के अग्रिम चरण में है।

[हिन्दी]

केरोसिन तथा रसोई गैस पर सब्सिडी

2435. श्री वी.के. थुम्मर :
श्री काशीराम राणा :

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

(क) क्या सरकार केरोसिन तथा रसोई गैस पर दी जा रही सब्सिडी पर पुनर्विचार कर रही है और इस संबंध में एक नई नीति भी तैयार की जा रही है;

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

(ग) प्रस्तावित नई नीति तथा वर्तमान में लागू नीति के बीच क्या अंतर है; और

(घ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी के लिए राजसहायता योजना को आगे जारी रखने का मामला सरकार के पास विचाराधीन है।

[अनुवाद]

खाड़ी देशों के लिए नए विमान

2436. श्रीमती सी.एस. सुजाता : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को त्यौहारों के मौसम में खाड़ी देशों से भारत विशेषकर केरल आने वाले यात्रियों की संख्या में वृद्धि की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस क्षेत्र में एयर इंडिया/इंडियन एयरलाइंस में सीटों की विद्यमान उपलब्धता त्यौहारों के मौसम के दौरान यात्रियों की बढ़ी हुई संख्या को ले जाने के लिए अपर्याप्त है;

(ग) यदि हां, क्या सरकार इस संकट से उबरने के लिए त्यौहारों के मौसम के दौरान नए विमानों को शुरू करने पर विचार कर रही है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ङ) केरल तथा खाड़ी के शहर एयर इंडिया, इंडियन एयरलाइंस तथा एयर इंडिया एक्सप्रेस तथा गल्फ वाहक यथा अमीरात, इतिहाद एयरवेज, एयर अरेबिया, ओमान एयर, गल्फ एयर, कतर एयरवेज, कुवैत एयरवेज तथा जजीरा एयरवेज की विमान सेवाओं से जुड़े हुए हैं। पिछले कुछ वर्षों में, राष्ट्रीय वाहक केरल-गल्फ गंतव्यों सहित भारत-गल्फ मार्गों पर क्षमता में वृद्धि कर रहे हैं तथा इनकी भविष्य में इन मार्गों पर आगे आवृत्तियों को बढ़ाने की योजना है। एयरलाइनें

भारत–गल्फ मार्गों पर क्षमता के लिए मांग की मॉनीटरिंग करते हैं तथा संसाधनों की उपलब्धता के मद्देनजर व्यस्तता वाले मौसम की मांग को पूरा करने के लिए अतिरिक्त उड़ानें प्रचालित करने का प्रयास करती है। पूर्ववर्ती वर्षों के समान व्यस्तता तथा त्यौहार के दौरान राष्ट्रीय वाहक मांग में वृद्धि को पूरा करने के लिए विमान प्रकार के स्तरोन्नयन की योजना बनाती है तथा/या अतिरिक्त सेक्शन उड़ानें प्रचालित करती हैं। इसके अतिरिक्त, मौसमी मांग में वृद्धि से निपटने के लिए विमान प्रकार के स्तरोन्नयन तथा/या अतिरिक्त सेक्शन उड़ानें प्रचालित करने के लिए, विदेशी वाहकों को अनुमति प्रदान करने की भारत सरकार की नीति विद्यमान है।

[हिन्दी]

रेलवे के चालकों का नेत्र परीक्षण

2437. श्री रघुराज सिंह शाक्य : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार प्रत्येक छः महीने के पश्चात् रेलगाड़ी चालकों का नेत्र दृष्टि परीक्षण करवाने का है जैसा कि दिनांक 30 जुलाई, 2007 के दैनिक जागरण में समाचार प्रकाशित हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और तथ्य क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) रेल संरक्षा आयुक्त, मध्य सर्किल, ने रेलों से 55 वर्ष से अधिक आयु के मधुमेह से प्रभावित गाड़ी ड्राइवरों की वर्ष में एक बार के स्थान पर छः माह में एक बार नेत्र परीक्षा करने की सिफारिश की है। तदनुसार, रेलवे ने उपर्युक्त की जांच करने के लिए एक समिति का गठन किया है।

[अनुवाद]

पर्यटन क्षेत्र में वित्तीय हानियां

2438. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़ :
श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु :

क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एशियाई विकास बैंक की रिपोर्ट के अनुसार भारत को पर्यटन राजस्व में प्रति वर्ष 230 मिलियन डॉलर की हानि होने का अनुमान है जैसाकि दिनांक 8 अगस्त, 2007 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कार्रवाई की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (घ) एशियाई विकास बैंक ने दर्शाया है कि बताया गया आंकड़ा इंडिकेटिव है जिसे नवम्बर, 2004 के वर्ल्ड बैंक वाटर एंड सेनिटेशन प्रोग्राम रिपोर्ट से लिया गया है और जो कि अनेक दूसरे अनुसंधानों एवं अध्ययनों पर आधारित प्रतीत होता है। अपर्याप्त अथवा खराब क्वालिटी की सेनिटेशन सुविधाओं और सेवाओं के परिणामस्वरूप अगस्त 2007 में स्टॉकहोम वर्ल्ड वाटर वीक में वितरित किए गए एशियाई विकास बैंक के सेनिटेशन डिस्कशन नोट का लक्ष्य अर्थव्यवस्था (स्वास्थ्य/चिकित्सा, पर्यटन, पर्यावरण/प्रदूषण) की लागत पर निर्णय लेने वालों का ध्यान आकृष्ट करना था।

हेलीकॉप्टर दुर्घटनाएं

2439. श्री जे.एम. आरून रशीद : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को देश में हेलीकॉप्टर दुर्घटनाओं में वृद्धि होने की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान हुई दुर्घटनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार द्वारा की गई जांचों के क्या परिणाम निकले और ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या सरकार के पास हेलीकॉप्टर डेवलपमेंट के लिए एक पैनल के गठन का कोई प्रस्ताव है;

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

(च) इसकी स्थापना कब तक किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) 01.01.2005 से आज की तारीख तक भारत में पंजीकृत सिविल हेलीकॉप्टरों की सात दुर्घअनाएं हुई हैं। जबकि तीन दुर्घटनाओं में से प्रत्येक दुर्घटना 2005 तथा 2007 (आज की तारीख तक) हुई हैं। केवल एक दुर्घटना 2006 में हुई है।

(ग) दुर्घटनाओं की जांच वायुयान नियम, 1937 के प्रावधानों के अनुसार की गई थी। जांच रिपोर्ट में बताए गए कारणों में है:– विमान चालकों के अप्रयुक्त निर्णय, खराब क्रू समन्वय, यांत्रिक/तकनीकी समस्याएं, खराब अनुरक्षण, अनुभव की कमी तथा मौसम की गड़बड़ी। जांच से प्राप्त संरक्षा सिफारिशों का कार्यान्वयन इस प्रकार की घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए किया गया था।

(घ) से (च) देश में हेलीकॉप्टरों के अनुरक्षण तथा प्रचालन से संबंधित मुद्दों को देखने के लिए नागर विमानन महानिदेशालय में, नागर विमानन के संयुक्त महानिदेशक की अध्यक्षता में एक हेलीकॉप्टर कक्ष कार्य कर रहा है।

चीन के साथ जीएआईएल का संयुक्त उद्यम

2440. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया लि. (गेल) ने चाइना गैस होल्डिंग्स लि. के साथ संयुक्त उद्यम समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं;

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

(ग) जीएआईएल द्वारा कुल कितना निवेश किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) जी, हां। गेल ने चाइना गैस होल्डिंग्स लिमिटेड के साथ 26 जून, 07 को एक संयुक्त उद्यम करार (जेवीए) पर हस्ताक्षर किए हैं। जेवीए के अनुरक्षण में तकनीकी–आर्थिक रूप से व्यवहार्य परियोजना(ओं) की पहचान करने के बाद ही गेल और चाइना गैस एक 50:50 संयुक्त उद्यम कंपनी बनाएंगे। संयुक्त उद्यम कंपनी चीन में गैस क्षेत्र अवसरों, विशेषत: शहर गैस एवं सीएनजी परियोजनाओं के क्षेत्रों में, अनुरक्षण करेगी।

(ग) संयुक्त उद्यम द्वारा कार्यान्वयन के लिए चयनित विशिष्ट परियोजनाओं के आधार पर गेल द्वारा निवेश किया जाएगा।

[हिन्दी]

ओएनजीसी द्वारा कृष्णा-गोदावरी में तेल भंडारों की खोज

2441. श्री सूरज सिंह :
श्री रामजीलाल सुमन :

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

(क) क्या गत वर्षों के दौरान तेल की खोज तथा उत्पादन के लिए तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) को कृष्णा–गोदावरी बेसिन में तेल भण्डारों का आबंटन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो यह आबंटन किस तिथि को किया गया था;

(ग) क्या ओएनजीसी को सौंपे गए कार्यों को पूरा करने के लिए कोई समय–सीमा भी तय की गई थी;

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

(ङ) क्या ओएनजीसी ने गैस तथा तेल की खोज का कार्य पूरा कर लिया है;

(च) यदि हां, तो अभी तक खोज किए गए गैस तथा कच्चे तेल भंडारों की मात्रा कितनी है; और

(छ) खोज कार्य कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (छ) ओएनजीसी को केजी बेसिन में कोई तेल भंडार आबंटित नहीं किए गए थे। एनईएलपी के अंतर्गत ओएनजीसी को पिछले 3 वर्षों में केजी बेसिन में 7 अन्वेषण ब्लाक प्रदान किए गए हैं अर्थात् गहरे समुद्र में छह और उथले जल में एक। एक गहरे समुद्री ब्लाक के लिए पीएससी पर 6 फरवरी, 2004 को हस्ताक्षर किए गए और अन्य 6 ब्लाकों के लिए पीएससीज पर 2 मार्च, 2007 को हस्ताक्षर किए गए। पीएससी के अंतर्गत अन्वेषण अवधि गहरे समुद्री ब्लाक के लिए 8 वर्ष है और उथले समुद्री के ब्लाक के लिए 7 वर्ष है।

इन 7 ब्लाकों के अलावा ओएनजीसी ने केजी बेसिन में एक गहन समुद्री ब्लाक में भी कार्य किया है जिसका प्रचालन कैर्न एनर्जी पीटीवाई लिमिटेड द्वारा किया गया।

ये ब्लाक अन्वेषण के आरंभिक चरण में है, इसलिए 7 ब्लाकों में कोई तेल/गैस खोजें नहीं की गई हैं। तथापि ब्लाक केजी–डीडब्ल्यूएन–98/2 में 8 गैसें खोजें की गई हैं। ये खोजें मूल्यांकन के विभिन्न चरणों में है।

[अनुवाद]

ओएनजीसी का कार्यकरण

2442. श्री प्रशान्त प्रधान : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम (ओएनजीसी) को देश में तेल एवं प्राकृतिक गैस की खोज के बारे में अपना कार्य बंद करने के लिए कहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ओएनजीसी के कार्यकरण के संबंध में भविष्य की रणनीति पर विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) सरकार ने आयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन (ओएनजीसी) को उनका नाम रोकने के लिए किसी प्रकार के निर्देश जारी नहीं किए हैं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

विमानपत्तनों पर चोरी की घटनाएं

2443. श्री चंद्रकांत खैरे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को विभिन्न एयरलाइनों की सुरक्षा चेक–इन के पश्चात् यात्रियों के सामानों से मूल्यवान सामानों की चोरी की बार–बार होने वाली एवं हाल की घटनाओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान रिपोर्ट की गई ऐसी घटनाओं का ब्यौरा क्या है और अभी तक हुई विशेषकर आई.जी.आई. एयरपोर्ट पर हुई ऐसी कितनी घटनाओं को सुलझाया गया है;

(ग) क्या विमान कंपनियों ने चोरी की ऐसी घटनाओं को रोकने तथा पीड़ितों को क्षतिपूर्ति देने के लिए कोई कदम उठाए हैं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है।

हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय

2444. श्री निखिल कुमार :
श्री अधीर चौधरी :

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

(क) क्या केन्द्र सरकार ने हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय को और अधिक शक्तियां देकर इसे सुदृढ़ किया है;

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

(ग) क्या हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय को देश में निजी क्षेत्र की तेल कंपनियों के निरंतर बढ़ रहे खोज एवं उत्पादन क्रियाकलापों की निगरानी करने की शक्तियां प्रदान की गई हैं;

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

(ङ) हाइड्रोकार्बन निदेशालय ने निजी क्षेत्र की तेल कंपनियों के क्रियाकलापों की किस हद तक जांच की है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) सरकार ने पर्यावरणीय सुरक्षा, प्रौद्योगिकी तथा आर्थिक पहलुओं के लिए एक समान दृष्टिकोण रखने वाली सार्वजनिक, निजी और विदेशी कंपनियों सहित अन्वेषण और उत्पादन के संबंध में देश में हाइड्रोकार्बन संसाधनों के ठोस प्रबंधन को प्रोन्नत करने की दृष्टि से केन्द्र सरकार से कतिपय अधिकारों तथा कर्त्तव्यों के निर्वहन के लिए हाइड्रोकार्बन महानिदेशालय (डीजीएच) को सुदृढ़ किया है।

इस मंत्रालय की दिनांक 1 सितम्बर, 2006 की अधिसूचना द्वारा डीजीएच को निम्नलिखित अधिकार और कर्त्तव्य प्रत्यायोजित किए गए हैं:–

(1) अधिनियमों और नियमों के अनुसार कोल बेड मीथेन तथा गैस हाईड्रेट्स प्रचालनों सहित भारत में अपस्ट्रीम पेट्रोलियम प्रचालनों की निगरानी करना;

(2) सामान्य रूप से अंतर्राष्ट्रीय पेट्रोलियम उद्योग के स्वीकृत व्यवहारों के अनुसार किसी रिजर्वायर से हाईड्रोकार्बन निकासी को इष्टतम करने के विचार से अनुज्ञप्ति धारक अथवा पट्टाधारक द्वारा प्रस्तावित हाईड्रोकार्बन भंडारों की वाणिज्यिक खोज हेतु अन्वेषण कार्यक्रम तथा विकास योजनाओं की समीक्षा तथा निगरानी करना,

(3) सामान्य रूप से अंतर्राष्ट्रीय पेट्रोलियम उद्योग के स्वीकृत व्यवहारों के अनुसार अनुज्ञप्तिधारक अथवा पट्टाधारक द्वारा पेट्रोलियम रिजर्वायरों के प्रबंधन की समीक्षा करना तथा उन्हें ऐसी किसी कार्रवाई पर परामर्श देना जो पेट्रोलियम रिजर्वायरों तथा उनके संरक्षण के उपयुक्त प्रबंधन को सुनिश्चित कर सकें;

(4) अनुज्ञप्ति–धारक पट्टाधारक से सभी भू–वैज्ञानिक आंकड़े, रिपोर्ट तथा सूचनाएं मांगना तथा उन्हें तुरन्त सुधार्य प्रारूप में संभालना और पेट्रोलियम अन्वेषण, वेधन, उत्पादन तथा उनसे जुड़े प्रचालनों से संबंधित आंकड़ों व नमूनों को संग्रहित तथा अनुरक्षित करना,

(5) सामान्य रूप से अंतर्राष्ट्रीय पेट्रोलियम उद्योग की सुमान्य परम्पराओं के अनुसार अनुज्ञप्ति धारक अथवा पट्टाधारक द्वारा अन्वेषित भंडारों की समीक्षा करना,

(6) अनुज्ञप्ति धारक अथवा पट्टाधारक द्वारा अन्वेषणों की उद्घोषणा अथवा घोषणा के लिए मानक निर्धारित करना,

(7) पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस नियमावली, 1959 के नियम 24, 25, 26, 27 और 30 में प्रदत्त केन्द्रीय सरकार की शक्तियों का प्रयोग करना,

(8) तेल और गैस उत्पादन तथा केन्द्र सरकार को देय रायल्टी अथवा अन्य प्रभारों अथवा शुल्कों अथवा उद्ग्रहणों और जहां लागू हो, वहां लागत पेट्रोलियम आदि की निगरानी करना और केन्द्र सरकार को नियत तिथि तक सही रायल्टी व अन्य सांविधिक प्रभारों की प्राप्ति सुलभ बनाने हेतु अनुज्ञप्तिधारकों अथवा पट्टाधारकों से आवश्यक रिपोर्टें मंगाना।

तथापि, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय ने डीजीएच को स्पष्ट किया है कि शक्ति प्रत्यायोजन का मुख्य उद्देश्य यह है कि पेट्रोलियम रिजर्वायरों के बेहतर प्रबंधन के लिए डीजीएच की तकनीकी विशेषज्ञता का प्रयोग किया जा सके और संबंधित तकनीकी आंकड़ों के भंडार के रूप में कार्य करने में मदद मिल सके।

जहां तक डीजीएच का ठेकेदारों को भुगतान अनुमोदन करने का संबंध है, जैसे उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पीएससी) के तहत पूरे न हुए प्रतिबद्ध कार्य कार्यक्रम के लिए भुगतान और भारत सरकार की ओर से ऐसे भुगतानों को स्वीकार करना, डीजीएच के लिए सभी भुगतान मामलों पर सरकार को सिफारिशें करना आवश्यक है।

(ङ) डीजीएच पीएससी में यथा अनुबंधित तथा उक्त पैरा (क) से (घ) के उत्तरों में विनिर्दिष्ट शक्ति के प्रत्यायोजन के अनुसार निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों के कार्यों पर निगरानी रख रहा है।

[हिन्दी]

निजी विमान कंपनियों के लिए सख्त मानदण्ड

2445. श्री गिरधारी लाल भार्गव : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने निजी विमान कंपनियों द्वारा विमान सेवा संचालन शुरू करने के संबंध में अधिक सख्त मानदंड बनाए हैं;

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

(ग) इन उपायों का विमानन उद्योग पर क्या प्रभाव पड़ने की संभावना है; और

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, हां।

(ख) पहले पांच विमानों तक जिनमें उड़ान भरते समय टेक ऑफ मास 40,000 किलोग्राम से अधिक हो, तथा टेक ऑफ मास 40,000 किलोग्राम से अधिक न हो, तक, अनुसूचित ऑपरेटरों के लिए प्रदत्त ईक्विटी पूंजी क्रमशः 50 करोड़ रु. तथा 20 करोड़ रु. होगी, पांच विमानों तक, प्रत्येक अतिरिक्त के लिए, ईक्विटी आवश्यकता क्रमशः 20 करोड़ रु. तथा 10 करोड़ रु. होगी। सभी विद्यमान निजी ऑपरेटरों को उपरोक्त आवश्यकताओं का पालन करना होगा और जब कभी भी उनकी प्राधिकृत तथा प्रदत्त पूंजी को एक वर्ष की अवधि के अन्दर निर्धारित न्यूनतम स्तर से बढ़ाया जाएगा। तथापि यदि एयरलाइनों के पास 100 करोड़ रु. के प्रदत्त ईक्विटी/आरक्षिति उपलब्ध है तो इक्विटी में और वृद्धि करने की कोई आवश्यकता नहीं होगी। अनुसूचित एयरलाइन ऑपरेटरों के संबंध में प्रारंभिक पूंजी मानकों में वृद्धि का मूल प्रयोजन यह था कि ऑपरेटरों के पास एक समय तक यात्री एयरलाइन सेवाएं प्रदान करने के लिए बेहतर वाणिज्यिक स्थिति है तथा पर्याप्त वित्तीय वचनबद्धता है।

(ग) और (घ) केवल वे बड़ी कंपनियां ही देश में स्थायी आधार पर अनुसूचित विमान परिवहन सेवाएं प्रदान करने में सक्षम हो सकेंगी जिनकी वित्तीय पृष्ठभूमि बहुत अच्छी है, जिससे वे सेक्टर में स्थायित्व ला सकेंगी।

[अनुवाद]

विश्व विरासत स्थल

2446. श्री अर्जुन सेठी :
श्री सुब्रत बोस :

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में विश्व प्रसिद्ध स्थलों को विकसित करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) विभिन्न राज्यों में प्रत्येक विरासत स्थल के लिए बजट में राज्य-वार कुल कितनी धनराशि का प्रावधान किया गया है;

(घ) क्या इन स्थलों को देखने के लिए टिकट प्रभारों में वृद्धि किए जाने की संभावना है; और

(ङ) यदि हां, तो इस प्रभार में किसी सीमा तक वृद्धि होगी तथा पर्यटकों को क्या सुविधाएं प्रदान की जाएंगी?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण उत्कृष्ट सार्वभौमिक महत्व के 19 विश्व विरासत सांस्कृतिक स्थलों सहित राष्ट्रीय महत्व के 3667 स्मारकों/स्थलों का अनुरक्षण और संरक्षण करता है।

(ख) भारत में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियंत्रणाधीन विश्व विरासत सांस्कृतिक स्थलों का राज्य-वार ब्यौरा विवरण-I में दिया गया है।

(ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियंत्रणाधीन विश्व विरासत स्थलों पर पिछले तीन वर्षों के दौरान किए गए राज्य-वार व्यय और इस वर्ष के लिए आबंटन का ब्यौरा विवरण-II में दिया गया है।

(घ) और (ङ) इस समय, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन टिकट लगे (टिकटेड) स्मारकों में प्रवेश शुल्क बढ़ाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

विश्व विरासत स्थलों तथा अन्य टिकट लगे (टिकटेड) केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों पर प्रसाधनकक्ष, पेयजल, शारीरिक रूप से अक्षम लोगों के लिए रैम्प तथा पहिया कुर्सियां, आदि जैसी पर्यटक सुविधाएं मुहैया कराई जाती है।

विवरण-I

भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियंत्रणाधीन विश्व विरासत स्थलों की राज्य–वार सूची

क्रम सं.	राज्य	स्थल का नाम
1	2	3
1.	दिल्ली	हूमायूं का मकबरा (1993)
2.	दिल्ली	कुतुब मीनार परिसर, दिल्ली
3.	दिल्ली	लाल किला परिसर (2007)
4.	गोवा	चर्च तथा कॉन्वेंट, गोवा (1986)
5.	गुजरात	चम्पानेर – पावागढ़ पुरातत्वीय उद्यान (2004)
6.	कर्नाटक	मंदिर समूह, पट्टडकल (1987)
7.	कर्नाटक	स्मारक समूह, हम्पी (1986)
8.	मध्य प्रदेश	मंदिर समूह, खुजराहो (1986)
9.	मध्य प्रदेश	बौद्ध स्मारक, सांची (1989)
10.	मध्य प्रदेश	प्रागैतिहासिक शैलाश्रय, भीमबेटका (2003)
11.	महाराष्ट्र	अजन्ता गुफाएं
12.	महाराष्ट्र	एलोरा गुफाएं (1983)
13.	महाराष्ट्र	एलिफेंटा गुफाएं (1987)
14.	उड़ीसा	सूर्य मंदिर, कोणार्क (1984)
15.	तमिलनाडु	स्मारक समूह, महाबलीपुरम (1984)
16.	तमिलनाडु	तंजावुर, गंगईकोंडाचोलापुरम तथा दारासुरम स्थित महान विद्यमान चोल मंदिर (1987 तथा 2004)
17.	उत्तर प्रदेश	आगरा किला (1983)
18.	उत्तर प्रदेश	ताजमहल (1983)
19.	उत्तर प्रदेश	स्मारक समूह, फतेहपुर सीकरी (1986)

विवरण-II

भारत में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के अधीन विश्व विरासत स्थलों पर गत तीन वर्षों में किया गया व्यय एवं इस वर्ष के लिए आबंटन को दर्शाने वाला ब्यौरा

क्रम.सं.	स्थल का नाम	व्यय			आबंटन
		2004–05	2005–06	2006–07	2007–08
1	2	3	4	5	6
1.	हुमायूं का मकबरा, दिल्ली	82,16,670	92,48,730	87,38,775	90,06,000
2.	कुतुब मीनार परिसर, दिल्ली	35,99,592	32,08,578	46,24,553	1,79,78,000
3.	लाल किला परिसर	1,45,88,137	1,41,68,668	2,75,91,623	90,37,000
4.	चर्च एवं कॉन्वेंट, गोवा	90,74,792	86,61,957	98,85,054	1,29,61,000
5.	चांपानेर – पावागढद्य पुरातत्वीय पार्क	89,41,788	68,94,496	66,75,648	57,00,000
6.	मंदिर समूह, पट्टाडकल	31,59,368	38,99,544	49,96,273	19,94,000
7.	स्मारक समूह, हम्पी	1,33,29,150	1,78,90,150	1,66,37,728	1,93,72,000

1	2	3	4	5	6
8.	मंदिर समूह, खजुराहो	28,80,754	45,05,111	62,06,331	66,79,000
9.	बौद्ध स्मारक, सांची	10,81,275	25,41,191	33,22,275	29,73,000
10.	प्रागैतिहासिक शैलाश्रय, भीमबेटका	4,72,904	2,47,731	1,95,213	8,00,000
11.	अजन्ता गुफाएं	1,30,18,624	86,72,073	97,97,186	2,46,57,000
12.	एलोरा गुफाएं	86,05,432	67,81,459	63,42,726	1,09,04,000
13.	एलीफेंटा गुफाएं	26,93,891	24,57,252	28,65,182	18,50,000
14.	सूर्य मंदिर, कोणार्क	56,90,667	1,05,18,463	66,04,416	1,06,79,000
15.	स्मारक समूह, महाबलिपुरम	29,49,334	26,60,691	66,29,755	63,54,000
16.	तंजावुर, गंगईकोंडाचोलापुरम एवं दारासुरम स्थित ग्रेट लिविंग चोल मंदिर	70,16,086	1,70,68,176	82,27,913	1,36,17,000
17.	आगरा किला	2,35,16,617	2,11,86,171	1,61,10,962	89,65,000
18.	ताज महल	1,21,14,910	1,37,61,210	1,36,47,697	1,74,31,000
19.	स्मारक समूह, फतेहपुर सीकरी	1,44,07,807	1,00,93,568	1,71,58,637	97,45,000
	कुल	15,53,57,078	16,44,65,219	17,62,57,947	19,07,02,000

[हिन्दी]

एयर इंडिया की सेवाएं

2447. श्री रामदास आठवले : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) एयर इंडिया (एआई) देश–वार कितने देशों के लिए अपनी सेवाएं प्रदान कर रही है;

(ख) गत दो वर्षों के दौरान एयर इंडिया द्वारा मार्ग–वार तथा वर्ष–वार अर्जित की गई आय का ब्यौरा क्या है; और

(ग) गत दो वर्षों के दौरान एयर इंडिया द्वारा किए गए खर्च का शीर्ष–वार और वर्ष–वार ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) एयर इंडिया बंगलादेश, चीन, कनाडा, फ्रांस, जर्मनी, इंडोनेशिया, जापान, कीनिया, कुवैत, मलेशिया, ओमान, सिंगापुर, साउदी अरब, दक्षिण कोरिया, थाईलैण्ड, तंजानिया, यू.के., यू.ए.ई., तथा यू.एस.ए. के लिए उड़ानें प्रचालित करती है। इसके अतिरिक्त एयर इंडिया की रूस, नीदरलैंड, तुर्की, स्विटजरलैंड, ऑस्ट्रेलिया, जोर्डन तथा मॉरिशस के लिए कोड–शेयर उड़ाने हैं।

(ख) और (ग) ब्यौरे संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

विवरण

(ख) एयर इंडिया द्वारा विगत दो वर्षों के दौरान अर्जित राजस्व का मार्ग–वार तथा वर्ष–वार ब्यौरा

(करोड़ रुपयों में)

सेक्टर	2005–06	2004–05
1	2	3
भारत – यू.एस.ए.	2865.08	2413.94
भारत – यू.के.	453.04	246.59
भारत – जापान	436.47	384.65
भारत – कंटीनेंटल यूरोप	–	209.32
भारत – मलेशिया	77.19	58.73
भारत – इंडोनेशिया	64.73	69.86
भारत – सिंगापुर	147.87	165.69
भारत – गल्फ	1591.04	2021.46

1	2	3
भारत – पूर्वी अफ्रीका	70.09	–
भारत – कोरिया	121.49	–
भारत – कनाडा	192.05	–
भारत – हांग कांग	67.46	76.86
भारत – चीन	116.65	56.71
घरेलू	93.77	64.60
हब एण्ड स्पोक	34.12	58.10
अनुसूचित सेवा राजस्व	633.05	5826.51
अन्य राजस्व	1123.86	860.41
हैंडलिंग, सर्विसिंग तथा इंसीडेंटल राजस्व	1378.80	901.25
अन्य प्रचालनात्मक राजस्व	8833.71	7588.17
अन्य (निवल)	411.24	138.72
कुल राजस्व	9251.02	7773.29

(ग) एयर इंडिया द्वारा विगत दो वर्षों के दौरान किए गए व्यय का शीर्ष–वार तथा वर्ष–वार ब्यौरा

(करोड़ रुपयों में)

व्यय का शीर्ष	2005–06	2004–05
1	2	3
वेतन, भत्ते	894.80	843.85
कर्मीदल लागत तथा कल्याण सहित स्टाफ लागत	741.53	665.75
ईंधन तथा तेल	3140.77	2187.74
दिक्चालन, अवतरण, हाऊसिंग तथा पार्किंग शुल्क	577.80	513.28
विमान किराए पर लेना तथा लीज रेंटल	968.46	743.26
हैंडलिंग प्रभार	505.62	447.14
बाहरी मरम्मत सहित सामग्री खपत	610.76	514.13
यात्री सुविधाएं	378.25	373.19
कमीशन	437.71	376.81
बीमा	67.90	72.43
विज्ञापन	24.41	26.61
मूल्यह्रास तथा अप्रचलन	406.18	424.26
अन्य व्यय	479.11	447.33
कुल प्रचालनात्मक व्यय	9233.30	7635.78
असाधारण मदों सहित गैर–प्रचालनात्मक व्यय	2.78	41.15

रेल दुर्घटनाओं के पीड़ितों के परिवार के सदस्यों को नौकरी

2448. श्री चन्द्रभान सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल दुर्घटनाओं में मारे जाने वाले व्यक्ति के परिवार के एक सदस्य को नौकरी दिए जाने का कोई प्रावधान है;

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

(ग) वर्ष 2006–07 के दौरान रेलवे द्वारा राज्य–वार कितने व्यक्तियों को नौकरी दी गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) बहरहाल, नियमों के अपवाद के रूप में रेलवे ने पूरी तरह से मानवीय आधार पर तथा विशेष मामले के रूप में यह निर्णय लिया है कि पश्चिम रेलवे में मुंबई की उपनगरीय गाड़ियों में हुए बम धमाकों में मृत व्यक्तियों के आश्रितों/कानूनी उत्तराधिकारों, दक्षिण मध्य रेलवे में वलीगोंडा स्टेशन के समीप डेल्टा फास्ट पैसेंजर गाड़ी की दुर्घटना में शिकार व्यक्तियों के आश्रितों तथा पूर्व रेलवे में भागलपुर के समीप हावड़ा–जमालपुर एक्सप्रेस की दुर्घटना के शिकार व्यक्तियों के आश्रितों को रेलवे द्वारा रोजगार मुहैया कराया जाएगा। तदनुसार इस पर कार्रवाई करते हुए रेलवे ने वर्ष 2006–07 मे रेलों पर एवजियों के रूप में समूह घ कोटियों के अंतर्गत नियुक्ति हेतु 158 (एक सौ अट्ठावन) लोगों को रोजगार की पेशकश की है। इस संबंध में राज्यवार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

[अनुवाद]

दिल्ली-अटारी एक्सप्रेस में आग लगने की दुर्घटना की जांच

2449. श्री उदय सिंह :

श्री अधीर चौधरी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली–अटारी एक्सप्रेस में धमाके होने तथा आग लगने की दुर्घटना की रेलवे सुरक्षा आयुक्त द्वारा जांच पूरी कर ली गई है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले;

(ग) इस पर क्या कानूनी कार्रवाई की गई है;

(घ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं तथा इस दुर्घटना की जांच कब तक पूरी हो जाने की संभावना है;

(ङ) क्या यात्रियों तथा रेलवे सम्पत्तियों को सुरक्षा प्रदान करने में रेलवे सुरक्षा बल की भूमिका संतोषजनक नहीं पाई गई है; और

(च) यदि हां, तो रेलवे सुरक्षा बल की कार्य प्रणाली में सुधार लाने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी, हां। रेल संरक्षा आयुक्त उत्तर सर्किल द्वारा जांच पूरी कर ली गई है। इस घटना का कारण तोड़–फोड़ बताया गया है।

(ग) और (घ) रेल संरक्षा आयुक्त, उत्तरी सर्किल द्वारा की गई सिफारिशें/दिए गए सुझाव लागू कर दिए गए हैं। ये सिफारिशें/सुझाव सभी वरिष्ठ सुरक्षा आयुक्तों/उप सुरक्षा आयुक्तों को संसूचित कर दिए गए थे जिन्हें राजकीय रेलवे पुलिस और उत्तर रेलवे के रेल प्राधिकारियों के समन्वयन से लागू कर दिया गया है।

(ङ) जी नहीं। जांच रिपोर्ट में ऐसा कोई निष्कर्ष नहीं निकला है।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

आन्ध्र प्रदेश में हजार स्तम्भों वाला मन्दिर

2450. डा. एम. जगन्नाथ : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश के वारंगल जिले में स्थित प्रसिद्ध एक हजार स्तम्भों वाले मंदिर के जीर्णोद्धार कार्य में कल्याण मण्डप संरचना के पुनः निर्माण के लिए आधार के प्रकार से संबंधित विवाद के कारण विलम्ब हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इस विवाद को निपटाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(ग) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने इस संबंध में अपना अंतिम निर्णय दे दिया है;

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

(ङ) इस मन्दिर के जीर्णोद्धार कार्य को पूरा करने के लिए क्या समय–सीमा निर्धारित की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, नहीं। नींव के डिजाइन को पहले ही अंतिम रूप दे दिया गया है तथा इसे अनुमोदित कर दिया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) नींव की बनावट को इसकी अनुकूलता, दीर्घता तथा पारम्परिक पद्धति की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी संस्थान, वारंगल के परामर्श से अंतिम रूप दिया गया था। तदनुसार, कनीदार स्तम्भ नींव (ग्रेनूलर पाइल फाउंडेशन) को चुना गया है जिसके ऊपर पत्थर की चिनाई करके चबूतरा का निर्माण पारम्परिक ढंग से किया जाएगा और उसके ऊपर अलग की गई कल्याण मंडप संरचना का पुनः निर्माण किया जायेगा।

(ङ) कल्याण मंडप के अलग किए गए वास्तुकलात्मक हिस्सों के पुनर्निर्माण का कार्य धीमा चलता है क्योंकि इसमें गायब वास्तुकलात्मक हिस्सों को तैयार करना शामिल है। इस कार्य के ढाई वर्ष की अवधि में पूरा हो जाने की आशा है।

[हिन्दी]

आंध्र प्रदेश में कावेरी बेसिन में गैस के भंडार

2451. श्री मोहन सिंह : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आंध्र प्रदेश में कावेरी बेसिन में प्राकृतिक गैस के प्रचुर भंडार मिले हैं;

(ख) यदि हां, तो उक्त भंडार से प्रतिवर्ष लगभग कुल कितनी मात्रा में गैस का उत्पादन होगा;

(ग) क्या उक्त गैस की आपूर्ति सरकारी तथा निजी क्षेत्र की उर्वरक तथा विद्युत कंपनियों को किए जाने का प्रस्ताव है;

(घ) यदि हां, तो क्या उक्त गैस के मूल्य का निर्धारण सरकार द्वारा या निजी क्षेत्र की उत्पादक कंपनियों द्वारा किए जाने का प्रस्ताव है; और

(ङ) उत्पादित गैस की आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) आंध्र प्रदेश में कावेरी बेसिन के जमीनी क्षेत्रों में कोई गैस भंडार सिद्ध नहीं हुए हैं।

(ख) से (ङ) उक्त (क) के परिप्रेक्ष्य में लागू नहीं होता।

बाड़मेर-सांचौर बेसिन में तेल का वाणिज्यिक उत्पादन

2452. श्री निहाल चन्द :
श्रीमती सुशीला बंगारू लक्ष्मण :

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

(क) बाड़मेर–सांचौर बेसिन से तेल तथा प्राकृतिक गैस का वाणिज्यिक उत्पादक कब तक शुरू हो जाने की संभावना है;

(ख) क्या भारत सरकार को इन क्षेत्रों से 'प्रोफिट पेट्रोलियम' मिलेगा;

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

(घ) क्या इस लाभ में से राज्य सरकार को भी हिस्सा दिया जायेगा;

(ङ) यदि हां, तो यह कितने प्रतिशत होगा; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) बाड़मेर–सांचोर बेसिन में ब्लाक आरजे–ओएन–90/1 से 2008–09 में उत्पादन शुरू होने की संभावना है।

(ख) और (ग) सरकार, संगत उत्पादन हिस्सेदारी संविदा के उपबंधों के अनुसार लाभ पेट्रोलियम का अपना हिस्सा प्राप्त करेगी। लाभ पेट्रोलियम, उत्पादन, जो इन क्षेत्रों से होगा, की विकास लागत और मूल्य पर निर्भर करेगा। संबंधित राज्य सरकारों के साथ एनईएलपी पूर्व ब्लाकों से लाभ पेट्रोलियम की कोई भागीदारी नहीं होगी।

(घ) से (च) केन्द्रीय सरकार ने नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) के अंतर्गत की गई संविदाओं तथा कोल बेड मीथेन (सीबीएम) नीति से उत्पन्न लाभ पेट्रोलियम (पीपी) और उत्पादन स्तर भुगतान (पीएलपी) की संबंधित राज्यों के साथ 50:50 के अनुपात में भागीदारी के लिए बारहवें वित्त आयोग की सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं। तथापि, यह लाभ की भागीदारी आरजे–ओएन–90/1 के संबंध में लागू नहीं होगी क्योंकि यह एनईएलपी पूर्व ब्लाक हैं।

[अनुवाद]

स्वतंत्रता सेनानियों के स्मारक

2453. श्री सुरेश कलमाड़ी : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने स्वतंत्रता सेनानियों की स्मृति में स्मारक बनाने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या स्वतंत्रता संग्राम के दस्तावेज तथा अभिलेख इस स्मारक में रखे जाने की संभावना है;

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

(ङ) क्या उक्त स्मारक में प्रदर्शित किए जाने हेतु स्वतंत्रता संग्राम की घटनाओं के सत्यतापूर्ण विवरण की सिफारिश करने के लिए किसी समिति का गठन किया गया है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (च) प्रश्न नहीं उठता।

सरकारी क्षेत्र के भेषज उद्योगों द्वारा अधिशेष भूमि की बिक्री

2454. श्री जुएल ओराम : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र की कुछ भेषज कंपनियों के पास अधिशेष भूमि है;

(ख) यदि हां, तो क्या किसी कंपनी का अधिशेष भूमि को बेचने का प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड (एचएएल) के पुनरूद्धार हेतु मंजूर पुनर्वास योजना के भाग के रूप में भारत सरकार द्वारा मंजूर 56.96 करोड़ रु. के ब्याज मुक्त ऋण को चुकता करने के लिए कंपनी की अपनी अधिशेष जमीन बेचने की योजना है।

इस्पात क्षेत्र के कार्यनिष्पादन की समीक्षा

2455. श्री दुष्यंत सिंह : क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने दसवीं योजना के दौरान इस्पात क्षेत्र के कार्यनिष्पादन की कोई समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो इस्पात के विभिन्न ग्रेडों के उत्पादन तथा निर्यात के संबंध में संयंत्र-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार विभिन्न क्षेत्रों में इस्पात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए इस्पात का उत्पादन बढ़ाने के लिए कोई दीर्घकालिक नीति अपनाने का है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) जी, हां। योजना आयोग द्वारा गठित 11वीं पंचवर्षीय योजना (2007-12) के लिए इस्पात उद्योग सम्बन्धी कार्यदल द्वारा 10वीं योजना (2002-07) के दौरान इस्पात क्षेत्र के निष्पादन की समीक्षा की गई थी।

(ख) 10वीं योजना (2002-07) के दौरान इस्पात के विभिन्न ग्रेड़ों के उत्पादन और निर्यात का संगठन-वार ब्यौरा संलग्न विवरण-I और विवरण-II में दिया गया है।

(ग) और (घ) विविधिकृत उत्पादों की मांग को पूरा करने सहित अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप एक आधुनिक और दक्ष घरेलू इस्पात उद्योग का निर्माण करने के उद्देश्य से सरकार ने 3 नवम्बर, 2005 को राष्ट्रीय इस्पात नीति घोषित की है। इस्पात के उत्पादन में वृद्धि करने के लिए शुरू किए गए कुछ उपायों में सरकारी क्षेत्र की इकाइयों का आधुनिकीकरण और विस्तार करना, कच्चे माल की उपलब्धता और अवसंरचनात्मक सुविधाओं की समस्याओं को दूर करना, अनुसंधान एवं विकास को बढ़ावा देना आदि शामिल है।

विवरण-I

10वीं योजना (2002-03 से 2006-07) के दौरान इस्पात उत्पादन (श्रेणी-वार तथा संगठन-वार) संबंधी ब्यौरा

(हजार टन)

वर्ष/संगठन	गैर-मिश्र			मिश्र			कुल योग		
	गैर-चपटे	चपटे	योग	गैर-चपटे	चपटे	योग	गैर-चपटे	चपटे	योग
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2002-03									
सेल	2616	5741	8357	82	66	148	2698	5807	8505
आरआईएनएल	2652	0	2652	0	0	0	2652	0	2652
टीएसएल	710	2667	3377	0	0	0	710	2667	3377
गौण उत्पादक	11739	9285	21024	893	715	1608	12632	10000	22632
योग	17717	17693	35410	975	781	1756	18692	18474	37166
2003-04									
सेल	2717	6101	8818	109	87	196	2826	6188	9014
आरआईएनएस	2834	0	2834	0	0	0	2834	0	2834
टीएसएल	695	2840	3535	0	0	0	695	2840	3535
गौण उत्पादक	12983	10414	23397	1020	909	1929	14003	11323	25326
योग	19229	19355	909	1129	996	2125	20358	20351	40709

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2004-05									
सेल	2841	6361	9202	128	85	213	2969	6446	9415
आरआईएनएल	2904	0	2904	0	0	0	2904	0	2904
टीएसएल	706	2799	3505	0	0	0	706	2799	3505
गौण उत्पादक	13911	11796	25707	1119	863	1982	15030	12659	27689
योग	20362	20956	41318	1247	948	2195	21609	21904	43513
2005-06									
सेल	2855	6555	9410	158	44	202	3013	6599	9612
आरआईएनएल	2980	0	2980	0	0	0	2980	0	2980
टीएसएल	768	3053	3821	0	0	0	768	3053	3821
गौण उत्पादक	15530	12649	28179	1212	762	1974	16742	13411	30153
योग	22133	22257	44390	1370	806	2176	23503	23063	46566
2006-07									
सेल	2911	7014	9925	160	64	224	3071	7078	10149
आरआईएनएल	3042	0	3042	0	0	0	3042	0	3042
टीएसएल	1230	3193	4423	0	0	0	1230	3193	4423
गौण उत्पादक	17605	14580	32185	1321	786	2107	18926	15366	34292
योग	24788	24787	49575	1481	850	2331	26269	25637	51906

स्रोत : संयुक्त संयंत्र समिति

विवरण-II

10वीं योजना (2002–03 से 2006–07) के दौरान इस्पात के निर्यात (श्रेणी–वार तथा संगठन–वार) का ब्यौरा

(हजार टन)

वर्ष/संगठन	गैर–मिश्र			मिश्र			कुल योग
	चपटे	गैर–चपटे	योग	चपटे	गैर–चपटे	योग	
1	2	3	4	5	6	7	8
2002-03							
सेल	569.8	42.3	612.1				612.1
आरआईएनएल		322.7	322.7				322.7
टीएसएल	442.4	39.9	482.3				482.3

1	2	3	4	5	6	7	8
गौण उत्पादक	2943.9	144.7	3088.6	11.0		11.0	3099.6
योग	3956.1	549.6	4505.7	11.0	0.0	11.0	4516.7
2003-04							
सेल	606.5	55.1	661.6				661.6
आरआईएनएल		320.4	320.4				320.4
टीएसएल	444.0	55.0	499.0				499.0
गौण उत्पादक	3221.0	133.0	3354.0	261.0	111.0	372.0	3726.0
योग	4271.5	563.5	4835.0	261.0	111.0	372.0	5207.0
2004-05							
सेल	192.0	28.6	220.6				220.6
आरआईएनएल		55.2	55.2				55.2
टीएसएल	388.5	46.7	435.2				435.2
गौण उत्पादक	3568.1	101.4	3669.5	191.0	133.0	324.0	3993.5
योग	4148.6	231.9	4380.5	191.0	133.0	324.0	4704.5
2005-06							
सेल	202.4	23.4	225.8				225.8
आरआईएनएल		201.6	201.6				201.6
टीएसएल	397.1	43.4	440.5				440.5
गौण उत्पादक	3401.9	208.0	3609.9	188.0	135.0	323.0	3932.9
योग	4001.4	476.4	4477.8	188.0	135.0	323.0	4800.8
2006-07 (अनंतिम)							
सेल	163.9	24.4	188.3				188.3
आरआईएनएल		120.7	120.7				120.7
टीएसएल	281.6	58.9	340.5				340.5
गौण उत्पादक	3900.0	200.0	4100.0	211.0	169.0	380.0	4480.0
योग	4345.5	404.0	4749.5	211.0	169.0	380.0	5129.5

स्रोत : संयुक्त संयंत्र समिति

[हिन्दी]

उर्वरकों की कीमतों में कृत्रिम वृद्धि

2456. प्रो. महादेवराव शिवनकर :
श्री चंद्रकांत खैरे :
श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता :

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि उर्वरकों की सर्वाधिक मांग के समय व्यापारियों द्वारा उर्वरकों की कीमतों में कृत्रिम वृद्धि की जाती है;

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

(ग) किसानों को उचित मूल्य पर उर्वरकों की आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या उर्वरकों की कालाबाजारी के मामले सरकार के ध्यान में आए हैं;

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

(च) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) से (च) उर्वरक नियंत्रण आदेश (एफसीओ), 1985 के खंड 21 के अंतर्गत सभी तरह के उर्वरकों की पैकिंग पर अधिकतम खुदरा मूल्य अंकित करना अनिवार्य है, चाहे वह सांविधिक मूल्य नियंत्रण के अंतर्गत हो या सांविधिक मूल्य नियंत्रण के क्षेत्राधिकार से बाहर हो। कोई भी व्यक्ति बैग पर अंकित मूल्य से अधिक मूल्य नहीं लेगा। एफसीए के इस अनिवार्य प्रावधान का उल्लंघन करने वाले किसी भी व्यक्ति के विरूद्ध एफसीओ और आवश्यक वस्तु अधिनियम के प्रावधानों के अंतर्गत प्रशासनिक/दंडात्मक कार्यवाही की जा सकती है। राज्य सरकारें प्रवर्तन अभिकरण हैं और किसी भी तरह के कदाचार में लिप्त चूककर्ता के विरुद्ध उपयुक्त कार्रवाई करने के लिए उन्हें पर्याप्त अधिकार प्राप्त हैं।

[अनुवाद]

एयर इंडिया की उड़ानों की समयबद्धता

2457. श्री मणि शारेनामे : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 1 जनवरी, 2007 से 31 जुलाई, 2007 तक एयर इंडिया (एआई) की रद्द हुई तथा विलम्बित हुई उड़ानों का तिथि तथा समय सहित क्षेत्र–वार ब्यौरा क्या है;

(ख) भविष्य में एयर इंडिया की उड़ानों द्वारा समयबद्धता का पालन करने तथा पालन को रद्द किए जाने से रोकने के लिए क्या उपाय किए गए हैं;

(ग) क्या फ्रीक्वेंट फ्लायर स्कीम के अंतर्गत विदेश जाने वाले यात्री उड़ान के रद्द हो जाने की स्थिति में होटल में एक रात से अधिक ठहरने के हकदार नहीं होते हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं तथा इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) सूचना एकत्रित की जा रही है।

(ख) एयर इंडिया उड़ानों को समयबद्ध तथा रद्दकरण में कमी करने के लिए एयर इंडिया द्वारा कदम उठाये गये हैं:–

(i) एक देरी समिति देरियों के कारणों पर विचार विमर्श करने के लिए प्रतिदिन बैठक आयोजित करते हैं तथा उपचारात्मक कदम उठाए जाते हैं।

(ii) एआई उड़ानों की अंतिम मिनट के व्यवधान को ठीक करने के लिए एक वरिष्ठ स्तर के कार्यकारियों की टीम चौबीस घंटे कार्य करती है।

(iii) एयर इंडिया समयबद्धता के स्तर को सुधारने के लिए एक आईटी प्रणाली का मूल्यांकन करने की प्रक्रिया में है।

(iv) एयर इंडिया ऑन टाइम निष्पादन को सुधारने के लिए नये विमानों का अर्जन किया जा रहा है।

(v) सभी स्टेशनों के हवाई अड्डा प्रबन्धकों को सुनिश्चित करने की सलाह दी गई है कि सभी कर्मचारी समुचित उड़ान हैंडलिंग कार्यविधि का अनुपालन अपने कार्यक्षेत्र के अधीन तथा निर्धारित मानदण्डों के अनुरूप करें।

(ग) से (ङ) जब फ्रिक्वेंट फ्लायर स्कीम पर विदेश यात्रा करने वाले यात्रियों की उड़ानें रद्द होती हैं तो वह सामान्यतः एक रात से अधिक आवास के हकदार नहीं होते चूंकि उनके गंतव्य के लिए या तो एयर इंडिया अथवा अन्य वाहकों के वैकल्पिक उड़ानों पर उन यात्रियों की पुनः बुकिंग कराने के लिए सभी प्रयास किये जाते हैं।

बौद्ध स्थल

2458. श्री मोहन जेना : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उड़ीसा के जाजपुर जिले में ललितगिरी, रत्नागिरी तथा उदयगिरी स्थित बौद्ध स्थलों की ओर आवश्यक ध्यान नहीं दिया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान इन स्थलों का कितने पर्यटकों ने दौरा किया;

(ग) इन स्थलों के बारे में सूचनाओं को लोकप्रिय बनाने के लिए सरकार द्वारा राज्य-वार क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है; और

(घ) इन बौद्ध स्थलों को वायुमार्ग तथा रेल के जरिए अलग-अलग जोड़े जाने हेतु सरकार द्वारा उठाए कदम/उठाए जाने वाले कदमों का ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या परिणाम निकले?

पर्यटन मंत्री तथा संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के नियंत्रणाधीन उड़ीसा के जिला जाजपुर में ललितगिरी उदयगिरी तथा रत्नागिरी स्थित केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों/स्थलों पर संरक्षण, परिरक्षण और पर्यावरण संबंधी विकास के जरिए पर्याप्त ध्यान दिया जा रहा है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन स्थलों पर आए पर्यटकों की संख्या का ब्यौरा निम्नानुसार है:

वर्ष	पर्यटकों की संख्या
2004-05	15820
2005-06	18461
2006-07	20703

(ग) और (घ) पर्यटन मंत्रालय ने बौद्ध स्थलों के संबंध में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए सूचना तथा प्रोत्साहन अभियान शुरू किए हैं। पर्यटन मंत्रालय के विदेश स्थित कार्यालय उड़ीसा सहित भारत के बौद्ध स्थलों के संवर्द्धन में सक्रिय है। विदेशी बाजारों, विशेष रूप से दक्षिण पूर्व एशियाई क्षेत्रों में बौद्ध धर्म को समन्वित संवर्द्धन अभियान में प्रमुख रूप से अपनाया गया है। भगवान बुद्ध के महापरिनिर्वाण का 2550वां संवर्द्धन वर्ष मनाने के लिए स्वदेशी बाजार में एक अभियान शुरू किया गया है। पर्यटन मंत्रालय अपनी इन्क्रेडिबल इन्डिया वेबसाइट के जरिये उदयगिरी, रत्नागिरी तथा ललितगिरी सहित उड़ीसा में बौद्ध स्थलों के बारे में विशिष्ट सूचना प्रदान करता है। पर्यटन मंत्रालय ने उदयगिरी, रत्नागिरी तथा ललितगिरी सहित बौद्ध स्थलों में भ्रमण को बढ़ावा देने के लिए विशेष ब्राशर तथा लीफलेट्स निकाले हैं।

पर्यटन मंत्रालय बौद्ध स्थलों सहित विभिन्न पर्यटक स्थलों तक जाने वाले सड़क, रेल तथा वायुमार्गों को अपग्रेड करने के मामले पर भूतल परिवहन, रेल तथा नागरिक उड्डयन के संबंधित मंत्रालयों के साथ विचार कर रहा है।

रेलवे का ऑप्टीकल फाइबर केबल नेटवर्क

2459. श्री एस. श्रीनिवासुलु रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार किराये पर लिए गए बी एस एन एल के चैनलों के बार-बार तथा व्यापक खराबियां आने से यात्री आरक्षण प्रणाली सेवाओं में बाधा उत्पन्न होने के कारण बी एस एन एल नेटवर्क से रेलवे ऑप्टिकल फाइबर केबल पर कार्य शुरू करने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) रेल टेल ने रेलवे की यात्री आरक्षण प्रणाली (पी आर एस) के लिए भारत संचार निगम लिमिटेड (बी एस एन एल) नेटवर्क से किराए पर लिए गए आप्टिकल फाइबर केबल को चरणबद्ध तरीके से बंद करने का प्रस्ताव किया है क्योंकि रेलवे ने पूरे भारत में 2896 शहरों/जिलों को जोड़ने वाले 31,000 मार्ग कि.मी. स्पैन का अपना आप्टिकल-फाइबर नेटवर्क तैयार कर लिया है। इस प्रकार, इससे केवल रेलवे की यात्री आरक्षण प्रणाली को चलाना किफायती होने के साथ-साथ इसके परिणामस्वरूप न केवल किराए में बचत बल्कि इससे विश्वसनीयता में भी वृद्धि होगी। बहरहाल, जहां-कहीं रेलवे का अपना नेटवर्क उपलब्ध न हो अथवा महत्वपूर्ण यात्री आरक्षण स्थलों के लिए स्टैंडबाई के रूप में बी.एस.एन.एल. के नेटवर्क का भी उपयोग किया जाएगा।

[हिन्दी]

औषधि विनिर्माता कंपनियों को ऋण

2460. श्री कीरेन रिजीजू :
श्रीमती कमला बुधवा :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) घाटे में चल रही सरकारी क्षेत्र की औषधि विनिर्माता कंपनियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इन कंपनियों को चलाने के लिए सरकार द्वारा दी गई सहायता का कंपनी-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) इन कंपनियों द्वारा विनिर्मित औषधियों का ब्यौरा क्या है;

(घ) अप्रसंस्करित औषधियों की बिक्री के माध्यम से अर्जित वार्षिक आय का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार के कुछ मंत्रालय/विभाग सरकारी क्षेत्र की कंपनियों के बजाय निजी कंपनियों से महंगी औषधियां खरीदते हैं;

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

(छ) क्या सरकार ने इन मंत्रालयों/विभागों को इस बात के लिए सहमत करने के लिए कोई प्रयास किए हैं कि वे केवल सरकारी क्षेत्र की कंपनियों से ही औषधियां खरीदें; और

(ज) यदि हां, तो इसके क्या परिणाम निकले?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) और (ख) घाटे में चल रही सार्वजनिक क्षेत्र की औषध कंपनियों को सरकार द्वारा विगत तीन वर्षों में दी गई सहायता का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(करोड़ रुपये में)

क्रम सं.	पीएसयू का नाम	वर्ष	राशि
1	हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड (एचएएल)	(i) 2004–05	(i) 7.27
		(ii) 2005–06	(ii) 30.30
		(iii) 2006–07	(iii) 131.69
2	बंगाल केमिकल्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड (बीसीपीएल)	(i) 2004–05	(i) 4.64
		(ii) 2005–06	(ii) 9.73
		(iii) 2006–07	(iii) 124.19
3	इंडियन ड्रग एंड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड (आईडीपीएल)	(i) 2004–05	(i) शून्य
		(ii) 2005–06	(ii) 7.00
		(iii) 2006–07	(iii) 0.95

(ग) फार्मा कंपनियों द्वारा विनिर्मित दवाओं में बल्क ड्रग–बेंजाथिन पेनिसिलिन एवं फार्मूलेशन जैसे: एंटीबायोटिक्स, मलेरिया रोधी, सर्परोधी, वेनम, एंटी इन्फ्लेमेटरी, ओरल पाउटर, सिरप्स, ड्राई पाउडर/लिक्विड, इंजेक्टेबल्स, मलहम, आईवी फ्लूइड आदि शामिल हैं।

(घ) वर्ष 2006–07 के दौरान कच्चे औषध की बिक्री से प्राप्त वार्षिक आय का ब्यौरा निम्नानुसार है:

(i) एचएएल : रु. 34.40 लाख

(ii) बीसीपीएल : शून्य

(iii) आईडीपीएल : शून्य

(ङ) और (च) सूचना केन्द्रीकृत रूप से नहीं रखी जाती है।

(छ) और (ज) सरकार ने फार्मा सीपीएसईज एवं उनकी सहायक कंपनियों द्वारा विनिर्मित 102 दवाओं की केन्द्र सरकार के विभागों/मंत्रालयों, पीएसयूज, स्वायत्तशासी निकायों, अस्पतालों आदि द्वारा प्राथमिकता आधार पर खरीद को अनुमोदित किया है। राज्य सरकारों को भी भारत सरकार द्वारा वित्तपोषित स्वास्थ्य कार्यक्रमों के अधीन (जैसे राष्ट्रीय ग्रामीण स्वास्थ्य मिशन आदि के अधीन खरीद) इन 102 दवाओं की खरीद करना अपेक्षित है। इसके परिणामस्वरूप, फार्मा सीपीएसईज एवं उनकी सहायक कंपनियों को 102 दवाओं के लिए आर्डर दिए जाते हैं। इससे रूग्ण फार्मा सीपीएसईज के पुनरूज्जीवन में मदद मिलेगी।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइंस/एयर इंडिया को ऑपरेशनल घाटा

2461. प्रो. एम. रामदास : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस (आईए) तथा एयर इंडिया (एआई) को वर्ष 2006–07 के दौरान ऑपरेशनल घाटा हुआ है;

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

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या ठोस कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) वर्ष 2006–07 के लिए एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस के अंतिम लेखों का संकलन किया जा रहा है तथा उन्हें अंतिम रूप दिया जाना शेष है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

ग्रामीण पर्यटन परियोजनाएं

2462. डा. राजेश मिश्रा :
श्री अवतार सिंह भडाना :

क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ग्रामीण पर्यटन के प्रोत्साहन हेतु विभिन्न परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस संबंध में अब तक कितनी सफलता प्राप्त हुई है तथा

ग्रामीण क्षेत्रों में पर्यटन के प्रोत्साहन के लिए विभिन्न परियोजनाओं के संबंध में अगले तीन वर्षों के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किए गए हैं;

(ग) क्या प्राप्त सफलता लक्ष्यों के अनुरूप है;

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

(ङ) भविष्य में लक्ष्य प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) ग्रामीण पर्यटन के प्रोत्साहन हेतु स्वीकृत परियोजनाओं की सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) से (ङ) पर्यटन के प्रोत्साहन हेतु कोई लक्ष्य निर्धारित नहीं किए गए हैं। स्वीकृत परियोजनाओं के क्रियान्वयन की जिम्मेदारी संबंधित राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार समय-समय पर ग्रामीण पर्यटन परियोजनाओं सहित सभी परियोजनाओं की प्रगति की निगरानी करता है।

विवरण

ऐसे प्रत्येक गांव के विकास के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता दर्शाने वाला ब्यौरा

	राज्य	क्रम. सं.	परियोजना का नाम	अवसंरचना घटक (लाख रुपये)			क्षमता निर्माण घटक (लाख रुपये)		
				स्वीकृत राशि	स्वीकृति राशि	अवमुक्त राशि	स्वीकृति राशि	स्वीकृत राशि	अवमुक्त राशि
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	आंध्र प्रदेश	1	पोचमपल्ली, नालगोंडा जिला	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
		2	कोणासीमा ग्राम, पूर्वी गोदावरी जिला	2003–04	50.00	50.00	–	–	–
		3	पुट्टापार्थी, अनंतपुर जिला	2004–05	49.50	49.50	–	–	–
		4	चिनचिनाडा, पूर्वी गोदावरी जिला	2004–05	50.00	40.00	–	–	–
		5	श्रीकलाहस्ती, चित्तूर जिला	2004–05	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
2	अरूणाचल प्रदेश	6	रेंगो ग्राम, पूर्वी सियांग जिला	2005–06	49.62	39.69	–	–	–
		7	लिगू ग्राम, अपर सुबांसिरी जिला	2006–07	46.00	36.80	2006–07	20.00	16.00
		8	ईगो–निकते ग्राम, पश्चिमी सियांग जिला	2006–07	46.50	37.20	2006–07	20.00	16.00
3.	असम	9	दुर्गापुर, गोलाघाट जिला	2002–03	46.83	14.04	2004–05	20.00	16.00

1		2	3	4	5	6	7	8	9
		10	देहिंग पट्टाकाई क्षेत्र, तिनसुखिया जिला	2004–05	44.33	35.46	–	–	–
		11	सुआलकुची, कामरूप जिला	2004–05	50.00	40.00	2004–05	19.95	15.96
		12	अशारीकांडी ग्राम, धुबरी जिला	2005–06	48.97	39.17	–	–	–
4.	बिहार	13	नेपूरा ग्राम, नालंदा जिला	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
5.	छत्तीसगढ़	14	चित्रकूट ग्राम, बस्तर जिला	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
		15	चित्रकूट ग्राम, बस्तर जिला	2003–04	50.00	40.00	–	–	–
		16	चंपारण, जिला रायपुंर	2003–04	50.00	15.00	–	–	–
		17	नगरनार, जिला बस्तर	2003–04	48.00	38.40	2004–05	20.00	16.00
		18	कोंडा गांव, जिला बस्तर	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
		19	माना–टूटा, जिला रायपुर	2006–07	50.00	40.00	2006–07	20.00	16.00
		20	चिल्पी ग्राम, जिला कबीरधाम	2006–07	48.75	39.00	2006–07	20.00	16.00
		21	ओघ ग्राम, जिला रायपुर	2007–08	42.05	33.64	2007–08	20.00	16.00
6.	दिल्ली	22	कोटला मुबारकपुर	2003–04	09.78	09.78	–	–	–
		23	नांगली, राजापुर दिल्ली	2003–04	36.30	36.30			
7.	गुजरात	24	टेरा में हैरिटेज विलेज	2003–04	50.00	40.00	–	–	–
		25	हुडका गाम, कच्छ जिला	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
		26	नवांगांव और मालेगांव ग्राम, जिला डेंग	2003–04	92.70	27.81	–	–	–

1		2	3	4	5	6	7	8	9
		27	नागेस्वर, जिला जामनगर	2007–08	50.00	40.00	2007–08	19.84	15.87
		28	दांडी गाम, जिला नवसारी	2006–07	50.00	40.00	2007–08	20.00	16.00
8.	हरियाणा	29	ज्योतिसर, जिला कुरुक्षेत्र	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
9.	हिमाचल	30	नागर, जिला कुल्लू	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	प्रदेश	31	परागपुर, जिला कांगड़ा घाटी	2003–04	50.00	40.00	–	–	–
		32	बरोह ग्राम, जिला कांगड़ा	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
10.	जम्मू और कश्मीर	33	डूंग गांव, जिला बारामुल्ला	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
		34	सुरिन्सर, जिला जम्मू	2005–06	50.00	40.00	2006–07	19.00	15.20
		35	गगनगीर, जिला श्रीनगर	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
		36	ग्राम पहलगांव, जिला अनंतनाग	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
		37	डोरी गांव, जिला जम्मू	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
		38	अकिंगाम ग्राम, जिला अनंतनाग	2006–07	50.00	40.00	2006–07	14.26	11.40
		39	वसाकनाग ग्राम	2006–07	47.20	37.76	–	–	–
		40	डोरी डेगेर ग्राम	2006–07	50.00	40.00	2007–08	20.00	16.00
11.	झारखण्ड	41	अमादूबी	2007–08	49.95	39.96	2007–08	17.44	13.95
		42	डेयूरीडीह, जिला सरायकेला खरसावन	2007–08	49.94	39.95	2007–08	17.44	13.95
12.	कर्नाटक	43	कोक्कारे बेल्लूर जिला बेल्लूर	2002–03	50.00	15.00	–	–	–
		44	अट्टाबेरी पक्षी अभ्यारण्य जिला उत्तर कन्नड़	2003–04	60.00	18.00	–	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	45	उत्तर कन्नड़, बनवासी जिला	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	46	अनेगुंडी, जिला पोपल	2003–04	50.00	40.00	2005–06	20.00	16.00
	47	कुर्ग, जिला कोडागू	2003–04	50.00	40.00	–	–	–
13. केरल	48	कुंबलांगी, जिला एरनाकुलम	2003–04	50.00	50.00	2004–05	20.00	20.00
	49	अरनामुला, जिला पथानमथिट्टा	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	50	बलरामपुर, जिला तिरूवेनन्तपुरम	2004–05	50.00	40.00	–	–	–
	51	स्पाइस परिपथ के लिए गांव कलाडे, जिला एरनाकुलम	2006–07	47.20	37.76	2005–06	20.00	16.00
	52	स्पाइस सर्किट के लिए अनाकास ग्राम जिला इडुकी	2006–07	50.00	40.00	2005–06	20.00	16.00
14. मध्य प्रदेश	53	हतवा ग्राम, जिला सिध्धी	2002–03	44.00	13.20	–	–	–
	54	चौगान, जिला मांडला	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	55	प्राणपुर, जिला अशोकनगर	2003–04	48.00	38.00	2004–05	20.00	16.00
	56	ओरछा, जिला टीकमगढ़	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
	57	आमला, जिला उज्जैन	2006–07	48.69	39.95	2006–07	20.00	16.00
15. महाराष्ट्र	58	सुलीभंजन–खुलताबाद जिला औरंगाबाद	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	59	मोराची चिनचौली	2006–07	50.00	40.00	2006–07	20.00	16.00
16. मणिपुर	60	खोंगियन, जिला थोबल	2006–07	49.75	39.80	–	–	–
	61	नोने ग्राम, जिला तमेंगलांग	2006–07	50.00	40.00	–	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	62	एंड्रो, जिला पूर्वी इम्फाल	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
17. मेघालय	63	लालोंग ग्राम, जिला जयंतियाहिल्स	2006–07	50.00	40.00	2006–07	14.80	11.84
	64	ससातग्रे ग्राम, पश्चिमी दारोहिल्स	2006–07	38.49	30.79	2006–07	20.00	16.00
18. नागालैंड	65	मोपुंगचुपकेट, जिला मोकोचुंग	2002–03	50.00	50.00	2007–08	20.00	16.00
	66	अवाचेखा, जिला जूनेहबोटो	2007–08	50.00	40.00	2007–08	20.00	16.00
	67	चंगतोंगिया, जिला मोकोकचुंग	2007–08	50.00	40.00	2007–08	20.00	16.00
19. उड़ीसा	68	रघुराजपुर, जिला पुरी	2002–03	50.00	40.00	2004–05	20.00	17.60
	69	पिपली, जिला पुरी	2004–05	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	70	किचिंग, जिला मयूरभंज	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
	71	बारपाली, जिला बारगढ़	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
	72	हीरापुर, जिला खुरदा	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
	73	पदनाभपुर, जिला गंजम	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
	74	देयोलझारी, जिला अंगुल	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
	75	गुरूकुल आफ कोणार्क नाट्य मंडप	2007–08	50.00	40.00	2007–08	20.00	16.00
20. पंजाब	76	बूथगढ़, जिला होशियारपुर	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
	77	राजासांसी, जिला अमृतसर	–	–	–	2004–05	20.00	16.00
	78	चमकौर साहिब, जिला रोपड़	2006–07	46.00	36.80	–	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	79	जयंती माझरी, जिला मोहाली	2006–07	50.00	10.00	–	–	–
	80	छट ग्राम	2006–07	45.46	36.44			
21. राजस्थान	81	नीमराना, जिला अलवर	2003–04	50.00	50.00	2004–05	20.00	16.00
	82	समोडे ग्राम, जिला जयपुर	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	83	हल्दीघाटी, जिला राजसमद	2006–07	50.00	40.00	2004–05	19.32	15.45
22. सिक्किम	84	उत्तरी जिले में लाचेन	2004–05	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
23. तमिलनाडु	85	ग्रामीण पर्यटन के अधीन काझूनूमलाई, जिला थूथूकोड्डी	2003–04	48.66	38.94	2004–05	20.00	16.00
	86	तिरथामलाई, जिला धर्मपुरी	2003–04	50.00	40.00	–	–	–
	87	कराईकुड्डी, चेट्टीनाडू जिला शिवगंगा	2003–04	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	88	देवीपट्टीनम नवमाथणम जिला रामनाथपुरम	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
	89	थिरूकुरूंगुड्डी, जिला तिरूनेलवेल्ली	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
	90	तिरूपड्डामोरथूर, जिला तिरूनेलवेल्ली, तमिलनाडु	2005–06	49.55	39.64	–	–	–
	91	कोम्बईग्राम, जिला थेनी, स्पाइस परिपथ के लिए	2006–07	50.00	40.00	2005–06	20.00	16.00
	92	थडयांगकुडीसाई, जिला डिंडीगुल, स्पाइस परिपथ के लिए	2006–07	50.00	40.00	2005–06	20.00	16.00
24. त्रिपुरा	93	कमलासागर, जिला पश्चिमी त्रिपुरा	2002–03	42.92	13.48	2004–05	20.00	16.00
	94	जम्पुई हिल्स, जिला उत्तरी त्रिपुरा	2003–04	50.00	15.00	–	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
95		जॉयचन्द्रापुर ग्राम, जिला दक्षिणी त्रिपुरा	2005–06	50.00	40.00	–	–	–
25. उत्तरांचल	96	जंगेश्वर, जिला अल्मोड़ा	2002–03	50.00	50.00	2005–06	20.00	16.00
	97	अगोरा ग्राम, (डोडीताल) उत्तरकाशी जिला	2005–06	48.50	38.80	–	–	–
	98	मोटाड तथा इसके सेटेलाइट स्टेशन	2005–06	48.05	38.44	–	–	–
	99	चिखोनी बोरा, जिला चंपावत	2005–06	44.20	35.28	–	–	–
	100	कोटी, इंदरोली	2005–06	47.10	37.68	–	–	–
	101	माना, जिला चमोली	2005–06	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	102	विलेज सारी, जिला रूद्रप्रयाग	2005–06	45.14	36.00	–	–	–
	103	आदि कैलाश ग्राम, जिला नैनीताल	2006–07	50.00	40.00	2006–07	20.00	16.00
	104	पदमापुरी, जिला नैनीताल	2006–07	50.00	40.00	2006–07	20.00	16.00
	105	नानकमट्टा, जिला यूएस नगर	2006–07	48.82	39.00	2006–07	20.00	16.00
	106	त्रियोगीनारायण	2006–07	50.00	40.00	2006–07	20.00	16.00
26. उत्तर प्रदेश	107	भीतर ग्राम, जिला रायबरेली	2005–06	49.52	39.62	–	–	–
	108	मुखराय, जिला मथुरा	2005–06	45.89	36.00	–	–	–
	109	भगुवाला, जिला सहारनपुर	–	–	–	2004–05	20.00	16.00
27. पश्चिम बंगाल	110	बल्लमपुर डांगा, जिला वीरभूम	2003–04	50.00	15.00	2004–05	20.00	20.00
	111	सोनाडा ग्राम, जिला दार्जिलिंग	2004–05	50.00	40.00	–	–	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	112	मुकुटमनिपुर, जिला बांकुरा	2006–07	50.00	40.00	2004–05	20.00	16.00
	113	अंतपुर ग्राम, जिला हुगली	2006–07	50.00	40.00	–	–	–
	114	कमारपुकुर ग्राम	2006–07	50.00	40.00	2007–08	18.30	14.64

[अनुवाद]

सुपर फास्ट रेलगाड़ियों के लिए रेल पटरियां

2463. श्री जी. करुणाकर रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विद्यमान रेल पटरियां सुपरफास्ट रेलगाड़ियों के लिए उपयुक्त नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो रेल पटरियों को सुपर फास्ट रेलगाड़ियों के अनुकूल बनाने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(ग) इन रेल गाड़ियों की अनुमत गति सीमा को बनाए रखते हुए यात्रियों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) मौजूदा रेल पथ सुपर फास्ट गाड़ियों सहित सभी गाड़ियों की स्वीकृत खंडीय गति पर चालन हेतु उपयुक्त हैं।

(ग) यात्रियों की संरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए गाड़ियों की अनुमत गति हेतु रेल पथ का नियमित अनुरक्षण किया जाता है और आवश्यक होने पर उपयुक्त गति प्रतिबंध लगाए जाते हैं।

तमिलनाडु में रेल परियोजनाएं

2464. श्री एन.एस.वी. चित्तन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान तमिलनाडु में विभिन्न रेल परियोजनाओं हेतु बजट में कितना आबंटन किया गया है;

(ख) प्रत्येक परियोजना की अनुमानित लागत की तुलना में परियोजना–वार तथा वर्ष–वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) आज की तिथि तक प्रत्येक परियोजना पर क्या प्रगति हुई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(क) से (ग) ब्यौरा इस प्रकार है :–

क्र.सं.	परियोजना	प्रत्याशित लागत	पिछले तीन वर्षों के दौरान परिव्यय (करोड़ रु. में)			स्थिति
			2004–05	2005–06	2006–07	
1	2	3	4	5	6	7
नई लाइन						
1.	करूर–सलेम (85 कि.मी.)	229.88	5	2	5	भूमि संबंधी और पुल संबंधी कार्य शुरू हो गए हैं।
2.	बेंगलूरु–सत्यमंगलम (260 कि.मी.)	901.62	0.10	0.01	0.01	कर्नाटक में अंतिम स्थान सर्वेक्षण समाप्त हो चुका है। आगे सर्वेक्षण कार्य रूक गया है क्योंकि तमिलनाडु वन विभाग आरक्षित वन क्षेत्र में सर्वेक्षण की अनुमति नहीं दे रहा है। मामला न्यायाधीन है।

1	2	3	4	5	6	7
3.	टिंडीवनम–जिंजी–तिरुवन्नमलै (70 कि.मी.)	125	–	–	0.01	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।
4.	टिंडीवनम–नगरी (179.2 कि.मी.)	456	–	–	0.01	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।
	जोड़	1712.5	5.10	2.01	5.03	
आमान परिवर्तन						
1.	मदुरै–रामेश्वरम (161 कि.मी.)	246.45	25	25	20	बदला गया सम्पूर्ण खंड यातायात के लिए खोल दिया गया है।
2.	तिरुचचिराप्पल्ली–मनमदुरै (150 कि.मी.)	199.93	20	50	50.02	तिरुचचिराप्पल्ली–करेकुडी खंड पर कार्य समाप्त हो चुका है और करेकुडी–मनमदुरै खंड को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
3.	क्यूलन–तिरुनल्वेली–तिरुचेन्दुर और तेनकाशी–विरुद्धनगर (357 कि.मी.)	697.13	21.06	31	50.69	विरुद्धनगर–तेनकासी–सेनगोट्टै खंड पर कार्य समाप्त हो चुका है और तिरुनेलवेली–तिरुचेंदुर खंड को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
4.	तिरुचचिराप्पल्ली–नगोर–करैकल (156 कि.मी.) और नगप्पट्टीनम–वेलंकन्नी–तिरुतुरायपुंडी (43 कि.मी.)	205.79	11	4.79	9	तिरुचचिराप्पल्ली–तंजावुर–तिरुवरूर खंड पर कार्य समाप्त हो चुका है और तिरुवरूर–नगोर खंड को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
5.	विल्लुपुरम–कटपदी (161 कि.मी.)	232.81	3	10	15	भूमि संबंधी कार्य, गिट्टी संग्रहण और स्टेशन भवन का कार्य शुरू हो गया है। वेल्लोर–तिरुवन्नमलै खंड पर कार्य 2007–08 के दौरान समाप्त करने का लक्ष्य है।
6.	तंजावुर–विल्लुपुरम (192 कि.मी.)	356.90	15	50.01	100	तंजावुर–मयिलादुतुरै खंड पर कार्य समाप्त हो चुका है और मयिलादुतुरै–विल्लुपुरम खंड को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
7.	वृद्धाचलम के रास्ते कुड्डालोर–सेलम (191 कि.मी.)	517.48	25	85	80	सम्पूर्ण परियोजना पर कार्य समाप्त हो चुका है।
8.	मनमदुरै–विरुद्धनगर (66.55 कि.मी.)	97.24	–	–	1	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।

1	2	3	4	5	6	7
9.	दिंडीगुल–पोल्लाची–पालघाट एवं पोल्लाची–कोयम्बतूर (224.88 कि.मी.)	343.17	–	–	1	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।
10.	कटपदी–पाकला–तिरुपति (104 कि.मी.)	198.9	11.89	10	25	इस परियोजना का आमान परिवर्तन कार्य पूरा हो चुका है।
11.	मयिलादुतुरै–तिरुवरूर–करेकुडी एवं तिरुतुरेपंडी–अगस्तियमपल्ली (224 कि.मी.)	404.19	–	–	–	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।
	जोड़	33208.99	131.95	265.8	351.71	
दोहरीकरण						
1.	इरुगुर–कोयम्बटुर (17.70 कि.मी.)	38.66	2	1	5	कोयम्बतुर–कोयम्बतुर उत्तर के बीच अप लाइन पर कार्य समाप्त हो चुका है। शेष भाग पर भूमि संबंधी, पुल संबंधी कार्य शुरू हो गया है।
2.	मदुरै–दिंडीगुल (62.05 कि.मी.)	128.56	5.28	17.21	30	इस कार्य को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
3.	चेन्नै बीच–कोरुक्कुपेट तीसरी लाइन (4.1 कि.मी.)	55.23	5	10	0.50	यह परियोजना रेल विकास निगम लिमिटेड से ले ली गई है और कार्य को शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध शुरू किए जा रहे हैं।
4.	चेन्नै बीच–अट्टीपट्टु चौथी लाइन (22.1 कि.मी.)	50.23	5	10	0.50	इस परियोजना को रेल विकास निगम लिमिटेड से लिया गया है और कार्य को शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध शुरू किए जा रहे हैं।
5.	चेंगलपट्टु–विल्लुपुरम (103 कि.मी.)	247	–	–	0.01	काय को शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।
6.	पट्टाविरम–तिरुवल्लूर चौथी लाइन (15.06 कि.मी.) एवं तिरुवल्लुर–अरक्कोणम तीसरी लाइन (26.83 कि.मी.)	74.78	6	15.80	28.50	पट्टाविरम–तिरुवल्लुर चौथी लाइन पर कार्य समाप्त हो चुका है और तिरुवल्लुर–अरक्कोणम तीसरी लाइन पर कार्य 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
	जोड़	594.46	23.28	54.01	64.51	

1	2	3	4	5	6	7
महानगर परिवहन परियोजना						
1.	चेन्नै बीच–थिरुमल्लई एम आर टी एस (चरण–I)	268.87	1.00	1.00	1.00	मुख्य लाइन कार्य समाप्त हो चुका है।
2.	थिरुमल्लई–विल्लाचेरी एम आर टी एस (चरण–II)	733.38	10.00	3.39	5.56	मुख्य लाइन कार्य समाप्त हो चुका है।
3.	चेन्नई बीच–तम्बरम–चेंगलपट्टु आमान परिवर्तन	455.24	25.00	3.03	12.00	मुख्य लाइन कार्य समाप्त हो चुका है।
4.	चेन्नै (एम आर टी एस) वेल्लाचेरी से सेंट थामस माउंट तक विस्तार	415.59	–	–	1.00	कार्य शुरू करने के लिए प्रारंभिक प्रबंध किए जा रहे हैं।
	जोड़	1873.08	36.00	7.42	19.56	
रेल विद्युतीकरण						
1.	इरोड–पालघाट–एरनाकुलम	219.09	–	–	1	यह परियोजना मार्च 2000 में पहले ही पूरी हो चुकी है। वित्तीय समायोजनों के लिए निधियों का आबंटन किया गया है।
2.	विल्लुपुरम–तिरुचचिराप्पल्ली	96.66	–	–	5	यह परियोजना बजट 2006–07 में शामिल की गई है और कार्य शुरू हो गया है।
3.	तिरुचचिराप्पल्ली–मदुरै	86.33	–	–	–	यह परियोजना 0.25 करोड़ रुपये के परिव्यय सहित बजट 2006–07 में शामिल की गई है।
4.	तम्बरम–विल्लुपुरम और चेंगलपट्टु–अरक्कोणम	41.36	2.71	1.00	1.00	टक्कोलम–अरक्कोणम को छोड़कर कार्य समाप्त हो चुका है जिसे अन्तरण कार्य सहित दक्षिण रेलवे द्वारा किया जा रहा है।
	जोड़	443.44	2.71	1.00	7.00	

एफ ए सी टी तथा सीरिया की कंपनी के बीच समझौता

2465. श्री सी.के. चन्द्रप्पन : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केरल स्थित सरकारी क्षेत्र की इकाई, फर्टिलाईजर एंड केमिकल्स त्रावणकोर लिमिटेड (एफ ए सी टी) सीरिया स्थित आदि (ए डी आई) समूह के साथ मिस्र में अमोनिया–यूरिया परियोजना स्थापित करने के लिए वार्ता कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या एफ ए सी टी ने सीरिया की कंपनी के साथ किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं;

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

(घ) क्या यह नया उद्यम एफ.ए.सी.टी. के स्वयं के पुनरूद्धार में सहायक होगा; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हांडिक) : (क) से (ङ) फैक्ट ने अपने विस्तार/विविधीकरण योजनाओं के भाग के रूप में संयुक्त उद्यम परियोजनाओं के लिए कार्यक्षम निवेशकों से रूचि की अभिव्यक्ति आमंत्रित की है। विज्ञापन के प्रत्युत्तर में मैसर्स अडी एस्टैब्लिशमेंट,

सीरिया ने फैक्ट और अडी एस्टैब्लिशमेंट के संयुक्त उद्यम के रूप में मिस्र में एक नए अमोनिया/यूरिया परिसर की स्थापित करने में रूचि दर्शाई है। फैक्ट और अडी एस्टैब्लिशमेंट के बीच मूल आशय और उत्तरदायित्वों के विभाजन को स्पष्ट करने वाला एक आशय ज्ञापन पर दिनांक 9.8.200 को हस्ताक्षर किए गए हैं। मैसर्स अडी एस्टैब्लिशमेंट फैक्ट को गैस की सुनिश्चित आपूर्ति और मूल्य के बारे में आश्वासन दे रहा है। चूंकि अब तक कंपनी द्वारा गैस की आपूर्ति और मूल्य निर्धारण की कोई वचनबद्धता नहीं की गई है अतः इस प्रस्ताव के बारे में कोई प्रगति नहीं हुई है।

विदेशी कंपनियों द्वारा इस्पात संयंत्रों की स्थापना

2466. श्री रायापति सांबासिवा राव :
श्री जुएल ओराम :

क्या **इस्पात मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कुछ विदेशी इस्पात कंपनियां उड़ीसा तथा अन्य राज्यों में या तो इस्पात संयंत्रों की स्थापना कर रही हैं या स्थापना करने में रूचि दिखा रही हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार के ध्यान में आए प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) राज्यों में इस्पात संयंत्रों की स्थापना करने के लिए विदेशी कंपनियों हेतु सरकार द्वारा क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) और (ख) जी, हां। उपलब्ध जानकारी के अनुसार मैसर्स मित्तल स्टील कंपनी एन.वी. नीदरलेंड्स तथा दक्षिण कोरिया की मैसर्स पोहांग स्टील कंपनी (पोस्को) ने एकीकृत इस्पात संयंत्र स्थापित करने के लिए रूचि दर्शाते हुए क्रमशः झारखंड और उड़ीसा सरकारों के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। प्रस्तावों का ब्यौरा निम्नानुसार है :

क्रम सं.	कंपनी का नाम	राज्य जिसके साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए	क्षमता	प्रस्तावित निवेश (करोड़ रुपए)
1.	मैसर्स पोहांग स्टील कंपनी (पोस्को), दक्षिण कोरिया	उड़ीसा	12 एमटीपीए	51,000.00 रुपए
2.	मैसर्स मित्तल स्टील कंपनी एन.वी. नीदरलेंड्स	उड़ीसा	12 एमटीपीए	40,000.00 रुपए
3.	मैसर्स मित्तल स्टील कंपनी एन.वी. नीदरलेंड्स	झारखंड	12 एमटीपीए	40,000.00 रुपए

(ग) मौजूदा नीति के अनुसार भारत में इस्पात इकाई स्थापित करने के लिए ऑटोमैटिक रूट के तहत 100 प्रतिशत तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) की अनुमति है।

ताड़ पत्रों की पाण्डुलिपियों का संरक्षण

2467. श्री भर्तृहरि महताब :
श्री विजय कृष्ण :

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दुर्लभ ताड़ पत्रों की पाण्डुलिपियों का सरकार द्वारा वैज्ञानिक रूप से संरक्षण तथा परिरक्षण किया जा रहा है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इस प्रयोजनार्थ राज्य–वार कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(घ) क्या उन पाण्डुलिपियों की माइक्रोफिल्मिंग की जा रही है;

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

(च) यह कार्य कब तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है;

(छ) भारत की विरासत के संरक्षण के लिए पता लगाई गई पाण्डुलिपियों तथा कैटलॉगों का ब्यौरा क्या है; और

(ज) शैक्षणिक उद्देश्यों हेतु पाण्डुलिपियों तथा कैटलॉगों के प्रयोग को प्रोत्साहित करने तथा जागरूकता पैदा करने में राष्ट्रीय पाण्डुलिपि मिशन किस प्रकार से सहायता करता है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) जी, हां। दुर्लभ ताड़ पत्र पाण्डुलिपियों को राष्ट्रीय पांडुलिपि मिशन के तहत पूरे देश में फैले 33 पांडुलिपि संरक्षण केन्द्रों तथा उनके भागीदारी केन्द्रों के नेटवर्क के माध्यम से वैज्ञानिक रूप से परिरक्षित और संरक्षित किया जाता है।

(ग) मिशन के तहत निधियों का कोई राज्यवार आबंटन नहीं किया जाता है। तथापि, गत तीन वर्षों के दौरान मिशन के तहत खर्च की गई राशि के ब्यौरे इस प्रकार है :–

वर्ष	आबंटन (रु. करोड़ में)
2004–05	3.47
2005–06	7.90
2006–07	9.43

(घ) से (च) राष्ट्रीय पाण्डुलिपि मिशन के तहत महत्वपूर्ण पांडुलिपियों

का राष्ट्रीय डाटा आधार तैयार करने के लिए देश में महत्वपूर्ण पांडुलिपियों के डिजिटीकरण का कार्य शुरू किया गया है। यह एक सतत् प्रक्रिया है, अतः इसकी कोई समय–सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती। तथापि, 2003 में मिशन के शुरू होने के बाद से 2.2 मिलियन पांडुलिपि पृष्ठों वाली 15000 से अधिक पांडुलिपियों को पहले ही डिजिटीकृत किया जा चुका है।

(छ) मिशन के तहत हजारों पृष्ठों वाली अनेक नई पांडुलिपियों का पता लगाया गया है।

(ज) राष्ट्रीय पांडुलिपि मिशन जागरूकता अभियानों, कार्य–शालाओं, राष्ट्रीय सर्वेक्षणों, प्रदर्शनियों, सार्वजनिक व्याख्यानों तथा पांडुलिपियों पर पुस्तकों के प्रकाशन के माध्यम से भारत की पांडुलिपि विरासत के बारे में जागरूकता बढ़ाने में सहायता करता है।

कच्चे तेल के लिए राजसहायता मानदण्ड

2468. श्री बाडिगा रामकृष्णा : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कच्चे तेल के संबंध में राजसहायता मानदण्डों का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस निगम (ओ एन जी सी) ने राजसहायता मानदण्डों की समीक्षा करने की मांग की है;

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

(घ) राजसहायता छूट में भागीदारी करने वाली कंपनियों का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) अति संवदेनशील पेट्रोलियम उत्पादों की अन्तर्राष्ट्रीय कीमतों में अत्यधिक वृद्धि के होते हुए भी, घरेलू एल पी जी और पी डी एस मिट्टी तेल जैसे राजसहाययता प्राप्त उत्पादों की कीमतों को बनाए रखने के अतिरिक्त, सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां (ओ एम सीज) पेट्रोल और डीजल की कीमत में वृद्धि को सरकार के साथ परामर्श करके अनुकूल बनाती रही हैं। परिणामतः इन उत्पादों की बिक्री पर अत्यधिक न्यून वसूलियां हुई हैं। अतः सरकार ने जून, 2004 में ऐसे सिद्धांतों की व्याख्या की थी जो अन्तर्राष्ट्रीय कीमतों में होने वाली वृद्धि के भार को नियंत्रित करने की नीति को शासित करेंगे और इन अति संवदेनशील उत्पादों के उपभोक्ताओं पर वृद्धि का भार कम डाला जाएगा। यह निर्णय लिया गया कि यह भार उपभोक्ताओं, सरकार और तेल कंपनियों द्वारा बराबर–बराबर उठाया जाए। तदनुसार, 2003–04 से आगे सरकार ने अपस्ट्रीम राजसहायता भागीदारी व्यवस्था शुरू की जो 2004–07 के दौरान और 2007–08 की पहली तिमाही तक चालू रही है।

(ख) और (ग) जी, हां। आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन (ओ एन जी सी) ने ओ एन जी सी राजस्व पर रुपये के मूल्य में वृद्धि पर प्रतिकूल प्रभाव और एक ऐसी उपयुक्त व्यवस्था तैयार करने के लिए विभिन्न पणधारकों की चिन्ताओं के कारण राजसहायता मानदंडों की समीक्षा की मांग की है जिसके द्वारा ओ एन जी सी अपनी बढ़ती लागतों को वित्त पोषित करने के लिए कच्चे तेल की कीमत में वृद्धि के उपयुक्त भाग को रख सकने योग्य हो सके।

(घ) 2007–08 की पहली तिमाही के दौरान, अपस्ट्रीम कंपनियों द्वारा कच्चे तेल पर छूट के जरिए दी गई राशियों और तेल विपणन कंपनियों के बीच उनके वितरण के ब्यौरे निम्नानुसार हैं :–

(करोड़ रुपए)

अप्रैल–जून, 2007

अपस्ट्रीम तेल कंपनियां	
ओ एन जी सी	3649
गेल	272
ओ आई एल	383
योग	4304
तेल विपणन कंपनियां	
आई ओ सी (आई बी पी सहित)	2440
एच पी सी एल	901
बी पी सी एल	963
योग	4304

जम्मू एवं कश्मीर के लिए प्रधान मंत्री की पुनर्निर्माण योजना

2469. श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राज्य सरकार द्वारा बिना सोच–विचार की गई योजनाओं तथा पर्यटन उन्मुखी परियोजनाओं के कुप्रबंधन के कारण जम्मू–कश्मीर के लिए प्रधान मंत्री की पुनर्निर्माण योजना पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है जैसाकि 25 जुलाई, 2007 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) क्या पर्यटन मंत्रालय के सलाहकार ने राज्य का दौरा करने के बाद इस संबंध में कोई रिपोर्ट सरकार को सौंप दी है;

(घ) यदि हां, तो इस रिपोर्ट के क्या निष्कर्ष निकले हैं; और

(ङ) इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ङ) पर्यटन के संवर्धन की जिम्मेदारी मुख्यतया राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत पर्यटन संबंधी परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करता है :

(i) गंतव्यों और परिपथों हेतु उत्पाद/अवसंरचना विकास

(ii) भारी राजस्व सृजक परियोजनाएं

(iii) मेले/उत्सव/कार्यक्रम

(iv) सूचना प्रौद्योगिकी

जम्मू और कश्मीर में पर्यटन विकास हेतु एक विशेष पैकेज भी है।

जम्मू और कश्मीर की सरकार ने यह अवगत कराया है कि 8वीं और 9वीं पंचवर्षीय योजना की निम्नलिखित परियोजनाएं अधूरी हैं :

क्रम सं.	स्वीकृति का वर्ष	परियोजना का नाम	अवमुक्त राशि (लाख रुपए में)
1.	1993–94	अचिमथांग, लेह में पर्यटक परिसर	14.00
2.	1994–95	लामायूरू में पर्यटक परिसर	13.70
3.	2000–01	चंदनबाड़ी, पहलगाम में पर्यटक स्वागत केन्द्र	36.00

10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, पर्यटन मंत्रालय द्वारा जम्मू और कश्मीर के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता (सीएफए) के रूप में 14020.86 लाख रुपए स्वीकृत किए गए हैं। स्वीकृत की गई परियोजनाओं के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी संबंधित राज्य सरकार की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय समय–समय पर परियोजनाओं की प्रगति की निगरानी करता है।

[हिन्दी]

स्थानीय और ई.एम.यू. ट्रेनों में मूलभूत सुविधाएं

2470. श्री पंकज चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को जानकारी है कि स्थानीय/ई.एम.यू. ट्रेनों में शौचालय और अन्य सुविधाओं के अभाव में यात्रीगण भारी मुश्किलों का सामना करते हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार का विचार इन ट्रेनों में शौचालयों की व्यवस्था करने और अन्य सुविधाएं उपलब्ध कराने का है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) स्थानीय/ई एम यू गाड़ियों की यात्रा अवधि कम होने तथा इन सेवाओं की उच्च आवर्ती को ध्यान में रखते हुए पानी भरने तथा सफाई की आवश्यकता के बिना इन गाड़ियों के तेज टर्नराउंड को सुनिश्चित करने के लिए इनमें शौचालयों की व्यवस्था नहीं की गई है। बहरहाल, यात्री प्लेटफार्मों तथा स्टेशनों पर उपलब्ध जन सुविधाओं का उपयोग कर सकते हैं।

(ग) और (घ) ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति को ध्यान में रखते हुए, रेलवे बिना शौचालयों वाली गाड़ियों को 160 कि.मी. अथवा 4 घंटे चलाने की अनुमति देती है। इस नीति में परिवर्तन का कोई प्रस्ताव नहीं है। बहरहाल, अन्य यात्री सुविधाएं जैसे सीट, प्रकाश व्यवस्था, पंखे, गर्ब रेल/हैंडल, हल्के लगेंज रेक इत्यादि इन गाड़ियों में उपलब्ध कराए गए हैं।

पंजाब मेल में विशिष्ट व्यक्तियों के साथ हाथापाई

2471. श्री भानुप्रताप सिंह वर्मा : क्या रेल मंत्री पंजाब मेल में विशिष्ट व्यक्तियों के साथ हाथापाई के बारे में 01 दिसम्बर, 2005 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1270 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उक्त घटना में रेलवे की कितनी संपत्ति की क्षति हुई;

(ख) उक्त घटना में कितने व्यक्ति घायल हुए;

(ग) क्या आज तक इस मामले में कोई गिरफ्तारियां की गई हैं; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा कब तक गिरफ्तारियां कर लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) उत्तर मध्य रेलवे के झांसी मंडल पर वर्ष 2005 में एक मामले की रिपोर्ट की गई थी जिसमें रेलवे की संपत्ति की 74,200/–रु. की हानि हुई।

(ख) उक्त घटना में 07 व्यक्ति घायल हुए।

(ग) और (घ) जी नहीं। राजकीय रेलवे पुलिस/झांसी ने 16.09.2005 को अज्ञात व्यक्ति के विरुद्ध भारतीय दंड संहिता (आई.पी.सी.) की धारा 147/148/149/307/336/427 के तहत और रेल अधिनियम के 07 के आपराधिक कानून आशोधन 157 और 152 के तहत मामला संख्या 93/05 दर्ज किया। जांच–पड़ताल के बाद 11.03.2006 को राजकीय रेलवे पुलिस/झांसी ने रेलवे अदालत में सं. 16 के तहत अंतिम रिपोर्ट प्रस्तुत की।

[अनुवाद]

भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को धनराशि का आबंटन

2472. श्री मिलिन्द देवरा : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने योजना आयोग के पास एक प्रस्ताव भेजा है जिसमें इसके वार्षिक आबंटन के अतिरिक्त राष्ट्रमंडल खेलों के मद्देनजर संरक्षित स्मारकों के विकास हेतु अतिरिक्त धनराशि की मांग की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या योजना आयोग अतिरिक्त धनराशि प्रदान करने के लिए तैयार हो गया है;

(ग) उपयोग की गई धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण में कर्मचारियों की कमी है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ग) राष्ट्रमंडल खेलों के आयोजन से पूर्व, दिल्ली के 46 केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों पर विशेष विकास कार्यों को पूरा करने के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को मुहैया किए गए नियमित बजट के अलावा 25.73 करोड़ रुपए के अतिरिक्त बजट प्रावधान की मांग की गई है। इन कार्यों में स्मारकों की संरचनात्मक मरम्मत, रासायनिक परिरक्षण, पर्यटक सुविधाओं का प्रावधान, पर्यावरण संबंधी विकास तथा प्रदीप्तिकरण करना शामिल है। योजना आयोग ने वर्ष 2007–08 के लिए पहले मुहैया किए बजट से कार्यों को करने तथा 2008–09 तथा 2009–10 के लिए योजना आयोग के सम्मुख अपनी मांग रखने का परामर्श दिया है।

(घ) और (ङ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभिन्न संवर्गों के तहत 502 संरक्षण स्टॉक की मौजूदा संख्या से 3667 केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का रखरखाव करता है। प्रत्येक स्थल/स्मारक पर वास्तविक आवश्यकता के आधार पर तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि वार्षिक कार्यक्रम के अन्तर्गत पहचाने गए कार्यों में बाधा न पड़े मौजूदा संख्या में बढ़ोतरी करके स्थलों के प्रबंध के लिए उपयुक्त उपाय किए जाते हैं।

प्लास्टिक प्रौद्योगिकी संस्थानों का उन्नयन तथा आधुनिकीकरण

2473. श्री ई.जी. सुगावनम : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में विद्यमान प्लास्टिक प्रौद्योगिकी संस्थानों को उन्नत तथा आधुनिक बनाने का है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) और (ख) सेन्ट्रल इंस्टीट्यूट ऑफ प्लास्टिक्स इंजीनियरिंग एंड टेक्नॉलॉजी (सिपेट), जो रसायन और उर्वरक मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रणधीन एक स्वायत्त संगठन है, भारत सरकार के माध्यम से आसान शर्तों पर ऋण के रूप में पेट्रोलियम निर्यातक देशों के संगठन (ओपेक) से प्राप्त 12.30 मिलियन अमेरिकी डॉलर की वित्तीय सहायता से प्लास्टिक उद्योग में अर्हता प्राप्त कार्मिकों एवं तकनीकी सेवाओं की मांग को पूरा करने के उद्देश्य से और सिपेट के विभिन्न केन्द्रों में महत्व वाले क्षेत्रों में क्षमताओं में वृद्धि हेतु संस्थान द्वारा प्रदत्त सेवाओं में कौशल और प्रौद्योगिकी के उन्नयन हेतु एक परियोजना क्रियान्वित कर रहा है।

[हिन्दी]

झारखण्ड में ऐतिहासिक स्थलों का विकास

2474. डा. धीरेंद्र अग्रवाल : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखण्ड के विश्व प्रसिद्ध स्थलों के विकास के संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(ख) यदि हां, तो राज्य में केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों का नामवार तथा स्थान–वार ब्यौरा क्या है;

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान इस संबंध में स्थान–वार कुल कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(घ) आज तक किए गए कार्य का स्थल–वार ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) झारखंड राज्य में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का नाम–वार तथा स्थान–वार ब्यौरा संलग्न विवरण–I में दिया गया है।

झारखंड राज्य सरकार के अनुरोध पर भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने बतौर डिपॉजि कार्य 8 राज्य संरक्षित स्मारकों के विकास के लिए अपनी सहमति दे दी है और राज्य सरकार ने 155.00 लाख रुपए जमा कराए हैं। दो स्मारकों, अर्थात् बारवाडीह स्थित पलामू किला और दुमका स्थित मुलटी मन्दिरों का संरक्षण कार्य प्रगति पर है।

(ग) और (घ) झारखंड राज्य में पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों के संरक्षण पर स्थलवार पर खर्च की गई राशि और किए गए कार्य का ब्यौरा संलग्न विवरण–II में दिया गया है।

विवरण-I

झारखंड में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों का नाम–वार तथा स्थान–वार ब्यौरा

क्र.सं.	स्मारक/स्थल का नाम	स्थान	जिला
1	2	3	4
1.	असुर स्थल	हंसा	रांची
2.	असुर स्थल	कुन्ती टोला	रांची
3.	प्राचीन पत्थर का मंदिर जिसके भीतर एक छोटा शिवलिंग है	खेकपेट्टा	रांची
4.	असुर स्थल	कुन्ती टोला	रांची
5.	असुर स्थल	कुंजला	रांची
6.	असुर स्थल	सारिदकेल	रांची
7.	चन्दन शहीद पहाड़ी पर अशोक उत्कीर्ण लेख	आशिकपुर	रांची
8.	संभावित भूमिगत प्रकोष्ठों तथा रास्ते सहित बारादरी भवनों के अवशेष	अर्जी मुखिमपुर	संथाल परगना
9.	जामी मस्जिद	हदफ	संथाल परगना
10.	1. बेनी सागर टैंक 2. उपरोक्त टैंक के दक्षिण पूर्व किनारे पर मंदिर तथा मूर्तियों के प्राचीन अवशेष	बेनीसागर	सिंहभूमि
11.	एक प्राचीन किले का स्थल	रूअम	सिंहभूमि
12.	प्राचीन टीला	इटागढ़	सिंहभूमि

विवरण-II

झारखण्ड में पिछले तीन वर्षों के दौरान केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों के संरक्षण पर स्थल–वार खर्च की गई राशि और किए गए कार्य का ब्यौरा

क्र.सं.	स्मारकों का नाम	व्यय			किए गए कार्य का ब्यौरा
		2004–05	2005–06	2006–07	
1.	प्राचीन शिव मंदिर, खाकपत्रा	5,87,565	15,86,552	1,90,000	मंदिर के आस–पास आहाता दीवार, रास्ते, चबूतरा बनाया गया, शेड तथा प्रसाधन खंड बनाया गया।
2.	प्राचीन टैंक तथा संरचनाएं, बेनीसागर	28,33,825	31,25,453	31,53,232	टैंक की आहाता दीवार बनाई गई, वैज्ञानिक सफाई कराई गई, स्टोर, पुलिया तथा संरक्षण सहायक के आवास का निर्माण
3.	जामी मस्जिद तथा बारादरी, हदफ्	35,98,578	38,34,525	22,25,798	बारादरी स्थित स्थल के आस–पास पुस्ता दीवार बनाते हुए प्राचीन संरचना की मरम्मत, स्थल के भीतर रास्ते तथा प्रसाधन खंडों का निर्माण

माल की ढुलाई

2475. प्रो. प्रेम कुमार धूमल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या न्यू हिमाचल प्रदेश जाने वाले कोयला तथा खाद आदि माल को पंजाब के नांगल तथा कीरतपुर रेलवे स्टेशनों की बजाय हिमाचल प्रदेश के राय महतपुर अथवा उना रेलवे स्टेशनों पर उतारने की मांग की जा रही है; और

(ख) यदि हां, तो इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी हां। राय महतपुर स्टेशन के लिए 2003 में (4 वर्ष पहले) एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था। राय महतपुर स्टेशन नांगलडैम–ऊना, हिमाचल खण्ड पर स्थित है और कीरतपुर साहिब स्टेशन के समीप है। कीरतपुर साहिब स्टेशन में कोयला के माल यातायात और उर्वरक को संभालने के लिए पर्याप्त अवसंरचना है। राय महतपुर स्टेशन यात्री के लिए एक हाल्ट स्टेशन है और किसी प्रकार के माल यातायात को सम्हालने के लिए सक्षम नहीं है। चूंकि कीरतपुर साहिब यातायात के मौजूदा स्तर को सम्हालने के लिए सक्षम है। इसलिए राय महतपुर में फिलहाल कोयला और उर्वरक यातायात को सम्हालने के लिए सुविधाओं का सृजन करने हेतु भारी मात्रा में निवेश करना वांछनीय नहीं होगा।

[अनुवाद]

लेपेकट्टा (असम) में गैस क्रैकर परियोजना

2476. श्री मणी कुमार सुब्बा : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड, नुमालीगढ़ रिफाइनरी लिमिटेड तथा असम औद्योगिक विकास निगम के संयुक्त उद्यम के रूप में लेपेकट्टा में 5460 करोड़ रुपए की गैस क्रैकर परियोजना को मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना की लागत का ब्यौरा क्या है तथा इसकी लागत तथा इसके उत्पादन की हिस्सेदारी क्या होगी; और

(ग) इसके क्रियान्वयन के लिए क्या कदम उठाए गए हैं तथा उठाए जा रहे हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) सरकार ने 5460.61 करोड़ रुपए की परियोजना लागत पर असम गैस क्रैकर परियोजना के कार्यान्वयन का अनुमोदन कर दिया है। इस परियोजना के कार्यान्वयन के लिए एक संयुक्त उद्यम कंपनी, जिसमें गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया (गेल) 70% इक्विटी भागीदारी के साथ मुख्य प्रोन्नायक है और आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल), नुमालीगढ़ रिफाइनरी लिमिटेड (एन आर एल) तथा असम औद्योगिक विकास निगम (असम सरकार) प्रत्येक की 10% इक्विटी धारिता है, के साथ "ब्रह्मपुत्र क्रैकर एंड पोलिमर लिमिटेड" (बी सी पी एल) के रूप में 08.01.2007 को निगमित किया गया है।

सरकार इस परियोजना के लिए 2138 करोड़ रुपए की पूंजीगत राजसहायता प्रदान करेगी। परियोजना की बाकी लागत बी सी पी एल द्वारा वहन की जाएगी। इस परियोजना में 2,20,000 टन वार्षिक (टी पी ए) उच्च घनत्व पोलीइथाइलीन (एच डी पी ई)/लाइनीयर निम्न घनत्व पोलीइथाइलीन (एल एल डी पी ई) तथा 60,000 टन वार्षिक पोली प्रोपीलीन (पी पी) के उत्पादन की संकल्पना है। वास्तव में, इस संयंत्र से उत्पादित पोलीमरों की खपत उत्तर पूर्व राज्यों में डाउनस्ट्रीम प्लास्टिक संसाधन उद्योगों द्वारा की जाएगी। उत्तर पूर्वी राज्यों की मांग पूरी करने के बाद बकाया उत्पादों को भारत के दूसरे भागों में भेजा जाएगा अथवा यदि कुछ अधिशेष मात्रा उपलब्ध हुई तो उसे पड़ोसी देशों को निर्यात किया जाएगा। इस परियोजना को निर्धारित तारीख (वित्तीय बन्दी) से 60 महीनों के भीतर पूरा किए जाने का कार्यक्रम है।

(ग) अनेक परियोजना पूर्व कार्यकलाप आरंभ कर दिए गए हैं। गुवाहाटी और डिब्रूगढ़ में परियोजना कार्यालय खोल दिए गए हैं। असम सरकार ने बी सी पी एल को 890 एकड़ भूमि अंतरित कर दी है। ओ आई डी बी ने कुछ शर्तों के साथ 327 करोड़ रुपए का मीयादी ऋण देने की पेशकश की है। केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल (सी आई एस एफ) की भरती की जा रही है।

हजारवाड़ी (सांगली) के भूमि गंवाने वालों को मुआवजा

2477. श्री प्रतीक पी. पटेल : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हजारवाड़ी (सांगली) के सभी भूमि गंवाने वालों को नौकरियां दे दी गई हैं, जैसाकि हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन ने अपनी परियोजना हेतु उनकी जमीनों को अधिगृहीत करते समय वादा किया था;

(ख) अब तक कितने भूमि गंवाने वालों को नौकरियां दी जा चुकी हैं;

(ग) कितने भूमि गंवाने वालों को अभी तक नौकरी नहीं दी गई है; और

(घ) इन सभी को कब तक नौकरियां दे दी जाएंगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने सूचित किया है कि कॉर्पोरेशन ने सांगली के विशेष भूमि अधिग्रहण अधिकारी द्वारा निर्धारित प्रतिपूर्ति दरों पर 1989 में हज़ारवाड़ी में भूमि का अधिग्रहण किया था। चूंकि हज़ारवाड़ी में एलपीजी संयंत्र के लिए किसी प्रकार के अतिरिक्त मानवश्रम की आवश्यकता नहीं थी और 1997 में जिला अधिकारी के साथ हुई बैठक में पक्षकारों के बीच एक समझौते के आधार पर कार्पोरेशन ने सदभावना के रूप में अपेक्षित मानदंडों को पूरा करने वाले 6 परियोजना प्रभावित व्यक्तियों (पीएपीज़) को रोजगार प्रदान करने की सहमति जताई थी और उन्हें रोजगार दिया गया था।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

जम्मू-कश्मीर हेतु पर्यटन योजनाएं

2478. श्री श्रीपाद येसो नाईक :
श्रीमती रूपाताई डी. पाटील :
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :

क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) जम्मू–कश्मीर में पर्यटन को बढ़ावा देने वाली योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान राज्य में पर्यटन के विकास हेतु आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या राज्य सरकार उक्त धनराशि का पूरा उपयोग करने में विफल रही है; और

(घ) यदि हां, तो जम्मू और कश्मीर में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) पर्यटन के संवर्धन की जिम्मेदारी मुख्यतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों की है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत पर्यटन से संबंधित परियोजनाओं के लिए राज्य–सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन को वित्तीय सहायता प्रदान करता है :

(i) गंतव्य एवं परिपथ के लिए उत्पाद/अवसंरचना विकास

(ii) भारी राजस्व सृजक परियोजनाएं

(iii) मेले/उत्सव/कार्यक्रम

(iv) सूचना प्रौद्योगिकी

जम्मू–कश्मीर में पर्यटन विकास के लिए विशेष पैकेज भी है।

(ख) और (ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान पर्यटन के विकास के लिए आबंटित निधियों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

स्वीकृत परियोजनाओं के कार्यान्वयन की जिम्मेदारी संबंधित राज्य सरकार की है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय समय–समय पर परियोजना की मानीटरिंग करता है। निधियां किस्तों में जारी की जाती हैं। परियोजनाओं के पूरा होने, उपयोगिता प्रमाण–पत्र (यूसी), समापन प्रमाण–पत्र (सीसी)/प्रबंध करार (एमए) के बाद ही राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता (सीएफए) की अंतिम किस्त जारी की जाती है।

(घ) विदेशों एवं घरेलू बाजारों में जम्मू–कश्मीर में पर्यटन का संवर्धन ब्रोशरों, सीडी, फिल्मों और अन्य प्रचार सामग्री के वितरण और देश और विदेश में स्थित भारत पर्यटन कार्यालयों के माध्यम से किया जाता है।

विवरण

पिछले तीन वर्षों में पर्यटन के विकास के लिए जम्मू–कश्मीर को दी गई केन्द्रीय वित्तीय सहायता का ब्यौरा

क्र.सं.	परियोजना का नाम	राशि (लाख रुपयों में)	
		स्वीकृत	अवमुक्त
1	2	3	4
वर्ष 2004-05			
1.	लावडोरा काजीगंद–असार–ए–शरीफ हजरतबल–हसल विल्ला में पर्यटक परिपथ	800.00	640.00
	कुल	800.00	640.00

1	2	3	4
वर्ष 2005-06			
1.	अंतर्राष्ट्रीय स्की गंतव्य के रूप में कोंगडूर का विकास	435.00	348.00
2.	पर्यटक परिपथ के रूप में लखनपुर–बसोली–बानी–सारथल का विकास	799.69	639.00
3.	श्री अमरनाथ जी में अस्थाई कैम्प्स/अन्य सुविधाओं की स्थापना	700.00	700.00
4.	पर्यटक परिपथ के रूप में जम्मू–राजौरी–पुंछ का एकीकृत विकास	688.00	560.00
5.	शिवखोरी–उधमपुर की विकास योजनाएं	411.51	329.00
6.	गुलमर्ग में गोल्फ कोर्स का उन्नयन	200.00	160.00
7.	पटनीटॉप में प्रस्तावित यात्री अनुषंगी रोपवे तथा अवसंरचनात्मक सुविधाएं	461.00	369.00
8.	भद्रवाह–किश्तवार–सिंथन–श्रीनगर का एकीकृत परिपथ विकास	691.13	552.90
9.	सोनमर्ग में अवसंरचना का विकास – पर्यटक स्वागत केन्द्र, सोनामर्ग क्लब का निर्माण, यात्री निवास का निर्माण तथा ईको पर्यटन का पुनर्स्थापना	379.46	304.00
10.	बाछल डिपो में पर्यटक परिसर	491.00	393.00
11.	अखनूर में चेनाव नदी फ्रंट पर विकास योजना	142.00	113.60
12.	पहलगाम में गोल्फ कोर्स को नया रूप देना	432.00	345.00
13.	गंतव्य के रूप में लद्दाख का विकास	497.00	397.60
14.	बारामूला जिले के डरंग गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	40.00
15.	जम्मू जिले के सूरीन्सर गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	40.00
16.	श्रीनगर जिले के गगनगीर गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	40.00
17.	अनन्तनाग जिले के पहलगाम गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	40.00
18.	जम्मू किले के झेरी गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	40.00
	कुल	6577.79	5411.10
वर्ष 2006-07			
1.	सोनमर्ग में साहसिक क्रीड़ा के अवसंरचना विकास के लिए केन्द्रीय वित्तीय सहायता	190.91	152.73
2.	किश्तवार में अवसंरचना विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	271.86	200.00
3.	सोनमर्ग में श्रीनगर–लेह हाइवे में मार्गस्थ सुविधाओं के लिए जम्मू एवं कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता जिनमें परिवार/बच्चों के लिए पार्क का निर्माण शामिल है।	100.00	80.00
4.	गंतव्य के रूप में जम्मू में "पर्यटक गंतव्य के रूप में मुकारब मंडी, सामाजिक–सांस्कृतिक विरासत केन्द्र के विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता"	437.00	300.00

1	2	3	4
5.	पहलगाम में "वर्तमान सेनिटेशन प्रणाली का सुधार" के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	495.75	200.00
6.	'पहलगाम में बेताब वादी क्षेत्र' के विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	238.00	100.00
7.	गुलमर्ग के प्रस्तावित "बोटा पथरी क्षेत्र, कैम्पिंग साईट के रूप में गुलमर्ग का विकास" के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	202.61	160.00
8.	भद्रवाह में अवसंरचना विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	303.72	200.00
9.	पुंछ में अवसंरचना विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	243.52	200.00
10.	कोकेरनाग में अवसंरचना विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	287.82	200.00
11.	गुलमर्ग में स्नो क्लीयरेंस एंड स्नो ग्रुमिंग मशीन की प्राप्ति के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	447.41	300.00
12.	लखनपुर में अवसंरचना विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	264.10	200.00
13.	राजौरी में अवसंरचना विकास के लिए जम्मू व कश्मीर राज्य सरकार को केन्द्रीय वित्तीय सहायता	249.55	200.00
14.	अनन्तनाग जिले के अकिंगाम गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	40.00
15.	कुंड वेली के वसाकनाग गांव में ग्रामीण पर्यटन	48.53	30.00
16.	अनन्तनाग जिले (सीबीएसपी) में अकिंगाम गांव	14.26	11.40
17.	जम्मू जिले (सीबीएसपी) के सूरीन्सर गांव में ग्रामीण पर्यटन का विकास	19.00	15.20
18.	जम्मू जिले के डोरी देगेर गांव में ग्रामीण पर्यटन	50.00	30.00
19.	सीबीएसपी योजना के अधीन जम्मू जिले के झिरी गांव में ग्रामीण पर्यटन का विकास	19.00	15.20
	कुल	4032.13	2634.53

[अनुवाद]

संरक्षित स्मारकों की सुरक्षा

2479. श्री नरहिर महतो : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के मानकों के अनुसार किसी भी संरक्षित धरोहर स्मारक के 100 मीटर के दायरे के भीतर किसी भी प्रकार का निर्माण वर्जित है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार के ध्यान में इस नियम के उल्लंघन का कोई मामला आया है;

(ग) क्या सरकार को दिल्ली में तुगलकाबाद के निकट यमुना पार एक पुल के प्रस्तावित निर्माण की जानकारी है;

(घ) यदि हां, तो क्या यह निर्माण पूरी तरह नियमों के अनुरूप है;

(ङ) क्या इस संबंध में भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की राय मांगी गई है;

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

(छ) संरक्षित स्मारकों की सुरक्षा हेतु किए गए उपायों का ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) जी, हां। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने एक अधिसूचना जारी की है जिसमें केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों की संरक्षित सीमा से 100 मीटर तक के क्षेत्र को "निषिद्ध" क्षेत्र घोषित किया गया है जहां सभी प्रकार के निर्माण निषिद्ध हैं। इस सीमा से आगे के 200 मीटर के क्षेत्र को "विनियमित" क्षेत्र घोषित किया गया है, जहां निर्धारित शर्तों तथा निबंधनों के अनुसार निर्माणों के अतिरिक्त अन्य निर्माण गतिविधियां अनुज्ञेय नहीं हैं। निषिद्ध/विनियमित क्षेत्र में निर्माण कार्य के लिए संबंधित व्यक्ति को भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण से "अनापत्ति प्रमाण–पत्र" प्राप्त करने के लिए सम्पर्क करना होगा। तथापि, अनधिकृत निर्माण कार्यों के कुछ मामले नोटिस किए गए हैं।

(ग) ऐसी किसी परियोजना/प्रस्ताव के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण से "अनापत्ति प्रमाण–पत्र" प्राप्त करने के लिए सम्पर्क नहीं किया गया है।

(घ) से (च) प्रश्न नहीं उठते।

(छ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण संसाधनों की उपलब्धता के अध्यधीन पुरातत्वीय मानदंडों के अनुसार नियमित संरक्षण उपाय करता है। नियमित पहरा तथा निगरानी स्टॉफ के अतिरिक्त, चुनिंदा स्मारकों की सुरक्षा तथा संरक्षा के लिए निजी सुरक्षा गार्डों, राज्य पुलिस गार्डों तथा केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल को भी तैनात किया गया है। स्मारकों के संरक्षित क्षेत्रों में चरणबद्ध ढंग से बाड़ लगाने के प्रयास भी किए गए हैं।

[हिन्दी]

सवारी डिब्बों का विनिर्माण

2480. श्री रघुवीर सिंह कौशल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश सवारी डिब्बों के विनिर्माण में आत्मनिर्भर है;

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों में विभिन्न प्रकार के सवारी डिब्बों के विनिर्माण का कारखाना–वार/वर्ष वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस समय सवारी डिब्बों की मांग तथा आपूर्ति के बीच कोई अंतर है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) चालू वित्त वर्ष सहित पिछले तीन वर्षों में विभिन्न प्रकार के सवारी डिब्बों के विनिर्माण का कारखानावार/वर्षवार विवरण निम्नानुसार है :

किस्म	वर्ष	सडिका	रेडिका	बी इ एम एल	जेस्सोप्स
1	2	3	4	5	6
इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ई एम यू)	2004–05	112			33
	2005–06	155			21
	2006–07	170		36	45
	2007–08*	30			
मेन लाइन इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ई एम यू)	2004–05		88		
	2005–06		88		
	2006–07		64		
	2007–08*		7		
डीजल मल्टीपल यूनिट (ई एम यू)	2004–05	36			
	2005–06	27			
	2006–07	57			
	2007–08*				

1	2	3	4	5	6
बड़ी आमान (सामान्य सेवा)	2004–05	971	1057	240	
	2005–06	993	1155	225	
	2006–07	1024	1255	230	
	2007–08*	296	398	115	
मीटर आमान (सामान्य सेवा)	2004–05**		56		
	2005–06**		20		

*जुलाई, 2007 तक

** आमान परिवर्तन के कारण घटी हुई आवश्यकता होने पर मीटर आमान कोचिंग स्टॉक का 2005-06 के बाद निर्माण नहीं किया जा रहा है।

(ग) जी नहीं। सवारी डिब्बों की वर्तमान उपलब्धता निर्धारित आवश्यकताओं को पूरी करने के लिए पर्याप्त है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

जैसलमेर का किला

2481. श्री जोवाकिम बखला : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व स्मारक कोष ने जैसलमेर किले के कार्य हेतु 599 लाख रुपए का योगदान दिया है;

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

(ग) क्या अन्य प्रसिद्ध भारतीय ऐतिहासिक स्थलों के जीर्णोद्धार अथवा रख–रखाव के लिए विदेशी धनराशि भी उपलब्ध कराई जाती है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) 13 अगस्त, 2003 को राष्ट्रीय संस्कृति निधि, भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण तथा विश्व स्मारक निधि के बीच एक त्रिपक्षीय समझौता ज्ञापन के तहत जैसलमेर किला के संरक्षण कार्यों के वास्ते निम्नलिखित अंशदान दिए गए हैं :–

भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण	–	400 लाख रुपए
विश्व स्मारक निधि	–	4,39,000 अमरीकी डॉलर

(ग) और (घ) स्मारकों के पुनरुद्धार तथा अनुरक्षण हेतु विदेशी निधियां भी उपलब्ध कराई गई हैं, जिनका ब्यौरा निम्नानुसार है :–

1. हुमायूं का मकबरा परियोजना के लिए राष्ट्रीय संस्कृति निधि के तहत 650,000 अमरीकी डॉलर का अंशदान। अंशदाताओं में इन्डो–ब्रिटिश फिफ्टिएथ एनीवर्सरी ट्रस्ट, ओबरॉय ग्रुप ऑफ होटल्स तथा आगा खां ट्रस्ट फॉर कल्चर शामिल हैं।

2. अजंता तथा एलोरा संरक्षण एवं पर्यटन विकास परियोजना (चरण–I) के लिए जापान बैंक ऑफ इंटरनेशनल कोऑपरेशन (जे बी आई सी) से लागत का (अनुमानित लागत 4401 मिलियन येन) 85 प्रतिशत तक आसान ऋण।

3. अजंता तथा एलोरा संरक्षण एवं पर्यटन विकास परियोजना (चरण–II) के लिए जापान बैंक ऑफ इंटरनेशनल कोऑपरेशन (जे बी आई सी) से 901 मिलियन येन का आसान ऋण।

सेलम विमानपत्तन पर उड़ानों का परिचालन

2482. श्री के.सी. पल्लानी शामी : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु राज्य सरकार ने केन्द्र सरकार से सेलम विमानपत्तन पर उड़ानों के परिचालन की बहाली का अनुरोध किया है जिससे कि बंगलौर, मुम्बई और देश के अन्य प्रमुख गंतव्यों के साथ कनैक्टिविटी हो सके;

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

(ग) विमान सेवाएं कब तक प्रदान कर दिए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) जी हां। इस संबंध में तमिलनाडु के मुख्यमंत्री से अनुरोध प्राप्त हुआ है।

(ग) इंडियन एयरलाइंस के अनुमान में सेलम और चेन्नै/बंगलौर/मुम्बई/देश में अन्य बड़े गंतव्य स्थलों के लिए/से यातायात की मात्रा इतनी पर्याप्त नहीं है जिससे इंडियन एयरलाइंस के विमान बेड़े में उपलब्ध जैट प्रकार के विमानों से प्रचालन को वाणिज्यिक रूप से साध्य बनाया जा सके। इंडियन एयरलाइंस/एलायंस एयर के पास उपलब्ध छोटे विमान अन्य अनुसूचित मार्गों पर लगी हुई है और कोई अतिरिक्त क्षमता उपलब्ध नहीं है। इस प्रकार इस समय इंडियन एयरलाइंस/एलायंस एयर ऐसी स्थिति में नहीं कि सेलम के लिए/से किसी सेवा पर विचार कर सके।

इस्पात और सीमेंट पर अधिभार

2483. श्री एस.के. खादवेनथन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने इस्पात और सीमेंट की ढुलाई पर से अधिभार हटा लिया है;

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

(ग) रेलवे द्वारा माल की ढुलाई के माध्यम से अपना राजस्व बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) मिनी रेक और दो छोरों वाले रेकों के लिए अधिप्रभार जैसे व्यस्त सीजन, अधिप्रभार, अनुपूरक अधिप्रभार, जिसे चालू वर्ष में जुलाई से सितम्बर तक बढ़ा दिया गया है, मंदी वाले सीजन के दौरान लागू नहीं होते हैं। रेल मंत्रालय ने 20.5.2007 से मिनी रेकों और दो छोरों वाले रेंकों में परिवहन किए जाने वाले श्रेणी 130 से ऊपर के वर्गीकृत पण्यों पर लगाए जाने वाले 10 प्रतिशत के अनुपूरक अधिप्रभार को अगले आदेश तक हटा लिया है।

(ग) रेल मंत्रालय ने विभिन्न योजनाएं जैसे बढ़ते हुए (इन्क्रिमेंटल) यातायात के लिए प्रोत्साहन योजना, दीर्घकालिक विशेष प्रोत्साहन योजना, परंपरागत/एम्पटी फ्लो दिशा के लिए प्रोत्साहन योजना, भाड़ा अग्रेषकों के लिए प्रोत्साहन योजना, दोहरे यातायात के लिए प्रोत्साहन योजना बो.ओ.एक्स.एन. बैगों में लदान किए परेषणों के लिए प्रोत्साहन योजना चलाई है जिससे कि माल डिब्बों के माध्यम से इसके राजस्व में सुधार हो।

स्टीम कन्वर्जन प्रोजेक्ट

2484. श्री नवीन जिन्दल : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गैस अथॉरिटी आफ इंडिया लिमिटेड (गेल) तथा अपोला टायर्स के बीच गेल की गैस टरबाइन से "वेस्ट हीट रिकवरी सिस्टम" पर आधारित स्टीम कन्वर्जन प्रोजेक्ट हेतु एक समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो समझौते की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं तथा परियोजना की कुल लागत कितनी है; और

(ग) यह परियोजना कब तक चालू हो जाएगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) जी, हां। गेल (इंडिया) लिमिटेड और अपोलो टायर्स के बीच भाप परिवर्तन करार पर 10 जुलाई, 2007 को हस्ताक्षर किए गए हैं। भाप गेल के वधोदिया संपीड़न केन्द्र (वडोदरा, गुजरात के पास) से गैस टरबाइन एग्जास्ट से वेस्ट हीट को उपयोग में लाते हुए पैदा की जाएगी और पाइपलाइन के जरिए अपोलो टायर्स जो गेल के संयंत्र के पास स्थित है, को आपूर्ति की जाएगी।

भाप परिवर्तन करार की मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं –

- करार की अवधि – 15 वर्ष
- वार्षिक संविदागत मात्रा – 4,36,800 एम टी (1248 एम टी/दिन)
- लक्ष्य तारीख (वाणिज्यिक आपूर्ति) – 27.06.2009
- गेल का भाप परिवर्तन अपोलो द्वारा पाइपलाइन के माध्यम से गेल को कच्चे पानी (बिना प्रभारों के) की अपेक्षित मात्रा उपलब्ध कराए जाने पर निर्भर करता है।
- परियोजना लागत – 36.32 करोड़ रुपए

(ग) यह परियोजना निम्नलिखित शर्तों के अध्यधीन 27.6.09 से प्रचालित हो जाएगी :–

(i) गेल और अपोलो टायर्स लिमिटेड के प्रबंधन द्वारा करार का अनुमोदन; और

(ii) अनुमोदन, ई पी सी संविदाएं देना, उक्त करार के तहत बाध्यताएं पूरी करने के लिए सांविधिक स्वीकृतियां, यदि कोई हों।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में आमान परिवर्तन

2485. श्री तुकाराम गणपतराव रैंगे पाटील : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र क्षेत्र में आमान परिवर्तन से उत्तरी तथा दक्षिणी क्षेत्रों के बीच दूरी काफी कम हो जाएगी;

(ख) यदि हां, तो महाराष्ट्र राज्य में आमान परिवर्तन के अंतर्गत क्या कार्य किए जा रहे हैं;

(ग) क्या महाराष्ट्र क्षेत्र में आमान परिवर्तन की गति बहुत धीमी है; और

(घ) यदि हां, तो इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) महाराष्ट्र में पूर्णतः/आंशिक रूप से पड़ने वाली आमान परिवर्तन परियोजनाएं हैं अकोला–पूर्णा, छिंदवाड़ा–नागपुर, जबलपुर–गोंदिया जिनमें बालाघाट–कटंगी, मिराज–लातूर तथा सोलापुर (होटगी)–गदरा भी शामिल हैं। गोंदिया–बालाघाट (42 किमी.) लातूर–उस्मानाबाद (113 किमी.) तथा कुर्डुवाडी–पंढारपुर (52 किमी.), सोलापुर–बगलकोट (208 किमी.) खंडों पर कार्य पूरा हो चुका है तथा अकोला–पूर्णा (210 किमी.), उस्मानाबाद–कुर्डुवाडी (74 किमी.) तथा बगलकोट–गदरा (93 किमी.) को 2007–08 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर निर्माण कार्यों की प्रगति की जा रही है।

छपरा और गोरखपुर के बीच इंटरसिटी

2486. श्री हरिकेवल प्रसाद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने भारी मांग के बावजूद छपरा और गोरखपुर के बीच इंटरसिटी रेल सेवा शुरू नहीं की है;

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

(ग) इस इंटरसिटी रेल सेवा को शीघ्र शुरू करने के लिए रेलवे द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी हां। इस समय, छपरा और गोरखपुर के बीच 20 जोड़ी गाड़ी सेवाएं उपलब्ध हैं जो इस खंड पर यात्रियों की मौजूदा मांग को भली–भांति पूरा कर रही हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

एम.आर.ओ. सुविधाओं में संयुक्त उद्यम

2487. श्रीमती जयवहन बी. ठक्कर : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस ने भारत में एयर फ्रेम मेंटेनेंस रिपेयर एण्ड ओवरहॉल (एम.आर.ओ.) सुविधा की स्थापना हेतु जूपिटर एविएशन एण्ड लॉजिस्टिक्स के साथ संयुक्त उद्यम आरंभ किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है; और

(ग) संयुक्त उद्यम कार्यक्रम के अंतर्गत उनके द्वारा क्या निबंधन एवं शर्तें रखी गई हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ग) अनुरक्षण, मरम्मत तथा ओवरहालिंग संयुक्त उद्यम (एमआरओ – जेवी) के लिए इंडियन एयरलाइंस तथा जुपिटर एविएशन के मध्य कोई करार नहीं हुआ है। बहरहाल, इंडियन एयरलाइंस तथा जुपिटर एविएशन एण्ड लाजेस्टिक प्रा. लि. के मध्य दिनांक 10.05.2007 को टर्मशीट का निष्पादन किया गया जिसका एयरबस इंडस्ट्रीज ने इस प्रतिबद्धता के साथ समर्थन किया है कि वह इंडियन एयरलाइंस द्वारा 43 विमानों की खरीद से उत्पन्न एयरबस एम आर ओ दायित्व को पूरा करने की दृष्टि से प्रस्तावित संयुक्त उद्यम को पूरा समर्थन देगा। टर्म शीट, प्रमुख व्यापार शर्तों पर चर्चा के लिए केवल आधार उपलब्ध कराएगी जो कि प्रस्तावित संयुक्त उद्यम पर लागू होंगे। टर्मशीट के अनुसार इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड के निदेशक मंडल तथा सरकार की स्वीकृति के मद्देनजर संयुक्त उद्यम का निष्पादित किया जाएगा।

भारत पेट्रोलियम के कोको पेट्रोल पंप

2488. श्री अधीर चौधरी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा पट्टे का अधिकार लिए बिना कंपनी के स्वामित्व वाले तथा कंपनी द्वारा संचालित (कोको) पेट्रोल पम्पों की संख्या कितनी है;

(ख) देश में इस प्रकार के कोको पेट्रोल पंपों के विकास के लिए उत्तरदायी परिस्थितियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ये कोको पेट्रोल पंप अब भी उन भू–स्वामियों द्वारा तदर्थ डीलरशिप के रूप में चलाए जा रहे हैं जोकि क्षेत्र में अन्य डीलरशिप के स्वामी हैं;

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

(ङ) क्या सरकार सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की धनराशि के दुरूपयोग तथा बर्बादी के बारे में विस्तृत जांच कराएगी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (बी पी सी एल) ने सूचित किया है कि नानकपुर, जिला कपूरथला, पंजाब में केवल एक कंपनी के स्वामित्व में कंपनी द्वारा प्रचालित (कोको) खुदरा बिक्री केन्द्र (आर ओ) पट्टे का अधिकार लिए बिना कारपोरेशन के पक्ष में संचालित किया जा रहा है।

(ख) भूमि के लिए दिए गए विज्ञापन के प्रत्युत्तर में, उपर्युक्त स्थल के लिए भूस्वामी से बी पी सी एल को एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। नामित समिति द्वारा स्थल उपयुक्त पाया गया था। भूस्वामी द्वारा मसौदा पट्टा करार पर हस्ताक्षर किए गए थे और आवश्यक अनुमोदनों की प्राप्ति के बाद खुदरा बिक्री केन्द्र विकसित किया गया था। आर ओ, कोको प्रचालक के रूप में भूमि के एक सह–स्वामी के साथ चालू किया गया था। तत्पश्चात कुछ औपचारिकताएं पूरा करने के बाद इस पट्टे को रजिस्टर किया जाना था। बाद में, भूस्वामी ने पट्टा रजिस्टर करने से इंकार कर दिया और कारपोरेशन द्वारा इस मामले का अनुसरण भूस्वामियों के साथ किया जा रहा है।

(ग) और (घ) कोको प्रचालक एक जमींदारिन है, जो उपर्युक्त स्थान के भूस्वामियों से एक है और वह किसी डीलरशिप के लिए हस्ताक्षरकर्ता नहीं है। तथापि, उनके पति एक आई बी पी डीलर हैं।

(ङ) और (च) बी पी सी एल ने आगे सूचित किया है कि आर ओ वर्ष 2003–04 के दौरान चालू किया गया था और प्रति माह लगभग 43 कि.ली. एम एस और 121 कि. ली. एच एस डी की औसत बिक्री की गई है। प्राप्त की जा रही उच्च बिक्री को ध्यान में रखते हुए, धनराशि का कोई दुरूपयोग नहीं हुआ है।

चालक दल के सदस्यों की सेवा

2489. श्री सुग्रीव सिंह :
श्री किसनभाई वी. पटेल :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस ने अपने चालक दल के सदस्यों के लिए सेवानिवृत्ति अथवा ग्राउन्ड ड्यूटी के विकल्प की पेशकश की है;

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

(ग) इस पेशकश की अब तक क्या प्रतिक्रिया रही तथा इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) नई नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के गठन के पश्चात इस कदम से इंडियन एयरलाइंस तथा एयर इंडिया का विलय किस प्रकार प्रभावित होगा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) जी हां। इंडियन एयरलाइंस केबिन क्रू रीहेबिलिटेशन/रीज्यूविनेशन स्कीम '2007' नामक एक योजना केबिन क्रू को एक्स ग्रेशिया और सेवानिवृत्ति लाभों के साथ स्वैच्छिक पृथकता उपलब्ध कराने तथा 50 वर्ष से कम आयु के केबिन क्रू को एवजी रोजगार तथा कम एक्सग्रेशिया द्वारा पुनर्वास उपलब्ध कराने के उद्देश्य से आरंभ की गई है। यह योजना ऐसे कार्यवाहक केबिन क्रू सहित उन केबिन क्रू के लिए उपलब्ध है जो चिकित्सीय दृष्टि से फिट हैं तथा 20 वर्ष की सेवा पूर्ण कर चुके हैं अथवा योजना के समापन की तिथि पर 41 वर्ष की आयु पूरी कर चुके हैं। एक्सग्रेशिया की राशि का भुगतान कर्मचारी की आयु, मासिक परिलब्धियां, सेवा के शेष महीने आदि पर निर्भर करता है।

(ग) क्षेत्रीय स्तर पर अब कुछ ही आवेदन प्राप्त हुए हैं।

(घ) इंडियन एयरलाइंस तथा एअर इंडिया के विलय पर नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड का कोई सीधा प्रभाव नहीं पड़ेगा।

[हिन्दी]

नागर विमानन में भारतीय वायु सेना के पायलट

2490. श्री हंसराज गं. अहीर : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नागर विमानन के क्षेत्र में पायलटों की कमी को पूरा करने के लिए भारतीय वायु सेना से मदद ली जा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या नागर विमानन मंत्रालय और भारतीय वायु सेना के बीच कोई समझौता किया जा रहा है;

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

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (घ) भारतीय वायुसेना ने 54 वर्ष और इससे ऊपर की आयु ग्रुप के अधिकारियों को राष्ट्रीय एयरलाइनों में सेवा करने की अनुमति देने पर सहमति दे दी है। भारतीय वायु सेना तथा एअर इंडिया के बीच 05.04.2007 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। इससे सेवानिवृत्त हो रहे भारतीय वायु सेना अधिकारियों को एक दूसरा व्यवसाय विकल्प की सुविधा प्राप्त होगी तथा राष्ट्रीय एयरलाइनों के लिए विदेशी विमानचालकों की संख्या में भी कमी आएगी। 13 भारतीय वायुसेना अधिकारियों का प्रायोजित विमानचालकों के पहले बैच को अपेक्षित परीक्षण के लिए भेज दिया गया है।

[अनुवाद]

चित्रदुर्ग-तुमकुर के बीच नई रेल लाइन

2491. श्री जी.एम. सिद्दीश्वर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को चित्रदुर्ग तथा तुमकुर के बीच नई रेल लाइन के बारे में कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है, जो कि दावणगेरे को राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 4 से जोड़ेगी;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा रेलवे द्वारा इस पर क्या कार्यवाई की गई है; और

(ग) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) मांग के आधार पर, तुमकुर–दावणगेरे नई लाइन के लिए सर्वेक्षण वर्ष 2007–08 के बजट में शामिल कर लिया गया है।

(ग) कोई समय–सीमा निर्धारित करना व्यावहारिक नहीं है।

अन्य पिछड़ा वर्गों की जनसंख्या संबंधी आंकड़े

2492. श्री इकबाल अहमद सरडगी : क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि केवल 13 राज्यों के पास देश में अन्य पिछड़ा वर्गों (ओ.बी.सी.) की जनसंख्या संबंधी कुछ आंकड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो किन–किन राज्यों ने स्वीकार किया है कि उनके पास ओ.बी.सी. के आंकड़े नहीं हैं; और

(ग) इस संबंध में केन्द्र सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) से (ग) मंत्रालय ने अन्य पिछड़ा वर्गों से संबंधित व्यापक आंकड़ा आधार तैयार करने के लिए कार्रवाई आरंभ की है ताकि निर्णय लेने की गुणवत्ता में सुधार हो सके। केवल 13 राज्य सरकारों/संघ शासित प्रदेश प्रशासनों ने उपलब्ध सूचना प्रस्तुत की है।

नागालैंड, मिजोरम, अरुणाचल प्रदेश और संघ शासित प्रदेश लक्षद्वीप एवं मिनीकोय द्वीपसमूह ने संकेत दिया है कि उनके यहां अन्य पिछड़ा वर्गों की कोई जनसंख्या नहीं है।

हरियाणा, राजस्थान की राज्य सरकारों और संघ शासित प्रदेश चंडीगढ़, दमन और द्वीप ने सूचित किया है कि उनके पास ऐसे कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

[हिन्दी]

जन सुविधाओं पर कृतिक बल की रिपोर्ट

2493. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :
श्री के.सी. पल्लानी शामी :

क्या अल्पसंख्यक मामले मंत्री अल्पसंख्यक समुदाय की नागरिक आवश्यकताओं संबंधी कृतिक बल के बारे में 03 मई, 2007 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4128 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इस संबंध में गठित कृतिक बल ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(ख) यदि हां, तो कृतिक बल द्वारा की गई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में किन शहरों/कस्बों की पहचान की गई है;

(ग) सिफारिशों के क्रियान्वयन पर सरकार द्वारा क्या अनुवर्ती कार्रवाई की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा कृतिक बल द्वारा कब तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दिए जाने की संभावना है?

अल्पसंख्यक मामले मंत्री (श्री ए.आर. अंतुले) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) सूचना एकत्र करके संकलित की जा रही है। इस रिपोर्ट को शीघ्र ही अंतिम रूप दिए जाने की आशा है।

तेल और प्राकृतिक गैस निगम में ठेका श्रमिक

2494. श्री मनसुखभाई डी. वसावा :
श्री जीवाभाई ए. पटेल :

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

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम (ओ. एन. जी. सी.) में ठेका श्रमिकों के साथ भेदभाव किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या गुजरात में मेहसाणा, अहमदाबाद, अंकलेश्वर और वडोदरा के ठेका श्रमिकों को असम और मुंबई के श्रमिकों की तुलना में कम मजदूरी मिलती है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) असम मुम्बई और गुजरात में ठेका श्रमिकों को क्रमशः कितनी मजदूरी दी जाती है/दी जा रही है; और

(च) तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा विभिन्न राज्यों में कार्यरत ठेका श्रमिकों को समान मजदूरी देने के लिए नियम न बनाए जाने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) ओ एन जी सी अपने कार्यकलापों के लिए ठेका कामगार नहीं लगाती। तथापि, पूरी जिम्मेवारियों के साथ यह कार्य/सेवा संविदाओं के माध्यम से ठेकेदार को निर्माण कार्यों/फुटकर कार्यों की कतिपय श्रेणियां देती है।

(ग) और (घ) कामगारों को न्यूनतम मजदूरी अधिनियम, 1948 के अनुसार संबंधित प्राधिकरणों/राज्य सरकारों द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार न्यूनतम मजदूरी दी जाती है जो एक राज्य से दूसरे राज्य में अलग-अलग हो सकती है।

(ङ)

कार्य केन्द्र	अधिसूचित न्यूनतम मजदूरियां			
	अकुशल	अर्ध कुशल	कुशल	उच्च रूप से कुशल
अहमदाबाद	102.80 रु.*	104.30 रु.*	131.38 रु.*	155.20 रु.*
बड़ौदा, सूरत नगर निगम	102.80 रु.*	104.30 रु.*	124.02 रु.*	152.84 रु.*
मेहसाणा सहित गुजरात का शेष भाग	102.50 रु.*	103.80 रु.*	106.40 रु.*	124.02रु.*
असम	68.75 रु.*	72.91 रु.*	97.46 रु.*	114.37 रु.*
मुंबई	159.60 रु.*	161.60 रु.*	163.60 रु.*	165.60 रु.*

* इसके अतिरिक्त गुजरात राज्य में ठेकेदारों द्वारा लगाए गए सभी ठेका कामगारों को जो ओ एन जी सी के कार्यकलापों में विभिन्न कार्य कर रहे हैं, उप मुख्य श्रम आयुक्त (केन्द्रीय), मुंबई के दिनांक 15.2.2001 के आदेश के अनुसार 50/-रुपए प्रति व्यक्ति दिया जाता है।

(च) चूंकि ओ एन जी सी नियोक्ता नहीं है इसलिए विभिन्न राज्यों में कार्य कर रहे ठेका कामगारों को बराबर मजदूरी देने के लिए नियम बनाने का प्रश्न ओ एन जी सी के दायरे में नहीं आता।

तेल और प्राकृतिक गैस निगम में अनियमितताएं

2495. श्री जीवाभाई ए. पटेल :
श्री वी.के. ठुम्मर :

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

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने ऐसी अनियमितताओं के मामलों में कोई सतर्कता कार्रवाई की गई है जिसमें कर्मचारियों द्वारा कंपनी को अनुचित हानि पहुंचाई गई है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान की गई कार्रवाई का ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त कार्रवाई के पश्चात कितने लोगों को दोषी पाया गया है; और

(घ) अभी तक कितने लोगों के विरुद्ध कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) जी हां।

(ख) 217 पदाधिकारियों के खिलाफ अनुशासनात्मक कार्रवाई आरंभ की गई है।

(ग) 136 पदाधिकारियों को अनुशासनात्मक कार्रवाई करने के बाद दोषी पाया गया है।

(ङ) 136 पदाधिकारियों को दंड दिया गया है।

[अनुवाद]

बरेली में सवारी डिब्बा मरम्मत कारखाना

2496. श्री संतोष गंगवार : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि बरेली (उत्तर-पूर्व रेलवे) में क्रेन

विनिर्माण और सवारी डिब्बा मरम्मत कारखाने में कर्मचारियों की संख्या लगातार कम होती जा रही है;

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

(ग) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) रेलों द्वारा सम्हाले गए मिश्रित उत्पाद में परिवर्तन, गतिविधियों के युक्तिकरण और मीटर लाइन चल स्टॉक से संबंधित कार्यभार में कमी के कारण अन्य रेलवे इकाइयों की तर्ज पर बरेली जिले में इज्जतनगर कारखाने में कर्मचारियों की कुछ कटौती (पिछले 5 वर्षों में लगभग 7.6 प्रतिशत) की गई है।

(ग) रेलवे के चल स्टॉक की आवधिक ओवरहालिंग आवश्यकता के बदलाव को बनाए रखने के लिए इज्जतनगर कारखाना में बड़ी लाइन वाले कोच की आवधिक ओवरहालिंग की सुविधा के सृजन के लिए 50 करोड़ रुपए की लागत वाला कार्य स्वीकृत किया गया है।

रामगढ़ गैस ताप विद्युत परियोजना

2497. श्री सुभाष महरिया : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राजस्थान में रामगढ़ गैस ताप विद्युत परियोजना के द्वितीय चरण (स्टेज II) के अंतर्गत संयुक्त सायकल मोड के अधीन संपूर्ण संयंत्र को चलाने के लिए 0.2 एम एम एस सी एम डी अतिरिक्त गैस प्रदान किए जाने के आश्वासन पर स्टीम टरबाइन को स्थापित किया है; और

(ख) यदि हां, तो दोनों टरबाइनों को पूरी क्षमता से चलाने के लिए अतिरिक्त गैस की आवश्यकता के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) मैसर्स रामगढ़ थर्मल पावर प्रोजेक्ट को किया गया वर्तमान आबंटन 0.75 एम एम एस सी एम डी है। रामगढ़ थर्मल पावर परियोजना (आर जी टी पी पी) को आपूर्ति, राजस्थान में ओ एन जी सी के गामने वाला क्षेत्रों और ओ आई एल के डांडेवाला क्षेत्रों से की जाती है। इन क्षेत्रों से इस समय उपलब्ध पूर गैस रामगढ़ पावर प्लांट को आपूर्ति करने के प्रतिबद्ध की गई है। वर्ष 2006–07 के दौरान रामगढ़ थर्मल पावर परियोजना को औसत आपूर्ति लगभग 0.66 एम एम एस सी एम डी थी।

राज्य विद्युत उत्पादन निगम लिमिटेड (आर आर वी यू एन एल) ने सूचना दी है कि दो वाष्प चालित टरबाइनों को चलाने के लिए समग्र गैस की आवश्यकता लगभग 1.12 एम एम एस सी एम डी है।

आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) ने सूचित किया है कि राजस्थान में उसके डांडेवाला गैस क्षेत्रों से 0.2 एम एम एस सी एम डी की अतिरिक्त गैस की उपलब्धता है। आर आर वी यू एन एल ओ आई एल और गेल पक्षकारों के बीच वाणिज्यिक व्यवस्थाओं पर बातचीत चल रही है। इस अतिरिक्त 0.2 एम एम एस सी एम डी के लिए अतिरिक्त सुविधा जुटाने की आवश्यकता है।

मीथेन का भंडार

2498. श्री बसुदेव आचार्य : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखंड में दामोदर नदी के आसपास जमीन के अंदर मीथेन और अन्य सम्बद्ध गैसों के बड़े भंडार का पता चला है;

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

(ग) क्या दामोदर नदी के किनारे तलगोदिरा में कोई प्रायोगिक संयंत्र भी काम कर रहा है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) जी हां। झारखंड में दामोदर नदी के आसपास आने वाले झरिया, बोकारो और करणपुरा जैसे बड़े तेल क्षेत्रों की कोयला परतों में अच्छी कोलबेड मीथेन (सी बी एम) संभावना होने की आशा है। अब तक सरकार ने झारखंड राज्य में 6 सी बी एम ब्लाक प्रदान किए हैं। इन ब्लाकों में अनुमानित सी बी एम भंडार लगभग 424 बिलियन घन मीटर (बी सी एम) होने की संभावना है। इन सी बी एम ब्लाकों से कोई वाणिज्यिक उत्पादन आरंभ नहीं हुआ है।

(ग) जी नहीं।

(घ) उपर्युक्त (ग) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा

2499. श्री रशीद मसूद : क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए कोई नीति तैयार की है; और

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

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय) : (क) और (ख) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय द्वारा खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों पर विजन डाक्यूमेंट 2015 को अंतिम रूप दिया गया है जिसमें जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं के प्रसंस्करण स्तर को 6% से बढ़ा कर 20% मूल्यवर्धन को 20% से बढ़ाकर 35% और विश्व खाद्य व्यापार में अंशदान को 1.5% से बढ़ा कर 3% करते हुए प्रसंस्कृत खाद्य क्षेत्र के आकार को वर्ष 2015 तक तिगुना करने की परिकल्पना की गई है। इस विजन को साकार करने के लिए, 2.00 लाख करोड़ रु. के अनुमानित निवेश की जरूरत होगी जिसमें से दस प्रतिशत सरकार द्वारा और बाकी की व्यवस्था बराबर मात्रा में वित्तीय संस्थानों और निजी निवेशकों/प्रत्यक्ष विदेशी निवेश द्वारा की जाएगी।

खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र की वृद्धि के लिए ग्रुप ऑफ मिनिस्टर्स द्वारा की गई सिफारिशों के आधार पर, मंत्रिमंडल ने कृषि कारोबार के संवर्धन के लिए समेकित रणनीति खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के लिए विजन, रणनीति और कार्ययोजना अनुमोदित की है। रणनीतिक हस्तक्षेप के लिए पहचाने गए क्षेत्र जिन पर जोर दिया जाना है, निम्नलिखित हैं :–

(i) उपयुक्त बैकवर्ड और फॉरवर्ड लिंकज समेत पहचाने गए झुंडों में मेगा खाद्य पार्कों की स्थापना।

(ii) समेकित शीतश्रृंखला/मूल्यवर्धन और परिरक्षण संबंधी बुनियादी ढांचे का सृजन।

(iii) बूचड़खानों का आधुनिकीकरण।

(iv) सड़क–गली किनारे बिकने वाली खाद्य वस्तुओं तथा फूड स्ट्रीट की स्वच्छता और गुणवत्ता का उन्नयन।

(v) गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाओं की स्थापना और उन्नयन।

(vi) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की पुनर्संरचना और उसका सुदृढ़ीकरण।

(vii) कर ढांचे को तर्कसंगत बनाना।

(viii) बुनियादी ढांचा विकास में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश और निजी निवेश को प्रोत्साहित करना।

(ix) लघु और असंगठित क्षेत्र के लिए क्षमता निर्माण प्रारंभ करना।

(x) वाइन और बीयर नीति को उदारीकृत करना।

(xi) खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के लिए प्रमुख संवर्धनात्मक अभियान शुरू करना।

(xii) खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में महत्वपूर्ण ग्रामीण बुनियादी ढांचा विकास के सृजन के लिए बड़े पैमाने पर जन निवेश करने की जरूरत।

खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र के विकास के लिए अपेक्षित रणनीतिक हस्तक्षेपों को 11वीं योजना प्रस्तावों में शामिल किया गया है।

[अनुवाद]

औषधियों पर ज्यादा मुनाफा

2500. डॉ. मुनव्वर हसन :
श्री चंद्रकांत खैरे :

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भेषज कंपनियों द्वारा अपनी औषधियों के लिए खुदरा व्यापारियों को ज्यादा मुनाफा दिया जाता है जिसके परिणामस्वरूप उपभोक्ताओं के लिए कीमतों में वृद्धि हो जाती है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कोई सर्वेक्षण कराया है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और ऐसी औषधियों तथा विनिर्माताओं के क्या नाम हैं;

(घ) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

(ङ) क्या भेषज संघ अधिकतम खुदरा मूल्य (एम.आर.पी.) पर कोई अतिरिक्त कर नहीं प्रभारित करने और भविष्य में दवाइयों पर सभी कर सहित अधिकतम खुदरा मूल्य मुद्रित करने को अनिवार्य बनाने पर भी सहमत हुआ है;

(च) यदि हां, तो क्या सरकार को उक्त प्रयोजनार्थ गठित कृतिक बल से रिपोर्ट प्राप्त हुई है;

(छ) यदि हां, तो इसमें की कई सिफारिशों का ब्यौरा क्या है और उन पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(ज) सरकार द्वारा अभी तक देश में उपभोक्ताओं को आवश्यक औषधियों को सस्ते मूल्यों पर उपलब्ध कराने के लिए और क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हांडिक) : (क) से (घ) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) की प्रथम अनुसूची में विनिर्दिष्ट 74 बल्क औषध एवं उनपर आधारित फार्मूलेशन मूल्य नियंत्राधीन हैं और उनके मूल्यों का निर्धारण/संशोधन राष्ट्रीय औषधीय मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) द्वारा डीपीसीओ, 95 के प्रावधानों के अनुसार

किया जाता है। डीपीसीओ, 95 के पैरा 19 के अन्तर्गत सूचीबद्ध फार्मूलेशनों के संबंध में खुदरा व्यापारियों को 16% मार्जिन दिया जाता है।

गैर–सूचीबद्ध फार्मूलेशनों के मूल्य उत्पादन लागत, विपणन/बिक्री व्यय, अनुसंधान और विकास व्यय, व्यापार कमीशन, बाजार प्रतिस्पर्द्धा, उत्पाद नवीकरण, उत्पाद गुणवत्ता आदि जैसे विभिन्न मुद्दों को ध्यान में रखते हुए विनिर्माताओं द्वारा स्वयं निर्धारित किया जाते हैं। जनहित पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की स्थिति में सरकार द्वारा सुधारात्मक उपाय किए जाते हैं।

राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एनपीपीए) की जानकारी में यह आया है कि कुछ कंपनियों, कुछ गैर–सूचीबद्ध फार्मूलेशनों के ब्रांडेड जेनरिक्स के मामले में खुदरा व्यापारियों को अधिक ट्रेड मार्जिन प्रदान करती है।

(ङ) जी, हां। दिनांक 26.6.2006 की अधिसूचना का.आ. सं. 946(अ) के तहत सरकार ने स्वदेशी दवाओं के संबंध में दिनांक 2.10. 2006 के पश्चात उत्पादित दवाओं और दिनांक 1.3.2007 के पश्चात आयातित दवाओं पर सभी करों सहित अधिकतम खुदरा मूल्य (एमआरपी) के मुद्रण को अनिवार्य कर दिया है।

(च) इस उद्देश्य हेतु कोई टास्क फोर्स गठित नहीं किया गया था। एमआरपी के मुद्रण को डीपीसीओ, 95 में संशोधन करके अनिवार्य बना दिया गया है।

(छ) उपर्युक्त (च) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ज) सरकार के विचाराधीन राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 के प्रारूप में कई उपायों की परिकल्पना की गई है।

[हिन्दी]

सांस्कृतिक समझौते

2501. श्री तूफानी सरोज :
श्री सुव्रत बोस :

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत एक वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान सरकार ने चीन जैसे कुछ देशों के साथ सांस्कृतिक समझौता किया है;

(ख) यदि हां, तो उन देशों की संख्या का ब्यौरा क्या है जिनके साथ सरकार ने सांस्कृतिक आदान–प्रदान विकसित किया है;

(ग) क्या देशों के बीच सांस्कृतिक संबंध बढ़ाने के लिए कार्यक्रम, प्रदर्शनियां तथा सांस्कृतिक उत्सव आयोजित करने का भी प्रस्ताव है;

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

(ङ) क्या उक्त अवधि के दौरान उक्त कार्यक्रम को सफल बनाने के लिए उन देशों में भारतीय उच्चायोग को धनराशि प्रदान की गई है/की जानी है;

(च) क्या सरकार ने इन कार्यक्रमों की सफलता का आकलन किया है;

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

(ज) क्या इन धनराशियों के उपयोग में अनियमितताएं पाई गई हैं; और

(झ) यदि हां, तो दोषी पाए गए लोगों के खिलाफ क्या कार्रवाई की गई है/की जानी है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) गत एक वर्ष के दौरान जुलाई, 2007 में इक्वाडोर के साथ एक सांस्कृतिक करार किया गया है।

(ख) अप्रैल, 2006 से जुलाई, 2007 के दौरान 18 देशों के साथ सांस्कृतिक आदान–प्रदान कार्यक्रमों पर हस्ताक्षर किए गये हैं।

(ग) और (घ) जी, हां। भारत और अन्य देशों के बीच सांस्कृतिक आदान–प्रदान कार्यक्रमों में नृत्य एवं संगीत प्रस्तुतियों, शिल्पतथ्यों, कलावस्तुओं, पुरावस्तुओं, चित्रों आदि के प्रदर्शन से संबंधित प्रदर्शनियों; और अन्य देशों में भारत उत्सव और भारत में अन्य देशों के उत्सव आयोजित करने सहित सांस्कृतिक उत्सवों से संबंधित प्रस्ताव शामिल हैं।

(ङ) सांस्कृतिक आदान–प्रदान कार्यक्रम के तहत विभिन्न कार्यकलापों के वित्त पोषण संबंधी जिम्मेदारी संबंधित सांस्कृतिक आदान–प्रदान कार्यक्रम के सामान्य एवं वित्तीय प्रावधानों द्वारा तय होती है। सामान्यतः प्रेषक पक्ष प्रदर्शनियों की लागत वहन करता है और मेजबान देश स्थल आदि की व्यवस्था सहित स्थानीय अतिथि–सरकार पर होने वाला व्यय वहन करता है। इस प्रयोजनार्थ संस्कृति मंत्रालय द्वारा भारतीय उच्चायोगों को कोई निधियां प्रदान नहीं की जाती हैं।

(च) और (छ) विभिन्न देशों के साथ द्विपक्षीय संबंधों को सुदृढ़ करने में सांस्कृतिक आदान–प्रदान कार्यक्रम महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। कुछेक मामलों में इन कार्यक्रमों की, संयुक्त कार्यकारी समूह की व्यवस्था के माध्यम से समय–समय पर समीक्षा की जाती है।

(ज) और (झ) उपर्युक्त भाग (ङ) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

फाफामऊ पुल

2502. श्री रेवती रमन सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि इलाहाबाद की ओर गंगा नदी पर फाफामऊ पुल के उपरिनद में बड़ी मात्रा में अवसाद जमा हो गया है जिसके परिणामस्वरूप तेलियारगंज खंड के समानान्तर नदी का प्रवाह बाधित हो गया है;

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

(ग) क्या नदी का प्रवाह रेलवे गाइड बंड के काफी ऊपर तक खतरनाक ढंग से पहुंच चुका है और भारी वर्षा के कारण उत्तर प्रदेश के अन्य भागों में इलाहाबाद का रेल और सड़क संपर्क कट सकता है; और

(घ) यदि हां, तो रेलवे द्वारा ऐसी किसी दुर्घटना को टालने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) विषयगत मामले का गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग, जल संसाधन मंत्रालय की उच्च स्तरीय विशेषज्ञ समिति द्वारा, गहराई से अध्ययन किया गया है। समिति ने 18.5.07 को स्थल का दौरा किया। विशेषज्ञ समिति ने मई, 2007 में रिपोर्ट प्रस्तुत की। समिति की टिप्पणियों के अनुसार :

1. गंगा नदी को पिछले 3–4 वर्षों के दौरान फाफामऊ साइड की ओर शिफ्ट कर दिया गया है तथा विसर्पण लूप बनाया है। पुल के ऊपरी भाग में 1.5–2.0 किमी. पर कुछ कटाव हो गये हैं।
2. रेलवे पुल का गाइड बांध 700 मी. तक बढ़ाया गया है तथा पानी के तेज बहाव को कम करने के लिए 2900 फीट लंबाई के घुमाव में गोला पत्थरों का ढेर लगाया गया है।
3. सड़क तथा रेल पुल का पहुंच मार्ग बहुत सुरक्षित है तथा बहाव को कम करने के लिए गोला पत्थरों का ढेर लगाया गया है।
4. नदी अभी भी उस सड़क से 600–700 मी. दूर हैं जिसके पार फाफामऊ शहर मौजूद है तथा ऐसा संभव नहीं है कि बाढ़ के एक मौसम में नदी संपूर्ण भूमि को काट देगी।
5. टीम की राय है कि गाइड बांध, सड़क तथा रेल पुलों और फाफामऊ को बाढ़ से फिलहाल कोई खतरा नहीं है।
6. यह भी देखा गया है कि शहर के तेलियारगंज क्षेत्र के समीप गाद का भारी जमाव है। गाद से होकर भारी चैनल का निकर्षण बहुत मंहगा पड़ेगा तथा इसकी सफलता का पता नहीं लगाया जा सकता, अतः यह व्यावहारिक नहीं है।

अहमदाबाद में डा. अम्बेडकर भवन का निर्माण

2503. श्री पी.एस. गढ़वी :
श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर :

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केंद्र सरकार ने अहमदाबाद में 10 करोड़ रुपए की लागत से किए जाने वाले डा. अम्बेडकर भवन के निर्माण हेतु गुजरात सरकार द्वारा भेजे गए प्रस्ताव को नामंजूर कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या गुजरात सरकार ने इस संबंध में विचारार्थ कोई संशोधित प्रस्ताव भेजा है; और

(घ) यदि हां, तो संशोधित प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) और (ख) जी हां, इस प्रस्ताव को डा. अम्बेडकर प्रतिष्ठान योजना के अंतर्गत कवर नहीं किया गया।

(ग) और (घ) जी नहीं। तथापि, प्रस्ताव पर पुनः विचार किए जाने हेतु अनुरोध प्राप्त हुआ था जिसे अनुमोदन हेतु व्यवहार्य नहीं पाया गया।

[हिन्दी]

हजयात्रियों के लिए उड़ानें

2504. श्री हेमलाल मुर्मू : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के प्रत्येक राज्य से प्रतिवर्ष हज यात्रा पर जाने वाले यात्रियों की अनुमानित संख्या का पता लगाने के लिए सर्वेक्षण शुरू किया है;

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

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में इंडियन एयरलाइंस, एअर इंडिया अथवा अन्य निजी भारतीय विमानों से कुल कितने हजयात्रियों ने यात्रा की है और उपर्युक्त एयरलाइनों से राज्य–वार कितने हजयात्रियों द्वारा यात्रा किए जाने का विचार है तथा तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त अवधि में सरकार द्वारा हजयात्रियों को दी गई सहायता और सुविधाओं का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार का विचार नवम्बर–दिसम्बर, 2007 में प्रस्तावित हजयात्रा के लिए इंडियन एयरलाइंस और अन्य एयरलाइनों की सेवाओं में वृद्धि करने का है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) जी नहीं। पिछले वर्ष की तरह भारतीय हज कमेटी ने प्रत्येक राज्य से हज–2007 के लिए इच्छुक तीर्थ यात्रियों के संबंध में आवेदनपत्र आमंत्रित किये हैं। इस वर्ष, हज कमेटी ने 1,10,000 के सरकारी कोटे के विरुद्ध राज्य हज कमेटियों के माध्यम से 1,90,000 आवेदन प्राप्त किये हैं। इसके अलावा 47,000 तीर्थयात्री हज 2007 के लिए निजी टूर प्रचालकों के माध्यम से जायेंगे।

(ग) पिछले तीन वर्षों के दौरान एअर इंडिया, इंडियन एअरलाइंस तथा साउदी एअरलाइंस के द्वारा ले जाए गए तीर्थयात्रियों की संख्या निम्न प्रकार से है :

वर्ष	एअर इंडिया	इंडियन एयरलाइंस	साऊदी अरबिया	कुल
2005	25479	6768	48775	81022
2006–I	36441	6368	57203	100012
2007–II	36631	12798	59443	108872

राज्यवार ऐसे तीर्थ यात्रियों की संख्या दर्शाने वाली एक विवरण संलग्न है, जिन्होंने वर्तमान हज–2007 के लिए यात्रा का प्रस्ताव किया है।

(घ) हज कमेटी ऑफ इंडिया के माध्यम से जाने वाले हजयात्रियों के लिए सरकार विमान भाड़े में आर्थिक सहायता देती है, परिवहन की व्यवस्था करती है तथा उनके लिए आवास तथा अन्य संभार सहायता के प्रावधान सुगम बनाती है। इसके अतिरिक्त हज कमेटी ऑफ इंडिया हजयात्रियों को उनकी सीटों के सुनिश्चित होने, यात्रा दस्तावेज, परिवहन, आवास, चिकित्सा सहायता, विदेशी मुद्रा जारी करने आए हज स्थलों की सूचना तथा प्रस्थान तिथि आदि के संबंध में सूचना उपलब्ध कराती है। एअर इंडिया प्रत्येक हजयात्री को 45 किलोग्राम का बैगेज भत्ता, 10 लीटर आबे जम–जम मुफ्त तथा अतिरिक्त बैगेज इमदाद दर पर ले जाने की अनुमति देती है।

(ङ) और (च) सरकारी कोटे के अन्तर्गत 110,000 हज यात्रियों के लिए परिवहन की व्यवस्था करने के साथ–साथ, एअर इंडिया शेष हजयात्रियों , जो निजी टूर आपरेटरों के माध्यम से हज के लिए जा रहे हैं, को सुविधा की आवश्यकता के मद्देनजर अतिरिक्त अनुसूचित सेवाएं प्रचालित करती है।

विवरण

चालू हज 2007 के दौरान यात्रा के लिए प्रस्तावित हज यात्रियों का राज्य–वार ब्यौरा

राज्य/केन्द्र शासित प्रदेश का नाम	प्राप्त आवेदनों की संख्या
1	2
अंडमान तथा निकोबार	75
आंध्र प्रदेश	6820
आसाम	2847
बिहार	2375
झारखण्ड	1664
चंडीगढ़	45
छत्तीसगढ़	704
दादर तथा नागर हवेली	27
दमन तथा दीव	32
दिल्ली	1578
गोवा	113
गुजरात	4480
हिमाचल प्रदेश	108
हरियाणा	1188
जम्मू एवं कश्मीर	6630
कर्नाटक	6307
केरल	7670
लक्षद्वीप	295
मध्य प्रदेश	3751

1	2
महाराष्ट्र	10016
मणिपुर	260
उड़ीसा	593
पांडिचेरी	206
पंजाब	584
राजस्थान	4676
तमिलनाडु	3384
त्रिपुरा	54
उत्तर प्रदेश	29989
उत्तरांचल	965
पश्चिम बंगाल	5819

[अनुवाद]

कृभको इकाई में कामगारों की परिलब्धियां

2505. श्री सुनील खां : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कृषक भारती कोऑपरेटिव लिमिटेड (कृभको) और मैसर्स श्याम बेसिक इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड द्वारा ओसवाल कैमिकल्स एंड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड के शाहजहांपुर संयंत्र और उसका प्रबंध अपने हाथों में लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या यहां पर कार्य कर रहे कामगारों को कृभको की अन्य इकाइयों में विद्यमान समान वेतन और सुविधाओं से वंचित रखा गया है;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और मजदूरी में समानता लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या उक्त संयंत्र की लाभप्रदता में भारी गिरावट आई है;

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

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) जी, हां।

(ख) कृभको श्याम फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (केएसएफएल) का अपना वेतन ढांचा और कर्मचारियों के लिए लाभ हैं।

(ग) केएसएफएल ने अपने कर्मचारियों के वेतन में 1.12.2006 से पांच वर्षों की अवधि के लिए संशोधन किया है। वेतन संशोधन के लिए कार्मिकों के साथ किए गए समझौते को उत्तर प्रदेश औद्योगिक विवाद अधिनियम के अन्तर्गत पंजीकृत भी किया गया है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

अत्यधिक खतरे वाले ऐतिहासिक स्थल

2506. श्री असादूद्दीन ओवेसी : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अंतर्राष्ट्रीय पैनल के अनुसार जलवायु परिवर्तन अथवा अनियमित विकास के कारण भारत के कुछ ऐतिहासिक स्थल विश्व के 100 अत्यधिक खतरे वाले स्थानों में शामिल हैं;

(ख) यदि हां, तो अंतर्राष्ट्रीय पैनल द्वारा पहचान किए गए ऐसे ऐतिहासिक स्थलों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस संबंध में अंतर्राष्ट्रीय पैनल की रिपोर्ट का अध्ययन किया है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) विश्व स्मारक निधि, एक निजी संगठन, जिसका मुख्यालय न्यूयार्क, अमेरिका में है, ने विश्व भर में स्थित अत्यधिक खतरे वाले 100 स्थलों की सूची (2008) प्रकाशित की है। इनमें से केवल एक स्थल, 19वीं शताब्दी का प्राचीन भवन चेट्टीनाड (तमिलनाडु का करायकुडी जिला) भारत में स्थित है तथा यह स्थल केन्द्रीय संरक्षित स्मारक नहीं है।

विश्व स्मारक निधि यूनेस्को की एजेंसी नहीं है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

राइट्स द्वारा विदेश में शुरू की गई परियोजनाएं

2507. श्रीमती सुमित्रा महाजन : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राइट्स इस समय विदेशों में विभिन्न परियोजनाओं पर कार्य कर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त परियोजनाएं किस प्रकार की हैं और उनकी अनुमानित लागत कितनी है तथा तत्संबंधी समय–सीमा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) परामर्श, व्यावहारिका अध्ययन, उपस्करों की सप्लाई, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करना तथा रेलों पर पुनर्वास कार्यों, राजमार्गों तथा अन्य परिवहन क्षेत्रों के साथ–साथ लागत तथा अनुसूची की चालू परियोजनाओं का देश वार ब्यौरा निम्नानुसार है :–

क्र.सं.	जिन देशों में परियोजनाएं निष्पादित की गयी	अनुमानित लागत	संभावित समय में पूरा करना
1.	अफगानिस्तान	70.12 करोड़ रुपए	सितम्बर, 07
2.	अंगोला	164.75 करोड़ रुपए	अगस्त, 09
3.	बोत्सवाना	6.4 करोड़ रुपए	दिसम्बर, 09
4.	इथोपिया	6.47 करोड़ रुपए	मार्च, 08
5.	इंडोनेशिया	18.09 करोड़ रुपए	जून, 08
6.	मलेशिया	6.16 करोड़ रुपए	मार्च, 09
7.	माली	88.83 करोड़ रुपए	फरवरी, 08
8.	मोजम्बिक	73.02 करोड़ रुपए	सितम्बर, 12
9.	म्यामांर	149.42 करोड़ रुपए	मई, 08
10.	नेपाल	7.40 करोड़ रुपए	सितम्बर, 08
11.	सेनेगल	67.00 करोड़ रुपए	नवम्बर, 07
12.	श्रीलंका	1.32 करोड़ रुपए	मई, 08
13.	सूडान	54.50 करोड़ रुपए	मई, 08
14.	तंजानिया	13.11 करोड़ रुपए	दिसम्बर, 07

[अनुवाद]

गहरे पानी में तेल और गैस की खोज

2508. श्री बृज किशोर त्रिपाठी : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने नार्वे के साथ भारतीय तट से दूर गहरे पानी में तेल और गैस ब्लाकों को विकसित करने के लिए कोई रणनीतिक समझौता किया है;

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

(ग) उक्त समझौते से तेल और प्राकृतिक गैस निगम को कितना लाभ मिलेगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) जी, हां। ऑयल एंड नेचुरल गैस कार्पोरेशन लिमिटेड और नोर्स्क हाइड्रो, नार्वेजियन कम्पनी के बीच दिनांक 2.7.2007 को "विकास और सहयोग करार" पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

(ख) नोर्स्क हाइड्रो, अपतटीय क्षेत्रों से तेल और गैस के विकास और उत्पादन में विश्वव्यापी अग्रणियों में से एक हैं। ओएनजीसी ने नोर्स्क हाइड्रो के साथ करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं ताकि भारत के तट के आस–पास अपतट अन्वेषण ब्लाकों के अपने महत्वपूर्ण संविभाग को और विकसित किया जा सके। इस करार में शर्तें और निबंधन निर्धारित किए गए हैं जिनके द्वारा नोर्स्क हाइड्रो और ओएनजीसी भारतीय उपमहाद्वीपीय शैल्फ और उससे परे कतिपय अपतटीय ब्लाकों के विकास में सहयोग करेंगे और पारस्परिक लाभदायक अवसरों को पहचानेंगे। इस करार का अभिप्राय इस क्षेत्र में पक्षकारों के बीच एक कार्यनीतिक गठबंधन बनाना है।

(ग) ओएनजीसी को होने वाले लाभों में निम्नलिखित सम्मिलित होंगे।

1. परिष्कृत प्रौद्योगिकियों को लागू करके गहरे समुद्री क्षेत्रों से उत्पादन करने के लिए जानकारी का आधार और विश्वास सुदृढ़ करना।
2. अपतट अन्वेषण, विकास और प्रचालनों में कार्मिकों की जानकारी विकसित करना।
3. भावी नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति (एनईएलपी) ब्लाकों का अन्वेषण और उनका विकास करना।

स्पाइस जेट की जम्मू-दिल्ली उड़ान का भूमि पर उतरना (ग्राउंडिंग)

2509. श्री राम कृपाल यादव : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर स्पाइट जेट की जम्मू–दिल्ली उड़ान को गलत रनवे पर उतारा गया था;

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

(ग) क्या देश में लगातार ऐसी घटनाएं होती रहती हैं और संबंधित विभाग द्वारा पूर्व की घटनाओं पर कोई कार्रवाई नहीं की गई थी;

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

(ङ) सरकार द्वारा भविष्य में ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए इस संबंध में क्या उपाय किए गए हैं/किए जाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) और (ख) दिनांक 12.6.07 को मैसर्स स्पाइस जेट बी 737–80000 विमान वीटी–एसपीएच द्वारा एसईजे 852 उड़ान (जम्मू–दिल्ली सेक्टर) को प्रचालित करते समय विमान आईजीआई हवाई अड्डे के पर गलत रनवे पर उतर गया। पायलट ने विजुअल अप्रोच को निष्पादित किया तथा विमान की पहचान किए जाने के पश्चात उसे अवतरण क्लियरेंस प्रदान किया गया तथा रनवे 10 पर उतारा गया चूंकि दोनों ही रनवे का पहुंच मार्ग एक ही दिशा में है इसलिए पायलट ने गलत निर्णय लिया व रनवे 10 के स्थान पर रनवे 9 की और प्रस्थान करते हुए रनवे 9 पर उतर गया। उस समय रनवे 9 पर किसी भी विमान का संचालन नहीं हो रहा था और विमान सुरक्षित रूप से उतर गया और रनवे को खाली छोड़ दिया। विमान को कोई क्षति नहीं हुई तथा किसी व्यक्ति को कोई चोट नहीं पहुंची।

(ग) जी, नहीं। इस प्रकार की घटनाएं बहुत कम होती हैं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) समान दिशा के पहुंच मार्गों वाले दो रनवे वाली इस प्रकार की स्थिति से निपटने के लिए नियमित अंतराल पर पायलटों के लिए प्रशिक्षण तथा पुनःश्चर्या पाठ्यक्रम आयोजित किए जाते हैं।

इस प्रकार की घटनाओं की आवृत्ति को रोकने के लिए दोनों ही रनवे के लिए अलग–अलग मानक उपकरण व प्रचालन प्रक्रिया निर्धारित की गई है।

विमानों के अवतरण के संचलन की मॉनिटरिंग के लिए प्रमुख विमान क्षेत्रों में नियंत्रण टावरों पर रडार (एसडीडी) का प्रयोग अनिवार्य किया गया है।

[हिन्दी]

सकल घरेलू उत्पादन में सरकारी उद्यमों का हिस्सा

2510. श्री हरिसिंह चावड़ा :
श्री काशीराम राणा :

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश के सकल घरेलू उत्पादन में सरकारी उद्यमों का कितना हिस्सा है;

(ख) इनमें निवेश की गई पूंजी की तुलना में इनका हिस्सा कम होने के क्या कारण हैं;

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(घ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या उपचारात्मक उपाय किए गए हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव) : (क) केन्द्रीय सांख्यिकीय संगठन (सीएसओ) के अनुसार वर्ष 2005–06 के दौरान सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में गैर–विभागीय सरकारी उद्यमों की भागीदारी 10.8% थी।

(ख) से (घ) केन्द्रीय सांख्यिकीय संगठन के अनुसार वर्ष 2004–05 (प्रचालित मूल्यों पर) में गैर विभागीय उद्यमों में सकल घरेलू उत्पाद तथा सकल घरेलू पूंजी निर्माण (जीडीसीएफ) का मूल्य तथा अर्थव्यवस्था में जीडीपी तथा जीडीसीएफ का मूल्य निम्नवत रहा :–

विवरण	राशि (करोड़ रुपए में)
1.1 गैर विभागीय उद्यमों का जीडीपी	338352
1.2 गैर विभागीय उद्यमों का जीडीसीएफ	91660
1.2 के गुणज के रूप में 1.1	3.7
2.1 कारक लागत पर जीडीपी (1999–2000 श्रृंखला)	2855933
2.2 जीडीसीएफ	986365
2.2 के गुणज के रूप में 2.1	2.9

गैर विभागीय सरकारी उद्यमों के मामले में जी डी एफ सी के गुणज के रूप में जी डी पी, अर्थव्यवस्था में जी डी एफ सी के गुणज के रूप में जी डी पी से तुलनात्मक रूप से अधिक है।

एक समान औषधियों की कीमतों में अंतर

2511. श्री महावीर भगोरा : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राष्ट्रीय भेषज मूल्य निर्धारण प्राधिकरण (एन.पी.पी.ए.) द्वारा कीमतें निर्धारित किए जाने के पश्चात भी एक समान औषधों की कीमतों में अंतर है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या उन भेषज कंपनियों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की गई है, जो एक समान औषधों की उच्च कीमतें वसूल कर रही हैं; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय इनम्डिक) : (क) और (ख) जी, नहीं। औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश 1995 (डीपीसीओ, 95) के प्रावधानों के अनुरूप राष्ट्रीय औषध मूल्य निर्धारण प्राधिकरण द्वारा जो मूल्य निर्धारित/संशोधित किए जाते हैं, एक जैसी दवाओं के विनिर्माताओं के लिए समान होते हैं तथा ऐसे सभी विनिर्माताओं पर लागू होते हैं।

(ग) और (घ) एनपीपीए द्वारा समान दवाओं के लिए अधिसूचित/निर्धारित मूल्य से अधिक मूल्य वसूलते पाए जाने वाली औषध कंपनियों के विरुद्ध डीपीसीओ, 95 के पैरा 13 के प्रावधानों के अधीन कार्रवाई की जाती है।

[अनुवाद]

विभिन्न देशों में ऐतिहासिक स्थलों का संरक्षण

2512. श्री हितेन बर्मन : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण विभिन्न देशों में भारतीय महत्व के स्थलों को संरक्षित करने के लिए वहां के अनेक स्थलों का दौरा करता रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और गत तीन वर्षों के दौरान उन पर कितना व्यय हुआ है; और

(ग) उन देशों से क्या प्रतिक्रिया प्राप्त हुई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ग) द्विपक्षीय आदान-प्रदान कार्यक्रम के अंतर्गत तथा संबंधित देशों से प्राप्त अनुरोधों के आधार पर भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण के विशेषज्ञों के एक दल ने निम्नलिखित स्मारकों/स्थलों का दौरा किया था :-

1. कटासराज मंदिर समूह, पाकिस्तान
2. तिरू कुटीस्वरम् मंदिर तथ मुल्कीरीगाला राज्य विहार, श्रीलंका
3. "स्तूर पैलेस", अफगानिस्तान
4. ता प्रोहम मंदिर परिसर, कम्बोडिया
5. प्रमवानन मंदिर परिसर, इंडोनेशिया

परियोजना रिपोर्टें तथा निरीक्षण रिपोर्टें आगे की कार्रवाई के लिए विदेश मंत्रालय को पहले ही भेज दी गई हैं।

भारत सरकार तथा कम्बोडिया की शाही सरकार के बीच हस्ताक्षरित द्विपक्षीय समझौते के अनुसरण में कम्बोडिया स्थित ता प्रोहम मंदिर का संरक्षण और जीर्णोद्धार कार्य विदेश मंत्रालय द्वारा आई टी ई सी कार्यक्रम के अन्तर्गत भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण को 19.57 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर सौंपा गया था, जिसे 10 वर्षों में पूरा किया जाना है।

परियोजना पर जनवरी, 2004 से कार्य शुरू हो गया था तथा इस पर किया गया व्यय निम्नानुसार है :-

वर्ष	राशि
2003-04	65.09 लाख रुपए
2004-05	57.66 लाख रुपए
2005-06	89.51 लाख रुपए
2006-07	120.08 लाख रुपए
2007-08	330.00 लाख रुपए (प्रावधान)

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशनों पर स्टालों और टेलीफोन बूथों का आबंटन

2513. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र और अन्य राज्यों में रेलवे स्टेशनों पर स्टालों और टेलीफोन बूथों के आबंटन हेतु कुछ आवेदन रेलवे के विचाराधीन हैं;

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

(ग) उक्त आवेदनों की राज्यवार वर्तमान स्थिति क्या है; और

(घ) ऐसे आवदेनों का कब तक निपटान किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) जहां भी स्टेशनों पर विभिन्न खानपान/वेंडिंग स्टॉलों तथा टेलीफोन बूथों की आवश्यकता/रिक्तियां होती हैं, रेलवे वहां पर इनके आबंटन की व्यवस्था करती है। इस प्रकार का आबंटन एक सतत् प्रक्रिया है और रेलवे इस संबंध में राज्यवार आंकड़े नहीं रखती।

एयर एम्बुलैंसों के लिए प्रावधान

2514. श्री गणेश सिंह : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि अनेक निजी विमान कंपनियां अपने विमानों का एयर एम्बुलैंसों के रूप में उपयोग कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन विमान कंपनियों द्वारा उक्त प्रयोजनार्थ किराए के रूप में भारी धनराशि वसूली जा रही है;

(ग) क्या सरकार ने उक्त प्रयोजनार्थ कोई किराया ढांचा तैयार किया है;

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

(ङ) क्या सरकार सभी यात्री विमानों में गंभीर रूप से अस्वस्थ व्यक्तियों के लिए कुछ आरामदायक सीटें आरक्षित करने पर विचार कर रही है;

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

(छ) विमान कंपनियों/विमान पत्तनों में एयर एम्बुलैंस का प्रावधान करने के लिए क्या कदम प्रस्तावित किए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, हां। गैर–अनुसूचित प्रचालक अन्य उड़ानों के अतिरिक्त एम्बुलैंस उड़ानें प्रचालित करते हैं।

(ख) से (घ) इनका किराया ढांचा सरकार द्वारा नियंत्रित नहीं किया जाता है।

(ङ) से (च) सभी अनुसूचित एयरलाइन प्रचालकों से यह उपेक्षा की जाती है कि वे अपनी नीति के अनुसार गंभीर रूप से बीमार व्यक्तियों को आरामदायक सीटों के प्रावधान तथा सुविधा प्रदान करने संबंधी अनुरोधों का ध्यान रखें।

(छ) नागर विमानन अपेक्षाएं खण्ड 3 श्रृंखला ग भाग III में दिए गए दिशानिर्देशों के अनुसार, एक गैर–अनुसूचित प्रचालक परमिट धारी को किराया तथा लाभ प्राप्त करने के उद्देश्यों सहित अपने परमिट पर पृष्ठांकित विमान से हवाई एम्बुलैंस उड़ान प्रचालित करने की अनुमति है। भारत के अंदर इस प्रकार की उड़ानों के प्रचालन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय का अनुमोदन अपेक्षित नहीं होता है। तथापि देश के बाहर प्रचालन के लिए नागर विमानन महानिदेशालय से उड़ान क्लीयरेंस अपेक्षित होता है।

[अनुवाद]

विशेष केंद्रीय सहायता योजना के अंतर्गत नई योजना

2515. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल :
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव :
श्री रवि प्रकाश वर्मा :

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार लोकप्रिय क्षेत्रों में कार्य करने हेतु छात्रों को दक्ष बनाने के लिए निजी संस्थानों में उन्हें प्रशिक्षण सुविधा प्रदान करने हेतु अपनी मौजूदा विशेष केन्द्रीय सहायता योजना के अंतर्गत एक नई योजना शुरू करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके लिए तैयार की गई योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) नई योजना के अंतर्गत छात्रों को किस प्रकार की सहायता उपलब्ध कराई जाएगी; और

(घ) नई योजना को कब तक कार्यान्वित किए जाने की संभावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) से (घ) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय ने मार्च, 2007 में जारी दिशा–निर्देशों में, विशेष केंद्रीय सहायता की योजना के अंतर्गत नए उभरते हुए क्षेत्रों में क्षमता निर्माण को शामिल करने के लिए राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्रों से आग्रह किया है। दिशा–निर्देशों में निहित अभिनिर्धारित उभरते हुए क्षेत्रों की निदर्शी सूची में वाणिज्यिक प्रायोगिक पाठ्यक्रम, विमानन और आतिथ्य पाठ्यक्रम, फैशन टेक्नोलॉजी में पाठ्यक्रम, जनरल नर्सिंग और होटल मेनेजमेंट शामिल हैं। ये दिशा–निर्देश 2007–08 से प्रभावी हैं।

रेलवे के लिए रक्षित विद्युत संयंत्र

2516. श्री एस. अजय कुमार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे अपने स्वयं के रक्षित विद्युत संयंत्रों की स्थापना करने की योजना बना रहा है;

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

(ग) क्या उक्त प्रयोजनार्थ किसी नये नियम की स्थापना की जाएगी;

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

(ङ) क्या रेलवे ने विद्युत संयंत्रों की स्थापना के लिए स्थलों की पहचान की है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी हां। रेलवे, नेशनल थर्मल पावर कॉर्पोरेशन लि. के सहयोग से नवीनगर, जिला–औरंगाबाद, बिहार में 1000 मेगावाट (एम डब्ल्यू) क्षमता का कैप्टिव पावर प्लांट स्थापित कर रही है। इसे वर्ष 2007–08 के रेल बजट में शामिल किया गया है।

(ग) और (घ) जी हां। इस प्रयोजन के लिए, भारतीय रेल बिजली कंपनी लि. नामक एक नई कंपनी स्थापित की जाएगी। मेगा स्वरूप वाली इस परियोजना की कुल अनुमानित लागत 5352.50 करोड़ रुपए है। इस परियोजना का ऋण इक्विटी अनुपात 70:30 होगा। एन टी पी सी की इक्विटी भागीदारी 74% (1188.26 करोड़ रुपए) और रेलवे की 26% (417.5 करोड़ रुपए) होगी।

(ङ) और (च) जी हां। इस पावर प्लांट को स्थापित करने के लिए नवीनगर, जिला–औरंगाबाद, बिहार की उपयुक्त स्थल के रूप में पहचान की गई है।

मुंबई बम विस्फोट पीड़ितों के लिए राहत और पुनर्वास उपाय

2517. श्री हरिभाऊ राठौड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे दावा अधिकरण, मुंबई में मुंबई ट्रेन बम विस्फोट के मात्र 174 दावों को अंतिम रूप से निपटाया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में लंबित मामलों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह सही है कि विशेष खंडपीठ के कार्यशील होने के बावजूद कार्य बहुत धीमी गति से चल रहा है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) इस संबंध में प्राप्त शिकायतों, प्रत्यावेदनों का ब्यौरा क्या है और उन पर रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की गई है;

(च) मुआवजा दावा मामलों के निपटान की प्रक्रिया में शीघ्रता लाने के लिए रेलवे द्वारा क्या उपाय किए गए हैं;

(छ) सभी मुआवजा दावा मामलों को कब तक निपटाए जाने की संभावना है;

(ज) विस्फोट पीड़ितों के लिए परवर्ती मेडिकल सर्जरी, श्रव्य उपकरण/कृत्रिम अंग आदि उपलब्ध कराने हेतु की गई चिकित्सा राहत व्यवस्था का ब्यौरा क्या है;

(झ) क्या रेलवे पीड़ितों के लिए तात्कालिक राहत उपलब्ध कराने से ज्यादा व्यवस्था नहीं करता है; और

(ञ) यदि हां, तो इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) 22.08.2007 के अनुसार, 272 मामले निपटाए गए हैं।

(ख) 463 मामले (7 मामले मृत्यु एवं 456 मामले घायल के) लंबित हैं।

(ग) रेल दावा अधिकरण में घायलों के मामलों को निपटाने में कुछ विलंब हुआ है।

(घ) विशेष पीठ के न्यायिक आदेश के अनुसार विशेष पीठ द्वारा मामलों पर निर्णय करने के लिए चोट की प्रकृति एवं गंभीरता तय करने के लिए चिकित्सा बोर्ड का गठन किया गया है।

(ङ) और (च) रेल दावा अधिकरण में दावे से संबंधित मामलों को निपटाने में विलंब के संबंध में कुछ शिकायतें हैं। रेलों द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :–

(i) रेल दावा अधिकरण की बैठक एक माह में एक सप्ताह से बढ़ाकर एक माह में दो सप्ताह कर दी गई है।

(ii) रेल दावा अधिकरण को प्रस्तुत करने हेतु चिकित्सा रिपोर्ट में तेजी लाने के लिए पहले से कार्य कर रहे एक चिकित्सा बोर्ड के अतिरिक्त दूसरा चिकित्सा बोर्ड गठित किया गया है।

(छ) विशेष पीठ द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया में जांच, साक्ष्यों की प्रति परीक्षा इत्यादि शामिल होती है क्योंकि रेल दावा अधिकरण एक न्यायिक निकाय है। अतः लंबित मामलों की निपटाने के लिए कोई निश्चित समय सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है। बहरहाल, रेल दावा अधिकरण सहित सभी संबंधित विभाग मामलों को यथासंभव कम समय में निपटाने के लिए सर्वोत्तम प्रयास कर रहे हैं।

(ज) से (ञ) मुंबई बम विस्फोट में घायल व्यक्तियों की जान/अंग अथवा शरीर के अन्य अंगों को बचाने के लिए रेलवे द्वारा आपात एवं आवश्यक चिकित्सा उपचार मुहैया कराए गए थे। रेलों द्वारा पीड़ितों के

लिए उत्तरवर्ती शल्य चिकित्सा और श्रवण सुविधाएं दिए जाने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है। बहरहाल, सभी पीड़ितों, जिन्हें कृत्रिम अंग की आवश्यकता थी, को विभिन्न गैर सरकारी संगठनों द्वारा कृत्रिम अंग मुहैया कराए गए हैं।

रेलवे द्वारा अस्पताल से छुट्टी होने के बाद अनुवर्ती बहिरंग उपचार देने की कोई व्यवस्था नहीं है।

[हिन्दी]

विदेशी पर्यटक

2518. श्री राकेश सिंह : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान देश के विभिन्न पर्यटक स्थलों/राज्यों की यात्रा करने वाले विदेशी पर्यटकों का क्या रूझान रहा है;

(ख) क्या गत तीन वर्षों के दौरान सरकार ने पर्यटक स्थलों के संबंध में विदेशी पर्यटकों के गिरते रूझान पर ध्यान दिया है;

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

(घ) क्या कुछ पर्यटक स्थलों पर पर्यटकों की संख्या में गिरावट पर्यावरण में बदलाव के कारण भी रही है, और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में विदेशी पर्यटकों की यात्रा की संख्या और वर्ष 2004, 2005 तथा 2006 के दौरान पिछले वर्षों की तुलना में प्रतिशत बदलाव संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान किसी राज्य/संघ राज्य क्षेत्र के संदर्भ में विदेशी पर्यटकों की यात्रा के संबंध में निरंतर गिरावट का कोई रूझान नहीं देखा गया है।

(ग) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

वर्ष 2004, 2005 तथा 2006 के दौरान विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में विदेशी पर्यटक की यात्राएं

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में विदेशी पर्यटक यात्राओं की संख्या			पिछले वर्ष की तुलना में प्रतिशत बदलाव		
		2004	2005	2006*	2004	2005	2006*
1	2	3	4	5	6	7	8
1	आंध्र प्रदेश	501019	560024	669617	4.5	11.8	19.6
2	अरुणाचल प्रदेश	269	289	607	118.7	7.4	110.0
3	असम	7285	10782	10374	10.2	48.0	–3.8
4	बिहार	38118	63321	84942	–37.3	66.1	34.1
5	गोवा	363230	336803	380414	15.5	–7.3	12.9
6	गुजरात	21179	47107	87739	–43.6	122.4	86.3
7	हरियाणा	66153	59353	67854	–22.2	–10.3	14.3
8	हिमाचल प्रदेश	204344	207790	281569	21.7	1.7	35.5
9	जम्मू और कश्मीर	40242	44345	46087	65.4	10.2	3.9
10	कर्नाटक	530225	545225	505524	112.2	2.8	–7.3
11	केरल	345546	346499	428534	17.3	0.3	23.7

1	2	3	4	5	6	7	8
12	मध्य प्रदेश	145335	160832	186587	57.5	10.7	16.0
13	महाराष्ट्र	1218382	1448656	1654367	23.5	18.9	14.2
14	मणिपुर	249	316	295	–3.1	26.9	–6.6
15	मेघालय	12407	5099	4287	96.8	–58.9	–15.9
16	मिजोरम	326	273	436	16.8	–16.3	59.7
17	नागालैंड	1084	883	1002	45.9	–18.5	13.5
18	उड़ीसा	28817	33310	39141	15.2	15.6	17.5
19	पंजाब	7312	4353	193933	59.3	–40.5	4355.2
20	राजस्थान	971772	1131164	1220164	54.6	16.4	7.9
21	सिक्किम	14646	16523	18026	22.4	12.8	9.1
22	तमिलनाडु	1058012	1179316	1036732	17.4	11.5	–12.1
23	त्रिपुरा	3171	2677	3245	–0.8	–15.6	21.2
24	उत्तराखण्ड	62885	75995	85284	13.9	20.8	12.2
25	उत्तर प्रदेश	1037243	1174597	328974	27.0	13.2	13.1
26	छत्तीसगढ़	3000	912	1094	160.9	–69.6	20.0
27	झारखंड	4375	6035	4368	35.7	37.9	–27.6
28	पश्चिम बंगाल	775694	895639	998029	10.0	15.5	11.4
29	अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह	4578	2147	9051	10.5	–53.1	321.6
30	चंडीगढ़	16137	23284	25217	–5.4	44.3	8.3
31	दमन और दीव	4111	6164	5517	25.6	49.9	–10.5
32	दिल्ली	839574	1511893	1974836	21.0	80.1	30.6
33	दादर और नागर हवेली	168	1226	1400	23.5	629.8	14.2
34	लक्षद्वीप	1285	941	2142	88.4	–26.8	127.6
35	पांडिचेरी	32053	36009	46273	25.4	12.3	28.5
	कुल	8360226	9939782	11403661	24.6	18.9	14.7

* अनंतिम

[अनुवाद]

गूटी-रेणिगुंटा खंड का दोहरीकरण

2519. श्री किन्जरपु येरननायडु : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गूटी–रेणिगुंटा संतुलन खंड का दोहरीकरण कार्य पहले ही शुरू हो चुका है और पूरा होने के लिए लंबित है;

(ख) यदि हां, तो गुटी–रेणिगुंटा संतुलन खंड के पूरा न होने के क्या विशिष्ट कारण हैं; और

(ग) उक्त कार्य के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) गुटी–रेणिगुंटा खंड पर कहीं–कहीं दोहरीकरण कार्य निम्नलिखित चरणों में शुरू किया गया है :–

(i) पुल्लमपेट–बालापल्ले (41 किमी.) (पूरा कर लिया गया है।)

(ii) पुल्लमपेट–भाखड़ापेट (44 किमी.)

(iii) कुड्डापाह–मुद्दानूरू (55.26 किमी.)

(iv) कोंडापुरम–रायलचेरूवु (52.13 किमी.)

(ग) 2008–09

उच्च गति ट्रेन चलाने के लिए संयुक्त उद्यम

2520. श्री रवि प्रकाश वर्मा :
श्री चन्द्रभूषण सिंह :
श्री उदय सिंह :
डा. एम. जगन्नाथ :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे चुनिंदा मार्गों पर उच्च गति ट्रेनें चलाने के लिए विभिन्न राज्य सरकारों के साथ संयुक्त भागीदारी पर विचार कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या तब से ऐसे मार्गों का चयन कर लिया गया है, जिन पर ऐसी उच्च गति ट्रेनें, दौड़ेगी;

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

(ङ) क्या इस संबंध में रेलवे ने राज्य सरकारों से अनुरोध किया है; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में राज्यों की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) 2007–08 के बजट भाषण के दौरान अन्य बातों के साथ–साथ यह घोषणा की गई थी कि हमने देश के उत्तर, पश्चिम, दक्षिण और पूर्व प्रत्येक क्षेत्र में 300 ये 350 किमी. प्रति घंटा से उच्च गति वाली गाड़ियां चलाने के लिए अत्याधुनिक सिगनलिंग और गाड़ी नियंत्रण प्रणाली से सुसज्जित उच्च गति वाले यात्री गलियारों का निर्माण करने के लिए पूर्व–व्यवहार्यता अध्ययन करने का निर्णय लिया है।

इस प्रयोजन के लिए रेलवे ने विभिन्न राज्य सरकारों को पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन में भागीदारी के लिए उनकी इच्छा जानने हेतु संपर्क किया था। आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, पंजाब, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल सरकारों ने किसी भी पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन में भाग लेने के लिए "सैद्धांतिक सहमति" दे दी है। राज्य सरकारों के साथ विचार–परामर्श करने के बाद पूर्व–व्यवहार्यता अध्ययन करने पर कार्रवाई की जाएगी।

(ग) और (घ) जी नहीं। संबंधित राज्य सरकारों के साथ परामर्श करके मार्गों का निर्धारण किया जाएगा।

(ङ) जी हां।

(च) आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, पंजाब, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल राज्य सरकारों ने किसी भी पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन में भाग लेने के लिए "सैद्धांतिक सहमति" दे दी है।

[हिन्दी]

कच्चे तेल और तेल भंडारों की उत्पाद लागत का आकलन

2521. डा. चिन्ता मोहन :
श्री रामजीलाल सुमन :

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

(क) क्या देश में विभिन्न तेल भंडारों के विकास और कच्चे तेल के उत्पादन के संबंध में उत्पादन लागत का कोई आकलन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो अभी तक विभिन्न चरणों में प्रत्येक तेल भंडार के संबंध में कितनी उत्पादन लागत आकलित की गई है;

(ग) क्या उक्त चरणों के अन्तर्गत कच्चे तेल और गैस की उत्पादन लागत का अलग–अलग आकलन किया गया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) नामांकित क्षेत्रों से ओ एन जी सी की 2006–07 के दौरान कच्चे तेल के उत्पादन की लागत रिजर्वायर के आकार, स्थान और मूलभूत सुविधाओं की उपलब्धता के आधार पर 8485 रुपए प्रति टन से 10458 रुपए प्रति टन के बीच है। 2006–07 के दौरान प्राकृतिक गैस के उत्पादन की लागत 3353 रुपए प्रति हजार घन मीटर से 3896 रुपए प्रति हजार घन मीटर थी।

तेल/गैस भंडारों का विकास कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस की मूल्य उगाही सहित क्षेत्र की तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता पर आधारित है।

प्राकृतिक गैस की लागत का निर्धारण असहबद्ध गैस के मामले में स्वतंत्र रूप से किया जाता है। अन्यथा, प्राकृतिक गैस की लागत का निर्धारण सहबद्ध गैस के लिए तापीय समकक्षता सिद्धांत के आधार पर किया जाता है।

दवाइयों में लाभ मार्जिन

2522. श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' :
श्री रामजीलाल सुमन :

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में औसतन बेची जा रही दवाइयों के अधिकतम खुदरा मूल्य में औषध विनिर्माताओं, थोक विक्रेताओं और खुदरा विक्रेताओं का लाभ मार्जिन शामिल है;

(ख) यदि हां, तो दवाई की विनिर्माण लागत की तुलना में ऐसे समस्त लाभ मार्जिन का प्रतिशत कितना है;

(ग) क्या इस अधिकतम खुदरा मूल्य में सरकार द्वारा लगाए गए कर भी शामिल हैं;

(घ) यदि हां, तो लगाए गए इस कर का प्रतिशत क्या है;

(ङ) क्या सरकार का विचार उक्त लाभ मार्जिन को घटाने का है; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) देश में बेची जा रही दवाओं के अधिकतम खुदरा मूल्य में औषध विनिर्माताओं, थोक विक्रेताओं और खुदरा व्यापारियों के लाभ–मार्जिन शामिल हैं। दिनांक 26.06.2006 की अधिसूचना का.आ. सं. 946 (अ) के तहत सरकार ने स्वदेशी दवाओं के संबंध में 2.10.2006 के पश्चात उत्पादित दवाओं और 1.3.2007 के पश्चात आयातित दवाओं पर सभी करों सहित अधिकतम खुदरा मूल्य (एमआरपी) के मुद्रण को अनिवार्य कर दिया गया है। इसके परिणामस्वरूप, कोई भी फार्मा कम्पनी एमआरपी के पश्चात् कोई अतिरिक्त कर प्रभारित नहीं कर सकती है।

(ख) औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1995 (डीपीसीओ, 95) के पैरा 7 के अनुसार विनिर्माताओं, थोक विक्रेताओं और खुदरा व्यापारियों के विनिर्माण पश्चात व्यय और लाभ – मार्जिन को ध्यान रखने के लिए सूचीबद्ध फार्मूलेशनों पर दवाओं के विनिर्माण मूल्य के अधिक 100 प्रतिशत की अनुमति प्रदान की जाती है। डीपीसीओ, 95 के अन्तर्गत गैर–सूचीबद्ध फार्मूलेशनों के लिए कोई लाभ प्रतिशतता निर्धारित नहीं की जाती है।

(ग) अधिकतम खुदरा मूल्य में केन्द्र तथा राज्य सरकारों द्वारा लगाए गए कर भी शामिल होते हैं।

(घ) केन्द्र सरकार ने दवाओं पर 16 प्रतिशत उत्पाद शुल्क लगाया है। असम और मेघालय जिन्होंने दवाओं पर 6 प्रतिशत का वैट लगाया है, को छोड़कर लगभग सभी राज्य सरकारों ने दवाओं पर 4 प्रतिशत का वैट लगाया है। उत्तर प्रदेश में वैट लागू नहीं किया गया है। महाराष्ट्र सरकार ने दवाओं पर एमआरपी आधारित लेवी समाप्त कर दी है। केरल और तमिलनाडु जैसे राज्यों में कुछ जीवन रक्षक दवाओं को वैट से छूट दी गई है।

(ङ) और (च) राष्ट्रीय औषध नीति, 2006 के प्रारूप के माध्यम से ट्रेड मार्जिन की प्रणाली को युक्तियुक्त बनाने, अर्थात जेनरिक दवाओं के संबंध में इसे खुदरा व्यापारियों के लिए 35 प्रतिशत तथा थोक विक्रेताओं के लिए 15 प्रतिशत किए जाने का प्रस्ताव है। ब्रांडेड जेनरिक दवाओं के संबंध में यह खुदरा व्यापारियों के लिए 20 प्रतिशत तथा थोक विक्रेताओं के लिए 10 प्रतिशत होगा। सूचीबद्ध औषधियों के लिए प्रस्ताव किया जाता है कि खुदरा व्यापारियों के मामले में ट्रेड मार्जिन 16 प्रतिशत तथा थोक विक्रेताओं के मामले में 8 प्रतिशत होगा। राष्ट्रीय औषध नीति के प्रारूप पर मंत्रिमंडल द्वारा दिनांक 11.1.2007 को आयोजित अपनी बैठक में विचार किया गया था। मंत्रिमंडल ने इस नीति को मंत्रिगों के समूह को संदर्भित कर दिया है। मंत्रियों के समूह की पहली बैठक 10.4.2007 को आयोजित की गई थी। राष्ट्रीय औषध नीति को अंतिम रूप देने के लिए कोई समय–सीमा निर्धारित नहीं की गई है।

[अनुवाद]

पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी के लिए संस्थान की स्थापना

2523. श्री चन्द्रभूषण सिंह : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी संस्थान की स्थापना करने का है;

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

(ग) क्या सरकार ने इसके लिए स्थल की पहचान की है;

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

(ङ) क्या निकट भविष्य में अधिक संस्थानों की स्थापना किए जाने का कोई प्रस्ताव है;

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

(छ) क्या प्रस्तावित संस्थान से भारत में वर्ष 2015 तक शत–प्रतिशत कवरेज बढ़ाने में सहायता मिलेगी; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) सरकार ने जैस, जिला राय बरेली, उत्तर प्रदेश में राजीव गांधी इंस्टीट्यूट ऑफ पेट्रोलियम टेक्नॉलाजी (आर जी आइ पी टी) नामक एक पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी संस्थान की स्थापना करने का प्रस्ताव किया है।

(ङ) और (च) सरकार के पास निकट भविष्य में और संस्थानों की स्थापना करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(छ) और (ज) इंजीनियरों की प्रथम खेप वर्ष 2012 तक स्नातक की उपाधि प्राप्त करेगी। यह संस्थान वर्ष 2015–2016 में पूर्ण रूप से प्रचालन करेगा। इस संस्थान को पेट्रोलियम प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में, भविष्य के अग्रणी और प्रवर्तकों के रूप में काम करने में सक्षम विश्वस्तर के तकनीकी मानव संस्थानों को प्रशिक्षित करने के लिए मूल स्रोत के रूप में कार्य करने के उद्देश्य से परिकल्पित किया गया है।

[हिन्दी]

कोडरमा से रांची तक नई रेल लाइन

2524. श्री टेक लाल महतो : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या झारखंड में हजारीबाग होते हुए कोडरमा से रांची तक एक नई रेल लाइन परियोजना कार्यान्वित की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो उक्त मार्ग के निर्माण हेतु आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है और अभी तक कितनी धनराशि जारी और खर्च की गई है;

(ग) उक्त योजना को किस तारीख से शुरू किये जाने की संभावना है और अभी तक निर्माण कार्य की धीमी प्रगति के क्या कारण हैं; और

(घ) उक्त परियोजना को कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) परियोजना की स्वीकृत लागत 1033 करोड़ रुपए है। वर्ष 2007–08 के लिए इस परियोजना हेतु 50 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं। मार्च 2007 तक इस परियोजना पर 335.63 करोड़ रुपए का व्यय हुआ है।

(ग) इस परियोजना पर पहले से ही काम चल रहा है। ग्रामीणों द्वारा हस्तक्षेप, शरारती गतिविधियों, ठेकेदारों की विफलता, वन विभाग से मंजूरी मिलने में देरी तथा भूमि अधिग्रहण में विलंब इत्यादि के कारण इस परियोजना का कार्य प्रभावित हुआ है।

(घ) अभी तक इस परियोजना को पूरा करने की कोई तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

[अनुवाद]

रेलवे सुरक्षा बल कर्मियों की संख्या

2525. श्रीमती मनोरमा मादवराज :
श्री रशीद मसूद :
श्री हंसराज गं. अहीर

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे यात्री सुरक्षा और रेल संपत्ति के संबंध में बढ़ती सुरक्षा चिंता को दूर करने के लिए रेलवे सुरक्षा बल (आर.पी.एफ.) में अतिरिक्त पदों का सृजन करने की योजना बना रहा है;

(ख) यदि हां, तो आर.पी.एफ. में कितने अतिरिक्त सुरक्षा कर्मियों की भर्ती किए जाने का लक्ष्य है और इस संबंध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ग) क्या आर.पी.एफ. की विभिन्न श्रेणियों में कुछ पद रिक्त पड़े हैं;

(घ) यदि हां, तो रिक्त पदों को भरने के लिए रेलवे द्वारा क्या उपाय किए गए हैं;

(ङ) देश में ऐसे कुल कितने स्टेशन हैं, जहां एक भी आर.पी.एफ. कर्मी तैनात नहीं हैं;

(च) क्या रेलवे का विचार संगठित अपराधियों और गैंगों से भी निपटने के लिए आर.पी.एफ. को अधिक शक्तियां प्रदान करने का है;

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

(ज) क्या रेलवे ने आर.पी.एफ. स्टेशनों का निर्माण किया है; और

(झ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इन पुलिस स्टेशनों का कब तक निर्माण किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) रेल मंत्रालय द्वारा रेल सुरक्षा बल के अराजपत्रित संवर्ग में 2661 अतिरिक्त पदों के सृजन के लिए प्रस्ताव अंतरिम उपाय के रूप में अनुमोदित किया गया है। बहरहाल, यह प्रस्ताव वित्त मंत्रालय में परिशोधन के लिए लंबित है।

(ग) जी हां।

(घ) रेल सुरक्षा बल में कांस्टेबलों की रिक्तियां अधिसूचित कर दी गयी है तथा भर्ती की प्रक्रिया चल रही है। रेल सुरक्षा बल में उपनिरीक्षकों की रिक्तियां भी जल्द ही अधिसूचित की जाएंगी और उसके बाद भर्ती शुरू की जाएगी।

(ङ) 6613 ऐसे स्टेशन हैं जहां रेल सुरक्षा बल कर्मियों को स्थायी आधार पर तैनात नहीं किया गया है। बहरहाल, उन्हें जब कभी जरूरत होती है, तब रेल सुरक्षा बल पदों के क्षेत्राधिकार वाली चौकियों/आउट पोस्टों में से उन्हें प्रतिनियुक्त किया जाता है।

(च) और (छ) रेल सुरक्षा बल कर्मियों को रेल संपत्ति (गैर कानूनी कब्जा) अधिनियम और रेल संपत्ति अधिनियम के अधीन जांच करने और मुकदमा चलाने का वैधानिक अधिकार है। सरकार द्वारा स्थिति की समय-समय पर समीक्षा की जाती है और अपेक्षित कार्रवाई की जाती है।

(ज) और (झ) जी हां। 783 रेल सुरक्षा बल चौकियां और 606 रेल सुरक्षा बल आउटपोस्टें हैं जिनका भारतीय रेलों पर प्रादेशिक क्षेत्राधिकार है।

गुवाहाटी और इम्फाल विमानपत्तनों पर विमानन सुविधाएं

2526. डा. टोकचोम मैन्या : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गुवाहाटी और बैंकांक के बीच अंतर्राष्ट्रीय उड़ान का प्रचालन बंद कर दिया गया है;

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

(ग) उक्त उड़ान को जारी रखने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है;

(घ) क्या इम्फाल विमानपत्तन का उन्नयन करके अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का विमानपत्तन बनाए जाने का कोई प्रस्ताव था;

(ङ) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव से संबंधित वर्तमान स्थिति क्या है; और

(च) उक्त विमानपत्तन का अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन के रूप में कब तक उन्नयन किए जाने का विचार है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ग) एअर इंडिया ने अप्रैल, 2002 में गुवाहाटी तथा बैंकाक के बीच जो प्रचालन सप्ताह में दो बार शुरू किए थे उन्हें शीतकालीन 2003 में यात्रियों की कमी तथा नकद लागत के कारण बंद कर दी गई। यद्यपि, इस समय इंडियन एयरलाइंस गुवाहाटी तथा बैंकाक के बीच एक साप्ताहिक उड़ान प्रचालित कर रही है।

(घ) जी नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठते।

राउरकेला इस्पात संयंत्र द्वारा इलैक्ट्रिकल स्टील का उत्पादन

2527. श्री किसनभाई वी. पटेल :
श्री सुग्रीव सिंह :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या राउरकेला इस्पात संयंत्र ने नए विद्युत रोधी आवरण सी-5 वाले इलेक्ट्रिकल स्टील का उत्पादन शुरू कर दिया है जैसाकि दिनांक 14 जून, 2006 के "द फाइनेंशियल एक्सप्रेस" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

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

(ग) उक्त उत्पाद की प्रमुख विशेषताएं क्या हैं; और

(घ) उक्त उत्पाद के विनिर्माण के लिए किए गए रूपांतरण का ब्यौरा क्या है और इस पर कितना व्यय हुआ है?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) और (ख) जी, हां। राउरकेला इस्पात संयंत्र ने नई इंसुलेशन कोटिंग सी-5 सहित इलेक्ट्रिकल स्टील का उत्पादन करना शुरू कर दिया है। संयंत्र

ने जून, 2007 के पहले सप्ताह में पहली बार इंसुलेशन कोटिंग सी–5 सहित 712 टन इलेक्ट्रिकल स्टील का उत्पादन किया। यह परीक्षण के तौर पर किया गया उत्पादन था।

(ग) नया उत्पाद पर्यावरण के अनुकूल है और इसमें अच्छी पंचेबिलिटी, वैल्डेबिलिटी है और यह उच्च ताप के उपयोग हेतु उपयुक्त है तथा इसमें बहुत अच्छी सरफेस इंसुलेशन रोधकता है और यह मध्यम और बड़े आकार की इलेक्ट्रिकल मशीनों के लिए उपयुक्त है।

(घ) इस उत्पाद का उत्पादन आंतरिक संसाधनों का उपयोग करते हुए प्रक्रिया में मामूली संशोधन करके किया गया है और इसमें कोई अतिरिक्त खर्च नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

सांस्कृतिक केन्द्र

2528. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उत्तराखंड और महाराष्ट्र में क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्रों की स्थापना का कोई प्रस्ताव सरकार के पास लंबित है;

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

(ग) इन प्रस्तावों को कब तक स्वीकृत किए जाने की संभावना है; और

(घ) इन क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्रों की स्थापना के लिए क्या मापदंड अपनाया जाएगा?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, नहीं। भारत सरकार ने पहले ही देश के लोक और पारंपरिक कलाकारों तथा दस्तकारों को सहायता देने के लिए देश के विभिन्न भागों में सात क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्र स्थापित किए हैं। उत्तराखंड, उत्तर मध्य क्षेत्र सांस्कृति केन्द्र, इलाहाबाद तथा उत्तर क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र, पटियाला का सदस्य राज्य है। महाराष्ट्र में दक्षिण मध्य क्षेत्र सांस्कृतिक केन्द्र के नाम से पहले ही एक क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्र स्थापित किया गया है जिसका मुख्यालय नागपुर में है।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

स्मारकों के संरक्षण को आउटसोर्स किया जाना

2529. श्री सुब्रत बोस : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (ए.एस.आई.) ने स्मारकों के जीर्णोद्धार और अनुरक्षण कार्य के लिए इन्हें निजी एजेंसियों को सौंपकर इनके संरक्षण कार्य को आउटसोर्स करने का निर्णय लिया है;

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

(ग) इन स्मारकों के जीर्णोद्धार और अनुरक्षण कार्य को विभागीय तौर पर पूरा किया जाना सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण अपनी विभागीय जनशक्ति (कार्मिकों) के माध्यम से पुरातत्वीय मानकों के अनुसार केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों में प्रमुख संरक्षण कार्य करता है। अपने वार्षिक कार्यक्रम को कार्यान्वित करने के अलावा भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण राज्य सरकारों के अनुरोध पर राज्य संरक्षित स्मारकों का बतौर डिपॉजिट कार्य संरक्षण कार्य करता है और द्विपक्षीय करारों के भाग के रूप में विदेशी परियोजनाओं का संचालन भी करता है। बढ़ते कार्यभार को निबटाना और समय–बद्ध तरीके से कार्यों को पूरा करना निरन्तर चुनौती पूर्ण है।

संरक्षण परियोजनाओं को निर्धारित समय सीमा के अन्दर पूरा करने की दृष्टि से, 2006 में प्रयोगात्मक आधार पर विशेषक निजी एजेंसियों को संरक्षण कार्य आउटसोर्स करने का निर्णय लिया गया था और निम्नलिखित परियोजनाएं आउटसोर्स की गई हैं :–

1. सफदरजंग मकबरा, नई दिल्ली।
2. लाल किला परिसर स्थित दो कॉलोनियल भवन, दिल्ली

आउटसोर्स किए गए कार्य पूर्णतया पुरातत्वीय मानकों के अनुसार और भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की निगरानी में कार्यान्वित किए जाने हैं।

उपर्युक्त अनुभव से प्राप्त परिणामों के आधार पर यथासमय अंतिम निर्णय लिया जाएगा।

[हिन्दी]

महाराष्ट्र में कला और संस्कृति को बढ़ावा

2530. श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली :
श्री संजय धोत्रे :

क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कला और संस्कृति से जुड़े साहित्य को बढ़ावा देने की कोई योजना महाराष्ट्र राज्य में कार्यान्वयनाधीन है;

(ख) इन योजनाओं की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान इन योजनाओं के अंतर्गत किन–किन परियोजनाओं को आरंभ/कार्यान्वित किया गया; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान राज्य को प्रदान की गई वित्तीय सहायता का वर्ष–वार ब्यौरा क्या है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (घ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

पीपावाव विद्युत परियोजना

2531. श्री महेश कनोडीया :
श्री भूपेन्द्रसिंह सोलंकी :

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

(क) क्या केन्द्र सरकार ने गुजरात राज्य को ताप्ती गैस क्षेत्रों से पीपावाव विद्युत परियोजना के लिए पर्याप्त मात्रा में गैस की आपूर्ति करने का आश्वासन दिया था;

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

(ग) क्या गुजरात राज्य सरकार ने केन्द्र सरकार द्वारा पहले दिए गए आश्वासन के बावजूद पीपावाव विद्युत परियोजना को गैस की आपूर्ति न होने के कारण इस परियोजना को कार्यान्वित नहीं कर पाने पर अपनी चिन्ता प्रकट की है; और

(घ) यदि हां, तो अपना आश्वासन पूरा न किए जाने के क्या कारण हैं जिसके परिणामस्वरूप सौराष्ट्र क्षेत्र के साथ बड़ा अन्याय हुआ है जिसके विकास के लिए यह परियोजना काफी महत्वपूर्ण है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (घ) गुजरात राज्य सरकार के अनुरोध पर 2.25 एम एम एस सी एम डी की सीमा तक प्राकृतिक गैस का "सिद्धांतरूप में" आबंटन गुजरात में पीपावाव में 650 मे.वा. की गैस आधारित विद्युत परियोजना के लिए जून, 2000 में किया गया था। यह आबंटन 2003 से इस शर्त के अध्यधीन प्रभावी था कि ताप्ती क्षेत्र की प्रबंधन समिति क्षेत्र के अतिरिक्त विकास के लिए निवेश निर्णय ले। मध्य और दक्षिणी ताप्ती क्षेत्रों से अतिरिक्त गैस के उत्पादन के लिए विकास योजना को क्षेत्र की प्रबंधन समिति द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है। राज्य सरकार ने पीपावाव विद्युत परियोजना को प्राकृतिक गैस की आपूर्ति करने का अनुरोध किया है। पीपावाव परियोजना के विकासकर्ताओं को पन्ना मुक्ता और ताप्ती (पी एम टी) संयुक्त उद्यम (जे वी) के अनुमानित अतिरिक्त उत्पादन से गैस की आपूर्ति करने के लिए पी एम टी जे वी के साथ व्यवस्था करने की सलाह दी गई है।

सांची स्तूप

2532. श्री रनेन बर्मन : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि 'सांची स्तूप' में दरारें आ गई हैं और कई जगहों से पानी रिस रहा है;

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

(ग) क्या यह सच है कि निरंतर पानी रिसने के कारण 'स्तूप' के अस्तित्व को खतरा है; और

(घ) यदि हां, तो 'सांची स्तूप' को बचाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (घ) सांची स्तूप में कोई दरार नहीं पड़ी है। वर्ष 1912 के दौरान किए गए वृहद् संरक्षण कार्य के समय रिसने वाले वर्षा के जल को बहाने के लिए लगभग 200 रिसाव छिद्रों का प्रावधान किया गया था। रिसाव छिद्रों के जरिए रिसाव एक सामान्य प्रक्रिया है तथा संरचना के भीतर एकत्र जल को निकालना संरक्षण उपायों का एक भाग है।

इसके अलावा, वर्ष 2005–06 तथा 2006–07 के दौरान स्तूप का जल अवरोधन किया गया था जिसमें ग्राउटिंग, रिसेस प्वाइंटिंग शामिल है। स्तूप की संरचनात्मक स्थिरता को कोई खतरा नहीं है।

[हिन्दी]

विमान पत्तनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाना

2533. श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव :
श्री वी.के. दुग्गर :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार चालू वर्ष के दौरान देश के कई विमानपत्तनों का उन्नयन करके उन्हें अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने पर विचार कर रही है;

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

(ग) भारतीय विमान पत्तनों को उन्नत करके अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने की दिशा में अब तक कितनी प्रगति की गई है; और

(घ) इस योजना को किस स्तर तक कार्यान्वित किया गया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) की वर्ष 2010–11 तक 35 गैर मैट्रो हवाई अड्डों का आधुनिकीकरण तथा स्तरोन्नयन करने की योजना है। इनमें से 24 हवाई अड्डों का अन्तर्राष्ट्रीय मानदण्डों के अनुसार स्तरोन्नयन किया जा रहा है। यह अहमदाबाद, अमृतसर, औरंगाबाद, कोयम्बटूर, गोवा, गुवाहाटी, खुजराहो, जयपुर, लखनऊ, मंगलौर, उदयपुर, भोपाल, भुवनेश्वर, इंदौर, नागपुर, मदुरै, पोर्ट–ब्लेयर, पुणे, रांची, रायपुर, त्रिची, त्रिवेन्द्रम, वाराणसी तथा विजाग है। कार्य का ब्यौरा एवं स्थिति संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

क्रम सं.	हवाईअड्डा	टर्मिनल कार्य	एयरसाइड कार्य
1	2	3	4
1.	अहमदाबाद	प्रगति पर है	प्रगति पर है
2.	अमृतसर	प्रगति पर है	प्रगति पर है
3.	गुवाहाटी	प्रगति पर है	प्रगति पर है
4.	जयपुर	प्रगति पर है	प्रगति पर है
5.	उदयपुर	प्रगति पर है	प्रगति पर है
6.	त्रिवेन्द्रम	प्रगति पर है	प्रगति पर है
7.	लखनऊ	योजना स्तर पर	प्रगति पर है
8.	मदुरै	प्रगति पर है	प्रगति पर है
9.	मैंगलोर	प्रगति पर है	नया रनवे पूरा हो गया/शेष कार्य प्रगति पर है।
10.	गोवा	अनुमोदन के अधीन है	प्रगति पर है
11.	औरंगाबाद	प्रगति पर है	प्रगति पर है
12.	खुजराहो	प्रगति पर है	प्रगति पर है
13.	भोपाल	कार्य का क्षेत्र मामले के अधीन है	योजना स्तर पर
14.	इंदौर	योजना स्तर पर	निविदा स्तर पर
15.	नागपुर	प्रगति पर है	योजना स्तर पर
16.	विशाखापट्टनम	प्रगति पर है	कार्य पूरा हो गया है।
17.	त्रिची	प्रगति पर है	प्रगति पर है/ योजना स्तर पर
18.	भुवनेश्वर	योजना स्तर पर	प्रगति पर है
19.	वाराणसी	प्रगति पर है	योजना स्तर पर
20.	कोयम्बटूर	योजना स्तर पर	प्रगति पर है
21.	पोर्ट ब्लयेर	योजना स्तर पर	निविदा स्तर पर है।
22.	रांची	योजना स्तर पर	प्रगति पर है
23.	रायपुर	योजना स्तर पर	प्रगति पर है
24.	पुणे	मौजूदा क्षेत्र के साथ पूरा कर दिया गया	प्रगति पर है

राजकोट विमान पत्तन

2534. श्री वी.के. दुग्गर : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण (एएआई) ने राजकोट विमानपत्तन के विस्तार एवं उन्नयन के लिए भूमि का अधिग्रहण करने हेतु रेलवे प्राधिकारियों के साथ आगे बातचीत की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इस संबंध में एएआई द्वारा अब तक कितनी प्रगति की गई है;

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

(घ) उक्त कार्य कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग) रनवे के विस्तार तथा राजकोट जामनगर राजमार्ग को मोड़ने के लिए रेलवे प्राधिकारियों को 21 हैक्टेयर भूमि सौंपने का अनुरोध किया गया था। रेलवे प्राधिकारियों ने अभी भी अनुरोध स्वीकार नहीं किया है।

(घ) स्तरोन्नयन कार्यों को आरंभ किया जाना रेलवे की ओर से अपेक्षित भूमि के अर्जन तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को लीज

पर हस्तांतरण और गुजरात राज्य सरकार द्वारा राजकोट–जामनगर राजमार्ग को मोड़ने के अध्याधीन है।

[अनुवाद]

कोच्ची में एल एन जी टर्मिनल

2535. श्रीमती सी.एस. सुजाता : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोच्ची में एल एन जी टर्मिनल की परियोजना कार्यान्वयन हेतु लम्बित है;

(ख) यदि हां, तो क्या आवश्यक औपचारिकताएं पूरी कर ली गई हैं;

(ग) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) इस परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ङ) यह परियोजना कब तक पूरी कर ली जाएगी तथा यह कब कार्य करना शुरू कर देगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ङ) पेट्रोनेट एल एन जी लिमिटेड (पी एल एल) कोच्चि में 2.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (मि. मी. ट. प्र. वर्ष) क्षमता क एल एन जी टर्मिनल की स्थापना कर रही है, जिसकी 5 मि. मी. ट. प्र. वर्ष तक विस्तार की व्यवस्था है। विभिन्न सांविधिक मंजूरियां/छूट/अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त कर लिए गए हैं। संशोधित तकनीकी–वाणिज्यिक तथा मूल्य बोली 17 अगस्त, 2007 को प्राप्त हुई है। पुथुवाइपीन सेज के लिए पी एल एल तथा कोचीन पत्तन न्यास (सी पी टी) के बीच सह–विकासक करार हुआ है और इसे वाणिज्य विभाग द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है। परियोजना प्रबंधन परामर्शदाता (पी एम सी) तथा एल एन जी वाहक की चयन प्रक्रिया शुरू कर दी गई है। रियायत करार तथा भूमि पट्टा करार के मसौदे पर पी एल एल तथा सी पी टी के बीच सहमति हो गई है। कोच्चि टर्मिनल में एल एन जी मांग को पूरा करने के लिए, पी एल एल दीर्घावधि आधार पर गोरगन परियोजना से 2.5 मि. मी. ट. प्र. वर्ष एल एन जी की आपूर्ति के लिए आस्ट्रेलिया के एक आपूर्तिकर्त्ता से चर्चा कर रही है। परियोजना का वर्ष 2011 के प्रथम तिमाही में पूरा होने की योजना है।

आई जी आई विमानपत्तन की दशा

2536. श्री जसुभाई धानाभाई बारड़ :

श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंदिरा गांधी अंतरर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पूरी तरह खराब हालत में है, इसकी छतें टूटी हुई हैं, बारिश का पानी रिसता है, दीवारें टूटी हुई हैं, शौचालय गंदे और बदबूदार हैं और जगह–जगह अवरोधक लगे हुए हैं तथा यहां ड्रिलिंग और हथौड़ा चलने की आवाज निरंतर आती रहती है जैसाकि दिनांक 6 अगस्त, 2007 के "द हिन्दुस्तान टाइम्स" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इसमें प्रकाशित मामले के तथ्य क्या हैं तथा इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या सुधारात्मक कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ग) इस समय इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय (आईजीआई) हवाईअड्डे की क्षमता को बढ़ाने के लिए उसकी मौजूदा टर्मिनल बिल्डिंग की पुर्नसंरचना तथा विस्तार किया जा रहा है। इस चरण के दौरान लोगों को कुछ कठिनाइयां होगी परन्तु उनसे बचा नहीं जा सकता है। यद्यपि कठिनाइयों को कम करने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं।

गैस मूल्य निर्धारण नीति

2537. श्री बालासोवरी वल्लभनेनी :

डा. एम. जगन्नाथ :

श्री इकबाल अहमद सरडगी :

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

(क) क्या सरकार ने सचिव के पैनल से गैस मूल्य निर्धारण करने हेतु सूत्र बनाने को कहा है ताकि ऊर्जा समन्वय समिति गैस मूल्य निर्धारण पर अंतिम निर्णय ले सके;

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

(ग) क्या वर्तमान में प्राकृतिक गैस के मूल्य निर्धारण की तीन प्रणालियां हैं;

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

(ङ) क्या सरकार ने तेल उद्योग से इस क्षेत्र के विकास हेतु समान और अनुकूल गैस मूल्य निर्धारण नीति बनाने के लिए विकल्पों की जांच करने को कहा है; और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा

पटेल) : (क) और (ख) सरकार ने मंत्रिमंडल सचिव से गैस के मूल्य निर्धारण से संबंधित मुद्दों की जांच करने के लिए कहा था। रिपोर्ट अब सरकार को प्रस्तुत कर दी गई है। मंत्रिमंडल सचिव की रिपोर्ट और प्रधान मंत्री की आर्थिक सलाहकार परिषद के अध्यक्ष की रिपोर्ट, सरकार द्वारा गठित शक्ति प्रदत्त मंत्री समूह (ई जी ओ एम) को प्रस्तुत कर दी गई है ताकि एन ई एल पी व्यवस्था के अंतर्गत गैस के मूल्य निर्धारण से सम्बद्ध मुद्दों पर विचार किया जा सके।

(ग) और (घ) इस समय देश में गैस मूल्य की दो प्रणालियां प्रचलित हैं – एक ओ एन जी सी और ओ आई एल के नामांकन क्षेत्रों से उत्पादित गैस के लिए जिसे प्रशासित मूल्य निर्धारण व्यवस्था (ए पी एम) प्रणाली कहा जाता है। दूसरी प्रणाली में बाजार से सम्बद्ध मूल्य निर्धारण दिया गया है जो संयुक्त उद्यम/निजी कंपनियों द्वारा और पुर्नगैसीकृत–एल एन जी के लिए उत्पादन भागीदारी संविदाओं के तहत उत्पादित गैस पर लागू है। परन्तु मूल्य निर्धारण सूत्र या आधार पर सरकार का अनुमोदन आवश्यक है।

(ङ) और (च) एन ई एल पी प्रणाली के अंतर्गत हस्ताक्षरित उत्पादन भागीदारी संविदाओं के उपबंध के अनुसार, प्रचालक को इस बात की छूट है कि वह घरेलू बाजार में संविदा क्षेत्र से उत्पादित की जाने वाली गैस को बेच सके। तथापि मूल्य निर्धारण सूत्र या आधार पर सरकार का अनुमोदन अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, ठेकेदार से यह उपेक्षा की जाती है कि वह प्रतिस्पर्द्धी आर्म्स लैंथ आधार पर गैस की बाजार के मूल्य का पता लगाए।

चिकित्सा निरीक्षण इकाइयां

2538. श्री एल. राजगोपाल : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चिकित्सा निरीक्षण इकाईयां केवल चेन्नई, कोलकाता, दिल्ली, मुंबई और त्रिवेन्द्रम विमानपत्तनों पर कार्य कर रही हैं और देश के अन्य विमानपत्तनों में राज्यों अथवा कोई डाक्टरों द्वारा चलाए जा रहे चिकित्सा कमरे मात्र हैं;

(ख) यदि हां, तो देश के अन्य मुख्य विमानपत्तनों विशेष रूप से हैदराबाद, विजयवाड़ा विमानपत्तनों पर चिकित्सा निरीक्षण इकाईयों के न होने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण यह सुनिश्चित करने की योजना बना रहा है कि देश के सभी प्रमुख विमानपत्तनों पर चिकित्सा निरीक्षण इकाइयां स्थापित की जाएं;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) चिकित्सा निरीक्षण कक्ष पहले से ही चेन्नई, कोलकाता, दिल्ली, मुंबई और त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डों पर कार्यरत है तथा इनमें समर्पित चिकित्सा अधिकारी मौजूद हैं। अहमदाबाद, बंगलौर, हैदराबाद, कालीकट और गोवा हवाई अड्डों पर, चिकित्सा निरीक्षण कक्षों को प्रसिद्ध नर्सिंग गृह/अस्पतालों द्वारा अनुरक्षित किया जा रहा है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के अन्य हवाई अड्डों पर केवल प्रथमोपचार की ही सुविधा उपलब्ध है।

(ख) से (ङ) हैदराबाद हवाई अड्डे पर एक सम्पूर्ण चिकित्सा निरीक्षण कक्ष की सुविधा उपलब्ध है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने हाल ही में एक समान नीति परिचालित की है जिससे सभी बड़े हवाई अड्डों पर संबंधित सुविधा की व्यवस्था की जा सकेगी।

बंगलौर यशवंतपुर और चेन्नई के बीच नई रेलगाड़ी

2539. श्री एम. शिवन्ना : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार बंगलौर (यशवंतपुर) तथा चेन्नई के बीच एक नई रेलगाड़ी शुरू करने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय लिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी हां। रेल बजट 2007–08 में वर्ष 2007–08 के दौरान यशवंतपुर और चेन्नै के बीच एक साप्ताहिक गाड़ी चलाने की घोषणा की गई है।

विमान कंपनियों के बीच सीट समायोजन पर समझौता

2540. श्री चंद्रकांत खैरे : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर इंडिया, इंडियन तथा अन्य विमान कंपनियों के बीच सीट समायोजन के संबंध में कोई समझौता विद्यमान है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा अब तक किए गए ऐसे समझौतों के क्या कारण हैं;

(ग) इससे एयर इंडिया/इंडियन को कितना लाभ हुआ है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान इन दो विमान कंपनियों को कितना घाटा हुआ;

(ङ) क्या कोई समीक्षा की गई; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसका क्या परिणाम निकला?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ग) क्षमता की रूकावटों से निपटने तथा उनके अन्तर्राष्ट्रीय फुट प्रिंट बढ़ाने के लिए, एयर इंडिया ने 13 एयरलाइनों के साथ कोड शेयर/ब्लॉक स्पेस करार किया है। ये करार, इन गंतव्यों के लिए एयर इंडिया द्वारा की जा रही बुकिंग द्वारा अड़चन रहित यात्रा के अधिक लाभ यात्रियों को उपलब्ध करवाते हैं। एयर इंडिया को पूल प्राप्तियों तथा बीएसए के कारण 500 करोड़ रु. की आय हुई है। इंडियन एयरलाइंस ने 6 विदेशी एयरलाइनों के साथ कोड शेयर करार किया है। इंडियन एयरलाइंस ने विदेशी एयरलाइनों के साथ किए गए विभिन्न कोड शेयरों से 2006–07 में लगभग 9 करोड़ रु. की कमाई की।

(घ) एयर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस सहित दोनों एयरलाइंस ने अंतिम तीन वित्तीय वर्षों अर्थात् 2003–04, 2004–05 तथा 2005–06 के दौरान लाभ कमाया है।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता है।

व्यापक यात्री सेवाएं

2541. श्री निखिल कुमार :
श्री अधीर चौधरी :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन ने एक व्यापक यात्री सेवा प्रणाली स्थापित करके अपनी सेवाओं में सुधार लाने का निर्णय लिया है;

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

(ग) क्या यात्रियों को अभी भी विमानपत्तनों में काऊंटरों पर सामान, विमान यात्रा टिकट के खो जाने तथा आरक्षण संबंधी विभिन्न समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है;

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

(ङ) यात्रियों की विभिन्न समस्याओं से निपटने के लिए व्यापक यात्री सेवाएं कितनी कारगर पाई गई हैं; और

(च) इस संबंध में सरकार द्वारा क्या उपाय किए गए हैं/किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क), (ख), (ङ) और (च) इंडियन एयरलाइंस तथा एयर इंडिया, जो अब भारतीय राष्ट्रीय विमानन कंपनी लिमिटेड (एनएसीआईएल) में विलयित हो चुकी हैं, के अधिकारियों का एक दल एक उन्नत यात्री सेवा प्रणाली स्थापित करने के लिए वर्तमान तथा भावी आवश्यकताओं का अध्ययन कर रहा है जिससे बेहतर मालसूची प्रबंधन के जरिए राजस्व अधिकतम होना तथा इसकी उन्नत विशेषताओं के कारण ग्राहक सेवाओं का विकसित होना सुसाध्य होगा।

नई प्रणाली में मालसूची तथा राजस्व प्रबंधन, वैब के जरिए ऑनलाइन बुकिंग, फ्रीक्वेंट फ्लायर्ड की ऑनलाइन सेवा आदि को सक्षम बनाने वाली विशेषताएं होंगी। यह एक ग्राहक सम्पर्क माड्यूल के रूप में भी कार्य करेगी जो ग्राहकों, उनकी वरीयताओं तथा अनुभवों का रिकार्ड रखेगा जिससे यात्रियों को उन्नत सेवाएं सुलभ होंगी।

(ग) और (घ) इंडियन एयरलाइंस अपनी अंतरदेशीय तथा अंतरराष्ट्रीय उड़ानों पर मोटे तौर पर प्रतिमाह 10 लाख यात्रियों का वहन करती थी। पिछले चार महीनों में सामान/टिकटों की गुमशुदगी तथा आरक्षण से संबंधित शिकायतों का ब्यौरा निम्नानुसार है :–

सामान की गुमशुदगी	–	711
हवाई टिकटों की गुमशुदगी	–	19
आरक्षण संबंधी शिकायतें	–	04

[हिन्दी]

कर्मचारी के पति/पत्नी को एच. आर. ए. पर दिशानिर्देश

2542. श्री गिरधारी लाल भार्गव :
श्रीमती किरण माहेश्वरी :

क्या **भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सभी सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों (पी.एस.यू.) के कर्मचारियों को मकान किराया भत्ता (एच.आर.ए.) दिया जा रहा है चाहे उस कर्मचारी के पति/पत्नी संबद्ध विभाग/संपदा निदेशालय द्वारा आबंटित क्वार्टर में रह रहे हों;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा उक्त सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारियों को एच.आर.ए. दिए जाने के संबंध में सेवा शर्तों में क्या दिशानिर्देश दिए गए हैं;

(ग) क्या कुछ पी.एस.यू. विशेष रूप से भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड, हिन्दुस्तान मशीन टूल्स, भारत संचार निगम लिमिटेड तथा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा उक्त दिशानिर्देशों का उचित रूप से पालन नहीं किया जा रहा है;

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

(ङ) सरकारी क्षेत्र के अन्य उपक्रमों की तरह उक्त सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के कर्मचारियों के पति/पत्नी को एच.आर.ए. देने के लिए समान व्यवस्था करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का प्रस्ताव है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री (श्री संतोष मोहन देव) : (क) और (ख) इस विभाग ने केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के हकदार कर्मचारियों को देय मकान किराया भत्ता के संबंध में सिर्फ भत्ते की दरें विहित की हैं। केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र का संबंधित उद्यम एच आर ए के आहरण हेतु पात्रता की शर्तों के बारे में निर्णय करने में सक्षम है। केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के विभिन्न उद्यमों में पात्रता संबंधी इन शर्तों से संबंधित सूचना किसी एक स्थान पर नहीं रखी जा रही है।

(ग) से (ङ) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

नि:शक्त व्यक्तियों के लिए व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र

2543. श्री अर्जुन सेठी : क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नि:शक्त व्यक्ति अधिनियम, 1995 के अंतर्गत नि:शक्त लाभार्थियों को रोजगार/स्व:रोजगार देने हेतु उनकी दक्षता का विकास करने के लिए व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्रों में प्रशिक्षण दिया जाता है;

(ख) यदि हां, तो देश के विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में स्थापित व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्रों की कुल संख्या कितनी है तथा राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ये किन-किन स्थानों पर स्थित है;

(ग) क्या उक्त प्रशिक्षण के लिए छात्रों को कोई वित्तीय सहायता दी जाती है;

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

(ङ) ऐसे व्यावसायिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों की अवधि कितनी है;

(च) क्या इन पाठ्यक्रमों को चलाने के लिए गैर-सरकारी संगठनों को अनुदान दिया जा रहा है; और

(छ) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में से प्रत्येक के दौरान गैर-सरकारी संगठनों को प्रदान किए गए अनुदान का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार तथा गैर-सरकारी संगठन-वार ब्यौरा क्या है तथा पिछले कुछ वर्षों में अनुदान प्राप्त करने वाले गैर-सरकारी संगठनों के नाम क्या हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) जी, हां।

(ख) दीनदयाल विकलांगजन पुनर्वास योजना के अंतर्गत विकलांगजनों के लिए व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र संचालित करने के लिए लगभग 280 गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता प्रदान की जा रही है।

(ग) और (घ) इस योजना के अंतर्गत इन प्रशिक्षणार्थियों को 150 रुपए प्रतिमाह वृत्तिका प्रदान करने का प्रावधान है।

(ङ) व्यावसायिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम की अवधि एक माह से लेकर दो वर्ष तक है।

(च) जी, हां।

(छ) दीनदयाल विकलांगजन पुनर्वास योजना के अंतर्गत पिछले तीन वर्षों में गैर-सरकारी संगठनों को क्रमश: 11.88 करोड़, 14.27 करोड़ और 12.59 करोड़ रुपए का अनुदान प्रदान किया गया है। प्रत्येक राज्य/संघ राज्य क्षेत्र में पिछले तीन वर्षों के दौरान अनुदान प्राप्त करने वाले गैर-सरकारी संगठनों के नाम मंत्रालय की वेबसाइट पर उपलब्ध हैं।

रेलवे में पानी की बर्बादी को रोकना

2544. श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने रेलगाड़ियों को धोने के लिए प्रयोग किए गए पानी, जिसमें से अकेले नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ियों को धोने के लिए लगभग 2400 लीटर पानी प्रयोग में लाया जाता है; का पुनर्चक्रण करने तथा इसकी बर्बादी रोकने के लिए योजनाएं शुरू की हैं;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न स्थानों पर लगाए जाने वाले उपचार एवं पुनर्चक्रण संयंत्रों की संख्या, क्षमता कितनी है तथा ये किन-किन स्थानों पर लगाए जायेंगे; और

(ग) उक्त योजना पर कितना व्यय किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, हां। रेलों ने बड़े स्थानों पर, जहां पानी की कमी है तथा घरेलू और गैर-घरेलू प्रयोजनों के लिए पानी की भारी मांग है, पानी को रिसाइकल करने और पानी की बर्बादी को रोकने की योजनाएं शुरू की हैं। महत्वपूर्ण स्थानों पर वाटर रिसाइकलिंग प्लांट लगाए जाने की योजना बनाई गई है। नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर वाटर रिसाइकलिंग प्लांट लगाए जाने की योजना है जिसके लिए टाटा ऊर्जा अनुसंधान संस्थान (टेरी) को कंसलटेंसी ठेका प्रदान कर दिया गया है।

(ख) प्रत्येक स्टेशन के नाम के साथ-साथ ब्रैकेट में दी गई क्षमता के अनुसार एक वाटर रिसाइकलिंग प्लांट लगाए जाने का प्रस्ताव है, जबलपुर में (20 लाख लि. प्रतिदिन), कटनी (15 लाख लि. प्रतिदिन), सतना (10 लाख लि. प्रतिदिन), भोपाल (10 लाख लि. प्रतिदिन),

इटारसी (08 लाख लि. प्रतिदिन), उदयपुर (2.4 लाख लि. प्रतिदिन), जोधपुर (1.5 लाख लि. प्रतिदिन), पुरी (5 लाख लि. प्रतिदिन), वाल्टेयर (10 लाख लि. प्रतिदिन), नई दिल्ली (अंतिम रूप दिया जा रहा है), सिकंदराबाद (5 लाख लि. प्रतिदिन), हुबली (1.8 लाख लि. प्रतिदिन), बैंगलूरू (10 लाख लि. प्रतिदिन), यशवंतपुर (4 लाख लि. प्रतिदिन) तथा मैसूर (3 लाख लि. प्रतिदिन)।

(ग) उपर्युक्त स्थानों पर वाटर रिसाइकलिंग प्लांट लगाने पर होने वाले वाला संभावित खर्च 10.81 करोड़ रुपए है जिसमें नई दिल्ली स्टेशन पर लगाए जाने के लिए प्रस्तावित प्लांट की लागत शामिल नहीं है जिसे अंतिम रूप दिया जा रहा है।

[हिन्दी]

रेल क्षेत्र के सरकारी उपक्रमों में विनिवेश

2545. श्री रामदास आठवले : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार रेल क्षेत्र के सरकारी उपक्रमों में अपनी हिस्सेदारी का विनिवेश करने का है;

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

(ग) इन कंपनियों का विनिवेश कब तक किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, हां।

(ख) रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण में एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम राइट्स लि. का इनिशियल पब्लिक ऑफरिंग (आई पी ओ) के माध्यम से नए शेयर जारी करके आंशिक विनिवेश का रेल मंत्रालय का प्रस्ताव है।

किसी अन्य कंपनी के विनिवेश का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) चूंकि अंतिम निर्णय नहीं लिया गया है, इसलिए जिस समय तक विनिवेश किया जायेगा, उसका अंदाजा नहीं लगाया जा सकता है।

[अनुवाद]

विशेष रेल निधि

2546. श्री एम. राजा मोहन रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में अव्यपगत विशेष रेल निधि में कुल कितनी धनराशि उपलब्ध है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान वर्ष-वार तथा जोन-वार कितनी धनराशि खर्च की गई है; और

(ग) वर्ष 2007-08 में शुरू करने/पूरा किए जाने के लिए प्रत्येक राज्य/जोन में किन कार्यों की पहचान की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) 31.03.2007 के अनुसार, विशेष रेल संरक्षा निधि में उपलब्ध कुल धनराशि 829.54 करोड़ रुपए है।

(ख) विगत तीन वर्षों के दौरान खर्च की गई जोनवार राशि निम्नानुसार है:-

(करोड़ रुपए में)

रेलवे	2004-05	2005-06	2006-07
मध्य	186.26	119.91	145.16
पूर्व	216.24	243.63	296.19
पूर्व मध्य	317.31	197.52	129.41
पूर्व तट	244.93	176.02	130.88
उत्तर	392.99	270.73	320.73
उत्तर मध्य	132.82	138.61	51.52
पूर्वोत्तर	112.58	92.30	55.04
पूर्वोत्तर सीमा	110.01	99.36	47.41
उत्तर पश्चिम	257.82	270.69	-2.96
दक्षिण	250.36	97.97	62.87
दक्षिण मध्य	234.60	138.04	171.20
दक्षिण पूर्व	149.70	121.04	233.86
दक्षिण पूर्व मध्य	284.16	121.10	53.71
दक्षिण पश्चिम	190.00	105.33	39.09
पश्चिम	279.51	293.07	191.53
पश्चिम मध्य	317.43	295.21	23.38
मैट्रो	0.36	2.01	6.02
उत्पादन इकाइयां	0.70	0.60	0.56
कुल (रेलें)	3677.78	2783.14	1955.60

(ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

विशेष रेल संरक्षा निधि

एस आर एस एफ के आंकड़े जोनवार रखे जाते हैं। प्रमुख मदें, जिन्हें पूरा करने का लक्ष्य 2007–08 निर्धारित किया गया है, के आंकड़े निम्नानुसार हैं

क्र.सं	2007–08 के लिए चिह्नित कार्य	रेलें														जोड़		
		परे	मरे	पूरे	पूमरे	पूतरे	उरे	उमरे	पूर्वोत्तर	पूर्वोत्तर सीमा रे	उपरे	दरे	दमरे	दपूरे	दपूमरे	दयरे	पमरे	
1	रेलपथ नवीकरण (कि.मी.)	71		18.5	6.95		140	20.74			36		7.5					300.73
2	पुल संबंधी कार्य	90	5	37	27	2	6					2	4	8			9	190
3	सिगनल एवं दूर संचार																	
(i)	प्रतिस्थापन कार्य		22	43	63	35	87	39						24	13			326
(ii)	रेलपथ परिवर्तन कार्य	8	27	161	207	64	446	98	38	3	24	5		93	35	49	2	1260
(iii)	पुनर्स्थापन कार्य	13		2	49	1	18	10		5	39			3	1	14		155
4	चल स्टॉक																	
(i)	डीजल रेल इंजन छोटी लाइन						4											4
(ii)	ईएमयू		136															136
(iii)	माल डिब्बे																	1421
(iv)	सवारी डिब्बा, छोटी लाइन																	50
(v)	शिरोपरि निरीक्षण यान																	6
5	संरक्षा संवर्द्धन																	
(i)	विद्युत इंजनों/ ईएमयू के लिए एयर ड्रायर	15	235	250	15		100					130	30	85				860
(ii)	डीजल इंजनों के लिए एयर ड्रायर																	411

हाई स्पीड पैसेंजर कोरिडोर

2547. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार 300 तथा 500 कि.मी. प्रति घंटा की रफ्तार से चलने वाली रेलगाड़ियों के लिए उत्तरी, पश्चिमी, दक्षिणी तथा पूर्वी क्षेत्रों में से प्रत्येक में एक हाई स्पीड पैसेंजर कोरिडोर का निर्माण करने के लिए पूर्व व्यवहार्यता अध्ययन शुरू करने का है;

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

(ग) हाई स्पीड पैसेंजर कोरिडोर के निर्माण हेतु उक्त पूर्व–व्यवहार्यता अध्ययन कब तक किया जायेगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी, हां। 300 से 350 किलोमीटर प्रति घंटा की गति पर विचार किया जा रहा है।

(ख) बजट भाषण 2007–08 के दौरान यह घोषणा की गई थी कि रेल मंत्रालय देश के उत्तर, पश्चिम, दक्षिण और पूर्व, प्रत्येक क्षेत्र में 300 से 500 कि.मी. प्रति घंटा की गति पर उच्च गति की रेलगाड़ी चलाने के लिए आधुनिक सिगनल प्रणाली और गाड़ी नियंत्रण प्रणाली से सुसज्जित उच्च गति की यात्री गलियारों के निर्माण के लिए पूर्वव्यावहारिकता अध्ययन करायेगी।

इस संबंध में, पूर्व व्यावहारिकता अध्ययन में भाग लेने हेतु उनकी सहमति प्राप्त करने के लिए रेलवे द्वारा विभिन्न राज्य सरकारों से संपर्क किया गया था। आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, हरियाणा, पंजाब, केरल, कर्नाटक, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल की राज्य सरकार पूर्व व्यवहारिकता अध्ययन में भाग लेने के लिए सिद्धांततः सहमत हो गई है।

(ग) यह प्रस्ताव अपने प्रारंभिक चरणों में है। पूर्व व्यावहारिकता अध्ययन में एक से अधिक एजेंसियों को शामिल करने की आवश्यकता है। प्रत्येक कार्य अर्थात् गलियारों को अंतिम रूप देने, सलाहकारों का चयन करने और वास्तविक अध्ययन करने में पर्याप्त समय लगता है। इस प्रकार के अध्ययन में लगभग 2 वर्ष का समय लगने का अनुमान है।

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

2548. श्री उदय सिंह : क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने खाद्य प्रसंस्करण उद्योग क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) की अनुमति दे दी है;

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

(ग) क्या प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति दिए जाने से देश के स्वदेशी तथा लघु खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों पर बुरा असर पड़ा है;

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

(ङ) देश में लघु एवं मध्यम खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय) : (क) और (ख) सरकार ने प्रत्यक्ष विदेशी निवेश पर एक उदार और पारदर्शी नीति तैयार की है जिसके अनुसार खुदरा खाद्य बिक्री और लघु उद्योग क्षेत्र के लिए आरक्षित वस्तुओं को छोड़कर खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र समेत अधिकांश क्षेत्रों में स्वतः अनुमोदन के अंतर्गत 100 प्रतिशत तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति है। शीतागार, दुलाई आदि जैसे खाद्य प्रसंस्करण/शीतगार कार्यकलापों में बुनियादी ढांचा विकास के लिए स्वतः अनुमोदन के अंतर्गत 100 प्रतिशत तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति है।

(ग) और (घ) देश में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश का घरेलू लघु खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों पर प्रतिकूल असर का कोई उदाहरण नहीं है जैसाकि लघु उद्योग क्षेत्र में उत्पादन की वृद्धि दर के आंकड़ों से देखा जा सकता है। लघु उद्योग क्षेत्र ने वर्ष 2002–03 से 2005–06 के दौरान समग्र औद्योगिक क्षेत्र की तुलना में उच्चतर वृद्धि दर बनाए रखी है। वर्ष 2002–03 के दौरान लघु उद्योग क्षेत्र की वृद्धि दर समग्र औद्योगिक क्षेत्र की 5.70% वृद्धि दर की तुलना में 8.68% थी। वर्ष 2005–06 में यह समग्र औद्योगिक क्षेत्र की 8.10% वृद्धि दर की तुलना में 12.32% थी।

(ङ) खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी स्कीम के तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय देश के कार्यान्वयन एजेंसियों/उद्यमियों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र और मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत के 25% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाख रुपए है और पूर्वोत्तर राज्यों एवं सिक्किम समेत दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपए है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता है। समेकित बागवानी विकास प्रौद्योगिकी मिशन के मिनी मिशन–IV के तहत सिक्किम, जम्मू और कश्मीर, उत्तराखण्ड और हिमाचल प्रदेश समेत पूर्वोत्तर के राज्यों को बढ़ी हुई दरों 50% की दर पर सहायता दी जाती है जिसकी अधिकतम सीमा नई यूनिटों के संवर्धन के मामले में 4.00 करोड़ रुपये तक है और बागवानी उपज के प्रसंस्करण के लिए विद्यमान यूनिटों के उन्नयन/आधुनिकीकरण के मामले में 1.00 करोड़ रुपये तक है। सरकार लघु और मझौले खाद्य

प्रसंस्करण उद्योगों समेत देश में खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के संवर्धन एवं विकास के लिए विभिन्न अन्य योजना स्कीमें कार्यान्वित कर रही हैं। इन स्कीमों के तहत खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के विकास को बढ़ावा देने के लिए बुनियादी ढांचे के विकास, मानव संसाधन विकास, गुणवत्ता आश्वासन के संवर्धन, कोडेक्स मानकों और अनुसंधान तथा विकास तथा अन्य संवर्धनात्मक उपायों के लिए सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता दी जाती है। 11वीं योजना में उच्चतर सहायता वाली उपर्युक्त विभिन्न स्कीमों को सहायता देना जारी रखने का प्रस्ताव है।

इसके अलावा, लघु उद्योग मंत्रालय भी अपने अंतर्गत आने वाले संगठनों के जरिए विभिन्न स्कीमें/कार्यक्रम कार्यान्वित कर रहा है जिसका उद्देश्य वित्तीय संस्थानों/बैंकों से पर्याप्त ऋण उपलब्ध कराना; प्रौद्योगिकी उन्नयन तथा आधुनिकीकरण के लिए धनराशि उपलब्ध कराना; समेकित बुनियादी ढांचा विकास सुविधाएं, आधुनिक परीक्षण सुविधाएं और गुणवत्ता प्रमाणन प्रयोगशालाएं, उपयुक्त प्रशिक्षण सुविधाओं के जरिए आधुनिक प्रबंधन प्रक्रियाएं उद्यमशीलता विकास और दक्षता उन्नयन तक पहुंच, बेहतर घरेलू और निर्यात बाजार पहुंच के लिए सहायता और इकाइयों तथा उनके समूहों के क्षमता निर्माण और सशक्तीकरण के संवर्धन के लिए समूह आधारित उपाए उपलब्ध कराना है।

जीएआईएल द्वारा गैस की आपूर्ति

2549. डा. एम. जगन्नाथ : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया (गेल) द्वारा गैस की आपूर्ति न किए जाने का कारण आंध्र प्रदेश 1500 मेगावाट क्षमता वाली नई गैस आधारित विद्युत परियोजना के अलावा 1276 मेगावाट विद्युत उत्पादन की क्षमता वाले पचास प्रतिशत विद्यमान गैस आधारित विद्युत उद्योग/परियोजनाएं बेकार पड़ी हैं;

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

(ग) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने केन्द्र सरकार से इन उद्योगों तथा अन्य उद्योगों को गेल द्वारा गैस जारी करने/आपूर्ति करने के लिए कई बार अनुरोध किया है; और

(घ) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा आंध्र प्रदेश को सुनिश्चित मात्रा में गैस की आपूर्ति करने के लिए क्या कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) के जी बेसिन में लगभग 16.42 मिलियन मानक घन मीटर प्रति दिन (एम एम एस सी एम डी) गैस के कुल आबंटन के स्थान पर 2006–07 के दौरान कुल उपलब्धता केवल 6.04 एम एम एस सी एम डी के आस पास रही। प्राकृतिक गैस की समग्र निम्न उपलब्धता के कारण आंध्र प्रदेश स्थित गैस आधारित विद्युत परियोजनाओं को 2006–07 में केवल 3.88 एम एम एस सी एम डी गैस की पूर्ति की जा सकी, जबकि पुष्ट आबंटन 5.19 एम एम एस सी एम डी थी।

के.जी. बेसिन में ओ एन जी सी के क्षेत्रों से गैस की अपेक्षाकृत कम उपलब्धता के कारण तथा आंध्र प्रदेश सरकार के अनुरोध के आधार पर इस समय केवल विद्यमान विद्युत संयंत्रों को ही गैस की पूर्ति की जा रही है।

गैस आधारित विद्युत संयंत्रों को आबंटन उनके द्वारा अनिवार्य रूप से दोहरी ईंधन क्षमताएं सृजित की जाने के आधार पर किया गया है। अतः ये विद्युत संयंत्र केवल प्राकृतिक गैस पर निर्भर नहीं है।

(ग) और (घ) आंध्र प्रदेश सरकार ने अनुरोध किया है कि विद्युत परियोजनाओं के लिए गैस की आपूर्ति बढ़ाई जाए। गैस की कम आपूर्ति का कारण उस क्षेत्र में प्राकृतिक गैस का सीमित उत्पादन होना और दूसरे उत्पादन केन्द्र/आर–एल एन जी टर्मिनल के साथ इस ग्रिड का जुड़ा न होना है।

आंध्र प्रदेश राज्य में ओ एन जी सी के विद्यमान क्षेत्रों अर्थात् राजामुन्दरी क्षेत्र से गैस का उत्पादन 0.57 एम एम एस सी एम डी बढ़ गया है, परन्तु अन्य विद्यमान क्षेत्रों के कुंओं से उत्पादन में प्राकृतिक गिरावट के कारण इनमें कोई उत्तरोत्तर वृद्धि नहीं हुई है। ओ एन जी सी की जी–1/जी एस–15 परियोजना से 2008 के मध्य से गैस उपलब्ध होने की संभावना है।

के.जी. बेसिन अपतटीय क्षेत्रों में हाल में हुए गैस खोज की पूर्वी तट में समग्र गैस उपलब्धता में वृद्धि होने की संभावना है।

[हिन्दी]

सड़क ऊपरि पुल (आरओबी) का निर्माण

2550. श्री मोहन सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों अथवा उससे अधिक वर्षों के दौरान निर्मित सड़क ऊपरि पुलों का जोन–वार ब्यौरा क्या है;

(ख) निर्माण में विलंब के क्या कारण हैं;

(ग) इस प्रयोजनार्थ अब तक परियोजना–वार तथा जोन–वार कितनी धनराशि आबंटित तथा खर्च की गई है;

(घ) इन पुलों के कब तक पूरा होने की संभावना है; और

(ङ) गत तीन वर्षों के दौरान सड़क ऊपरि पुलों के निर्माण हेतु रेलवे द्वारा दिए गए अनुमोदनों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) (ग) और (ङ) एक विवरण संलग्न है।

(ख) और (घ) ऊपरी/निचले सड़क पुलों का निर्माण कार्य रेलवे और राज्य सरकारों का संयुक्त प्रयत्न है। रेलवे, रेलपथ के ऊपर पुल विशेष का निर्माण करती है जबकि पहुंच मार्गों का निर्माण राज्य सरकारों (पीडब्ल्यूडी) द्वारा किया जाता है। निर्माण में देरी मुख्यतः कारणों से होती है:

1. राज्य सरकार अपने वार्षिक बजट योजना के द्वारा पर्याप्त निधियों को उपलब्ध नहीं कर रही है।
2. सामान्य आरेखण प्रबंध और प्राक्कलन एवं नियोजन आदि के अनुमोदन में देरी।
3. पहुंच मार्गों के लिए भूमि अधिग्रहण और अधिक्रमणों को हटाने में देरी।
4. संरेखण में देरी के फलस्वरूप उपयोगी स्थानों/सहायक सड़कों के पुनर्स्थापन में देरी।
5. सड़क के स्थान को बदलने और जनता द्वारा विरोध आदि के कारण उत्पन्न हुई समस्याएं।

इसलिए इन कार्यों को पूरा करने का लक्ष्य उपरोक्त शर्तों को पूरा करने और पहुंच मार्गों को पूरा करने में भी राज्य सरकार द्वारा उठाए गए कदमों पर निर्भर करता है। रेलवे, राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों के कार्य के समाप्त होने से पहले अथवा साथ-साथ करने का सभी प्रयत्न करती है और कार्य की प्रगति अनुसार आवश्यक निधियों को मुहैया कराती है।

(क) और (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

रेलवे/ जोन	अंशभागिता के आधार पर ऊपरी/निचले सड़क पुलों और पिछले तीन वर्षों और उससे पहले के नियोजन और विभिन्न चरणों के दौरान व्यय पुलों की जोनवार संख्या	सभी अनुमोदित कार्यों के लिए प्रत्येक परियोजना के अभी तक उद्देश्य के लिए, जोनवार संघटित आबंटित और व्यय राशि						
		2004–05 (करोड़ रु. में)		2005–06 (करोड़ रु. में)		2006–07 (करोड़ रु. में)		2007–08 (करोड़ रु. में)
		आबंटित	व्यय	आबंटित	व्यय	आबंटित	व्यय	आबंटित
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मरे	10	5.68	2.45	6.56	3.39	12.04	5.83	11.8453
पूरे	24	15.7	24.1	17.45	19.5	29.84	0.74	25.4221
घूमरे	40	50.2	16.2	194.2	37.43	147.5	75.00	122.9494
पूतरे	13	12.8	3.29	13.25	4.51	23.00	2.00	33.5464
उरे	32	24.1	22.7	21.17	16.96	47.18	40.00	37.6000
उमरे	3	5.12	0.75	9.56	3.84	17.85	11.80	15.3000
पूर्वोत्तररे	9	3.6	1.4	7.46	2.58	13.07	7.15	11.5000
पूसीरे	3	4.3	0.77	8.58	0.17	5.94	6.40	8.4792
उपरे	5	14.5	2.41	11.47	3.42	13.04	2.00	17.3207

1	2	3	4	5	6	7	8	9
दरे	61	42.2	10.4	37.75	21.29	23.8	18.80	60.3100
दमरे	25	12.8	22.4	11.19	13.27	14.06	16.00	66.3344
दपूरे	16	14.2	7.2	13.78	10.78	9.67	4.80	15.2000
दपूमरे	4	4.49	0.02	110.04	2.72	16.29	14.50	37.3665
दपरे	28	26.3	5.0	26.71	2.27	29.2	6.67	49.0960
परे	6	5.69	3.31	13.86	2.08	26.23	2.53	28.2100
पमरे	0	5.3	2.06	4.75	1.41	8.12	2.00	10.2900
जोड़	279	251.00	124.0	410.8	145.62	436	216.22	550.74

(ङ) पिछले चार वर्षों के दौरान विभिन्न निर्माण कार्यों में अनुमोदित/मंजूर ऊपरी/निचले सड़क पुलों के कार्यों की संख्या नीचे दी गई है:

रेलवे	2004–05	2005–06	2006–07	2007–08
1	2	3	4	5
मरे	0	4	2	–
पूरे	1	0	2	3
पूमरे	5	0	0	5
पूतरे	0	1	3	–
उरे	2	11	9	14
उमरे	1	4	2	4
पूर्वोत्तररे	0	0	7	–
पूसीरे	0	2	0	1
उपरे	0	0	1	7
दरे	8	14	40	41
दमरे	1	4	22	13
दपूरे	0	0	0	1
दपूमरे	0	1	3	2
दपरे	1	0	5	1
परे	3	6	6	1
पमरे	1	0	2	5
जोड़	23	47	104	98

[अनुवाद]

नालन्दा यूनिवर्सिटी मेन्टर ग्रुप

2551. श्री सुरेश कलमाडी : क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और सिंगापुर ने बिहार में प्राचीन विद्यापीठ को पुनः शुरू करने की कार्यनिधियों को तैयार करने के लिए एक नालन्दा यूनिवर्सिटी मेन्टर ग्रुप स्थापित करने का निर्णय लिया है;

(ख) क्या इस मेन्टर ग्रुप में दोनों देशों के सदस्य शामिल होंगे;

(ग) यदि हां, तो इन सदस्यों के नाम क्या हैं तथा विरासत स्थलों के पुनरुद्धार में उनका तकनीकी ज्ञान और विशेषज्ञता कितनी है;

(घ) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (एस एस आई) की सेवाओं का भी उपयोग किया जायेगा; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) संस्कृति मंत्रालय का नालन्दा यूनिवर्सिटी मेन्टर ग्रुप स्थापित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त भाग 'क' के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

उर्वरक राजसहायता प्रणाली की पुनर्संरचना

2552. श्री विजय कृष्ण : क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार की विद्यमान उर्वरक राजसहायता प्रणाली की पुनर्संरचना करने की योजना है क्योंकि कतिपय उर्वरकों के अत्यधिक प्रयोग से कई क्षेत्रों में मृदा रसायन प्रभावित हुआ है;

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

(ग) क्या इस पुनर्रचना के भाग के रूप में पूरे देश में उर्वरकों के संतुलित प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए इस विद्यमान उत्पाद आधारित राजसहायता प्रणाली को एक पोषक तत्व आधारित राजसहायता प्रणाली द्वारा बदला जायेगा; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) से (घ) उर्वरकों के दीर्घकालिक प्रयोग, राजसहायता और मूल्य निर्धारण से जुड़े मुद्दों की जांच करने के लिए एक मंत्री–समूह का गठन किया गया है। इस मंत्री–समूह के समक्ष मृदा की स्थिति में ह्रास, मौजूदा राजसहायता व्यवस्था और पोषकतत्व आधारित राजसहायता से जुड़े मुद्दे भी रखे गए हैं।

[हिन्दी]

गोन्दीया विमानपत्तन

2553. प्रो. महादेवराव शिवनकर : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र में गोन्दीया विमानपत्तन का विस्तार किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा उक्त कार्य पर अब तक कितना व्यय किया गया है;

(ग) उक्त कार्य पर कुल कितना व्यय किए जाने की संभावना है; और

(घ) विस्तार योजना को कब तक पूरा किए जाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, हां।

(ख) से (घ) उड़ान प्रशिक्षण की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बिरसी हवाई अड्डा, गोंदीया की वर्तमान अवसंरचना का उन्नयन किया जा रहा है। अब तक विशेषतया रनवे, एप्रन, टैक्सी लिंक्स आदि पर 45.55 करोड़ रुपए का व्यय किया गया है। नियत लागत आधार पर हवाई अड्डे की अवसंरचना तथा सीएनएस/एटीएम सुविधाओं पर कुल संभावित व्यय 114.47 करोड़ रुपए है। इसके अतिरिक्त नेशनल फ्लाइंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट की स्थापना के लिए रुपए 113.48 करोड़ का व्यय संयुक्त उपक्रम कंपनी द्वारा वहन किया जायेगा जो इसे प्रचालित भी करेगी। हवाई अड्डा अवसंरचना उन्नयन कार्य वर्ष 2008 के मध्य तक पूर्ण होने की संभावना है।

[अनुवाद]

देवार जाति को अनुसूचित जाति की सूची से हटाना

2554. श्री मोहन जेना : क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार को उड़ीसा सरकार की ओर से देवार जाति को उड़ीसा की अनुसूचित जातियों वाली सूची से हटाने हेतु बार–बार कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

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

(ग) इस पर केन्द्र सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) से (ग) जी हां, प्रस्ताव प्राप्त हुआ था और इस प्रस्ताव की भारत के महापंजीयक और राष्ट्रीय अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति आयोग के परामर्श से जांच की गई। इसके बाद इसे जनवरी, 2002 में राज्य सरकार को वापस भेज दिया गया।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय पर्यटन विकास बोर्ड

2555. डा. राजेश मिश्रा : क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार देश में पर्यटन के समेकित विकास हेतु राष्ट्रीय पर्यटन विकास बोर्ड का गठन करने का है;

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

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ग) मंत्रालय द्वारा व्यापार एवं उद्योग संघों के साथ विचार–विमर्श से राष्ट्रीय पर्यटन विकास बोर्ड के गठन के मामले का विस्तारपूर्वक परीक्षण किया गया। सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए यह महसूस किया गया कि लगभग उसी कार्य के लिए जिसे कि वर्तमान में मंत्रालय कर रहा है, 'बोर्ड' के गठन से कोई अतिरिक्त लाभ प्रतीत नहीं होता है। इस प्रकार, राष्ट्रीय पर्यटन विकास बोर्ड के गठन के प्रस्ताव को छोड़ दिया गया।

[अनुवाद]

राज्यों को निधियों का आबंटन

2556. श्री जी. करुणाकर रेड्डी : क्या पर्यटन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पर्यटन उद्योग को राज्य सरकारों की प्राथमिकता पर रखने हेतु अधिक निधियां आबंटित की हैं;

(ख) यदि हां, तो चालू वर्ष के दौरान कर्नाटक को आबंटित ऐसी निधियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने नए होटलों का निर्माण करने हेतु निजी क्षेत्र को प्रोत्साहन देने वाली नीतियां बनाने के निदेश दिए हैं;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में राज्य सरकारों की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ङ) इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) जी, हां। पर्यटन मंत्रालय को वर्ष 2006–07 में आबंटित की गई 800.00 करोड़ रुपए की राशि की तुलना में वर्ष 2007–08 के लिए 953.00 करोड़ रुपए की राशि स्वीकृत की गई है।

(ख) पर्यटन मंत्रालय निधियों का आबंटन राज्य–वार नहीं करता है। तथापि, पर्यटन मंत्रालय, पर्यटन के विकास एवं संवर्धन हेतु सभी राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को केन्द्रीय वित्तीय सहायता प्रदान करता है। सभी प्रकार से पूर्ण प्रस्तावों की योजना के दिशा–निर्देशों के अनुसार जांच की जाती है और पारस्परिक प्राथमिकता और संबंधित शीर्ष के अंतर्गत निधियों की उपलब्धता के आधार पर निम्नलिखित योजनाओं के अंतर्गत निधियां अवमुक्त की जाती है:–

1. गंतव्य एवं परिपथों के लिए उत्पाद/अवसंरचना विकास
2. भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं के लिए सहायता
3. कम्प्यूटरीकरण और सूचना प्रौद्योगिकी
4. कार्यक्रम/मेले और उत्सव

पर्यटन मंत्रालय ने 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान कर्नाटक सरकार की 47 परियोजनाओं के लिए 90.52 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की है।

(ग) से (ङ) अनेक राज्य सरकारों ने होटल साइटों के आबंटन के लिए भूमि बैंकों का निर्माण किया है।

राउरकेला इस्पात संयंत्र

2557. श्री भर्तृहरि महताब : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों और चालू वर्ष के दौरान राउरकेला इस्पात संयंत्र द्वारा किए गए उत्पादन और अर्जित लाभ का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या उक्त संयंत्र को हाल के वर्षों में कोई घाटा उठाना पड़ा है; और

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

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) पिछले 3 वर्षों तथा चालू वर्ष के दौरान राउरकेला इस्पात संयंत्र (आरएसपी) के उत्पादन तथा अर्जित किए गए कर–पूर्व लाभ का ब्यौरा निम्नानुसार है :–

वर्ष	विक्रेय इस्पात उत्पादन (हजार टन)	कर–पूर्व लाभ (पीबीटी) (करोड़ रुपए)
2004–05	1556	1045
2005–06	1616	497
2006–07	1942	1336
पहली तिमाही, 2007–08 (अप्रैल–जून, 2007)	436	223

(ख) जी, नहीं। आरएसपी वर्ष 2004–05 से लाभ अर्जित कर रहा है।

(ग) उपर्युक्त (ख) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

आईजीआई विमानपत्तन पर खुफ़ियाबंधन और लूट

2558. श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आईजीआई विमानपत्तन पर कुप्रबंधन और लूट के मामलों में वृद्धि हो रही है;

(ख) यदि हां, तो गत छह महीनों के दौरान ऐसे कितने मामलों की रिपोर्ट मिली है; और

(ग) इनमें से प्रत्येक मामले पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है और उसके क्या परिणाम निकले हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ग) सूचना एकत्र की जा रही है तथा सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

तेल और गैस की खोज

2559. श्री एकनाथ महादेव गायकवाड़ : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2007 से अब तक सरकारी और निजी क्षेत्र की विभिन्न तेल कंपनियों द्वारा वर्षवार कुल कितनी मात्रा में तेल और गैस की खोज की गई;

(ख) ऐसी खोजों से देश की घरेलू मांग को किस हद तक पूरा किया गया है; और

(ग) ऐसी खोजों पर सरकार द्वारा कंपनी–वार कितना व्यय किया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) वित्तीय वर्ष 2006–07 के दौरान आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी), आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों ने क्रमशः 169.52 मिलियन मीट्रिक टन तेल समकक्ष (एम एम टी ओ ई), 24.52 एम एम टी ओ ई और 193.49 एम एम टी ओ ई स्थानिक भंडार की वृद्धि की है।

(ख) 2006–07 में कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों का कुल आयात 128 मिलियन मीट्रिक टन (एम एम टी) था और देश में पेट्रोलियम उत्पादों का निर्यात लगभग 32.7 एम एम टी था। इस प्रकार कच्चे तेल और पेट्रोलियम उत्पादों का निवल आयात लगभग 96 एम एम टी था। 2006–07 में कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस का उत्पादन क्रमशः 33.98 एम एम टी और 31.52 बिलियन घन मीटर (बी सी एम) था। वर्ष में वर्धित भंडार तुरन्त उत्पादन में परिवर्तित नहीं होते।

(ग) 2006–07 में आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन (ओ एन जी सी), आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) और निजी/संयुक्त उद्यम कंपनियों द्वारा किया गया अन्वेषण व्यय क्रमशः लगभग 4316.05 करोड़ रुपए, 1044.16 करोड़ रुपए और 3105 करोड़ रुपए था।

गैस वितरण परियोजनाओं हेतु सरकारी-निजी भागीदारी

2560. श्री दुष्यंत सिंह :
श्री गणेश सिंह :

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

(क) क्या सरकार ने नगर गैस वितरण परियोजनाओं (सीएसडी) के अंतर्गत सरकारी–निजी भागीदारी (जी पी पी) मॉडल के तहत शहरों में गैस का वितरण शुरू किया है;

(ख) क्या देश के अन्य भागों में ऐसी ही परियोजनाएं शुरू की जाएंगी;

(ग) यदि हां, तो नगर–वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या उक्त कार्यक्रम के अंतर्गत राजस्थान राज्य को सम्मिलित किया जाएगा;

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं; और

(च) इस परियोजना पर कितना व्यय किए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) संपूर्ण देश में प्राकृतिक गैस ट्रंक पाइपलाइनें तथा नगर/स्थानीय प्राकृतिक गैस नेटवर्क बिछाने के लिए पब्लिक तथा निजी क्षेत्र से निवेश प्रोन्नत करने के उद्देश्य से भारत सरकार ने पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 अधिनियमित किया है तथा प्राकृतिक गैस पाइपलाइनों तथा नगर या स्थानीय प्राकृतिक गैस वितरण नेटवर्क्स के लिए नीति अधिसूचित की है। नगर गैस वितरण प्रणालियों को लागू करने के लिए गेल तथा तेल विपणन कंपनियों ने निम्नलिखित संयुक्त उद्यम (सं. उ.) कंपनियों का गठन किया गया है, जो वर्तमान में बताए गए शहरों को संपीडित प्राकृतिक गैस (सी एन जी) तथा पाइप्ड प्राकृतिक गैस (पी एन जी) की आपूर्ति कर रही है :–

- मैसर्स महानगर गैस लिमिटेड (एम जी एल) – मुंबई और उप नगरों में।
- मैसर्स इन्द्रप्रस्थ गैस लिमिटेड (आई जी एल) – दिल्ली और नोएडा में।
- मैसर्स भाग्यनगर गैस लिमिटेड (बी जल एल) – हैदराबाद और विजयवाड़ा में।

– मैसर्स सेन्ट्रल यू पी गैस लिमिटेड (सी यू जी एल) – कानपुर में।

– ग्रीन गैस लिमिटेड (जी जी एल) – लखनऊ तथा आगरा में।

महाराष्ट्र नेचुरल गैस लिमिटेड (एम एन जी एल) तथा अवन्तिका गैस लिमिटेड (ए जी एल) की संयुक्त उद्यम कंपनियां शीघ्र ही पुणे और इंदौर को क्रमशः सी एन जी तथा पी एन जी की आपूर्ति करेंगी।

उपरोक्त के अलावा, वर्तमान में सी एन जी और/या पी एन जी की आपूर्ति अगरतला, अहमदाबाद, अंकलेश्वर, भरूच, सूरत, वडोदरा, गांधी नगर, हजीरा, जूनागढ़, वास्वा, मोरा, दमका, भाटलाई, कवास, राजगिरि, सुवाली, इच्छापुर, विद्यानगर, आनंद, मोरवी, दुलियाजान, डिब्रोई, डिब्रूगढ़, मोरान, नहरकटिया, सिवसागर, नजीरा, सिमालुगुड़ी तथा तिनसुखिया के शहरों में की जा रही है।

गेल के साथ साथ अन्य कंपनियों ने भी अन्य शहरों में नगर गैस वितरण परियोजनाओं के लिए अपनी रूचि अभिव्यक्ति की है।

नगर गैस वितरण परियोजनाओं का क्रियान्वयन गैस की उपलब्धता, आवश्यक बुनियादी सुविधाओं की शुरूआत तथा आर्थिक व्यवहार्यता से जुड़ा है।

(घ) से (च) राजस्थान के शहरों में नगर गैस वितरण परियोजनाओं की शुरूआत के लिए एक संयुक्त उद्यम कंपनी गठन के उद्देश्य से गेल ने एच पी सी एल के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। प्राकृतिक गैस की उपलब्धता, आवश्यक बुनियादी सुविधाओं की स्थापना तथा आर्थिक व्यवहार्यता को ध्यान में रखते हुए परियोजनाओं का क्रियान्वयन किया जाएगा।

विमानपत्तन विनियामक प्राधिकरण की स्थापना

2561. श्री जे.एम. आरून रशीद :
श्री किन्जरपु येरन्नायडु :
श्री रनेन बर्मन :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश में विभिन्न घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तनों के कार्यकरण की निगरानी करने हेतु विनियामक प्राधिकरण की स्थापना करने की योजना बना रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में विधान का अधिनियमन किए जाने की संभावना है;

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

(घ) इस दिशा में सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (घ) एरोनॉटिकल सेवाओं के लिए टैरिफ संचरना का निर्धारण, समीक्षा तथा अनुमोदन करने तथा भारतीय हवाई अड्डों के प्री सेट निष्पादन के मानदण्डों की मानिटरिंग करने के मुख्य उद्देश्य के साथ हवाई अड्डा आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (एरा) की स्थापना करने के लिए प्रस्ताव को कैबिनेट ने अनुमोदित कर दिया है। भारतीय हवाई अड्डा आर्थिक विनियामक प्राधिकरण बिल, 2007 पर विचार–विमर्श करने के लिए संसद में पेश करने हेतु सभी आवश्यक कदम/कार्रवाई कर ली गई है।

तेज गति वाली ट्रेन

2562. श्री के.एस. राव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार यात्रियों की सुरक्षा हेतु सुरक्षा आयुक्त से परामर्श करके आधुनिकीकरण के भाग के रूप में सुपरफास्ट ट्रेनों की गति को बढ़ाकर 150 किमी. प्रति घंटा अथवा अधिक करने तथा उनके अनुरूप अवसंरचना एवं प्रचालन विशेषताओं को विकसित करने का है;

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

(ग) नई सुरक्षा विशेषताओं से सुसज्जित निर्विघ्न चलने में सक्षम नए डिजाइन में बने यात्री अनुकूल कोच के उत्पादन में वृद्धि करने और वर्ष 2010 तक सभी अधिक गति वाली लंबी दूरी की सुपरफास्ट ट्रेनों के लिए इन रेकों के कोच बनाने हेतु आगे क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) इन कोचों की विशिष्ट प्रौद्योगिकीय विशेषताएं क्या हैं जिनसे ये अधिक आरामदायक और अधिक गति पर चलते समय सुरक्षित रहते हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) भारतीय रेलों द्वारा सभी सुपरफास्ट गाड़ियों की गति बढ़ाकर 150 कि. मी. प्रति घंटा करने की कोई योजना नहीं है।

बहरहाल, भारतीय रेलवे ने अपनी प्रथम शताब्दी को 150 कि.मी. प्रति घंटा चलाने की योजना बनाई थी। भारतीय रेल ने 15.2.2006 से नई दिल्ली–आगरा खंड पर 150 कि.मी. प्रति घंटे की गति से भोपाल शताब्दी चलाई है तथा नई दिल्ली–कानपुर–लखनऊ खंड को भी 150 कि.मी. प्रति घंटे से गाड़ी चलाने के लिए उपयुक्त बनाने के लिए पहचान की गई है।

(ग) और (घ) इस समय, कपूरथला के रेल डिब्बा कारखाने में 150 कि.मी. प्रति घंटे की गति से चलने वाली गाड़ियों को चलाने के लिए डिब्बों के निर्माण के लिए अपेक्षित अवसंरचनात्मक तथा डिजाइन क्षमता उपलब्ध है। रेलों द्वारा सभी गाड़ियों को 150 कि.मी. प्रति घंटे से चलाने के लिए फिलहाल कोई योजना नहीं है। इन नए डिजाइन वाले सवारी डिब्बों में कई नई विशेषताएं हैं तथा सुविधाएं हैं जैसे श्रेष्ठ बोगी

तथा सस्पेंशन के कारण यात्रियों के लिए बेहतर यात्री सुविधाएं, भीतरी सौंदर्य, श्रेष्ठ तकनीक वाले शौचालय, एंटी–क्लाइम्बिंग विशेषताओं के माध्यम से उच्च गति संभाव्य संरक्षा में वृद्धि, तेज गति के लिए अनिवार्य आधुनिक ब्रेक प्रणाली, जंग से रोकथाम के लिए उच्च गुणवत्ता वाली सामग्री, हल्का भार, प्रति सवारी डिब्बा उच्चतर यात्री क्षमता इत्यादि।

प्रोजेक्ट प्रियदर्शिनी

2563. श्री ई.जी. सुगावनम : क्या **पर्यटन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने महिलाओं को पर्यटन उद्योग के महत्वपूर्ण क्षेत्र में लाने हेतु "प्रोजेक्ट प्रियदर्शिनी" आरंभ की है;

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

(ग) क्या इस प्रोजेक्ट में महिलाओं को किसी वित्तीय सहायता सहित कोई प्रशिक्षण प्रदान किया जा रहा है; और

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

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) महिलाओं की क्षमता विकसित करने के लिए सेवा प्रदाताओं हेतु क्षमता निर्माण की मौजूदा योजना के अंतर्गत पर्यटन मंत्रालय की एक पहल, "प्रोजेक्ट प्रियदर्शिनी" में टैक्सी प्रचालन आदि सहित पर्यटन क्षेत्र से सम्बद्ध विभिन्न व्यवसायों में चयनित महिलाओं के प्रशिक्षण की परिकल्पना की गई है।

(ग) और (घ) वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान मंत्रालय ने इस प्रोजेक्ट के अंतर्गत महिलाओं के प्रशिक्षण हेतु कोई निधि स्वीकृत नहीं की है।

असम में रेल संपर्कों की अदला-बदली

2564. श्री मणी कुमार सुब्बा : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने असम और पूर्वोत्तर रेल के अन्य भागों में वर्षा ऋतु और बाढ़ के समय में पूर्वोत्तर रेल के लमडिंग और अन्य खंडों में रेल संपर्कों की अदला–बदली से उत्पन्न स्थिति से निपटने हेतु कार्य योजना बनाने के लिए उच्चस्तरीय बैठक बुलाई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और तैयार की गई कार्ययोजना की लागत कितनी है; और

(ग) इस कार्य योजना को कार्यान्वित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) रेलवे पहले से ही समस्या का सामना कर रही है क्योंकि पूर्वोत्तर रेलवे के लमडिंग और अन्य खंड बाढ़ के दौरान आपस में बदल जाते हैं। यह पाया गया है कि यह समस्या विशेषतः मीटर आमान खंड पर है। खंडों के आमान परिवर्तन के दौरान यह ध्यान रखा गया है कि अभूतपूर्व वर्षा और बाढ़ की स्थिति को छोड़कर जहां तक संभव हो सके रेल संपर्कों की अदला–बदली न हो।

(ख) चूंकि किए गए उपाय आमान परिवर्तन कार्यक्रम के भाग हैं इसलिए पृथक विवरण और लागत का हिसाब नहीं रखा जाता है।

(ग) उपरोक्त (क) और (ख) में इसका उत्तर दे दिया गया है।

पूर्वोत्तर क्षेत्र में केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारक

2565. श्री जोवाकिम बखला : क्या **संस्कृति मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पूर्वोत्तर क्षेत्र में केन्द्र द्वारा संरक्षित स्मारकों का ब्यौरा क्या है;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इनमें से प्रत्येक स्मारक हेतु आबंटित धनराशि का ब्यौरा क्या है;

(ग) इनमें से प्रमुख स्मारकों को पर्यटन केन्द्रों के रूप में विकसित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों से कितना राजस्व अर्जित किया गया है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) और (ख) उत्तर–पूर्वी क्षेत्र में राष्ट्रीय महत्व के रूप में घोषित 82 स्मारक/स्थल हैं। इन स्मारकों/स्थलों तथा उन पर पिछले तीन वर्षों के दौरान किए गए व्यय का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण ने महत्वपूर्ण और अधिक दर्शनीय स्मारकों पर पेयजल, प्रसाधन सुविधाएं, पहुंच मार्गों, बेंचों जैसी पर्यटक सुविधाएं प्रदान करने के अलावा, राष्ट्रीय महत्व के रूप में घोषित स्मारकों/स्थलों का संरक्षण, परिरक्षण, अनुरक्षण तथा उनका पर्यावरण संबंधी विकास करके नियमित मरम्मत की हैं।

(घ) पिछले तीन वर्षों के दौरान इन स्मारकों से अर्जित राजस्व का ब्यौरा निम्नानुसार है :–

वर्ष	राशि
2004–05	8.75 लाख रुपये
2005–06	8.57 लाख रुपये
2006–07	6.76 लाख रुपये

विवरण

उत्तर पूर्वी क्षेत्र में केन्द्रीय संरक्षित स्मारकों और उन पर पिछले तीन वर्षों के दौरान किए गए व्यय का ब्यौरा

क्र. सं.	स्मारक/स्थल, स्थान तथा जिला का नाम	2004–05	2005–06	2006–07
1	2	3	4	5
अरुणाचल प्रदेश				
1.	भीष्मकनगर में अवशेष, मिशमी, जिला दिबांग घाटी	655242	398952	488456
2.	खंडहर, भालुकपोंग, पश्चिम कामेना	–	–	–
3.	ताम्र मंदिर के खण्डहर, (ताम्रेश्वरी मंदिर) पाया के निकट, जिला लोहित	–	–	–
	कुल	655242	398952	488456
असम				
1.	कचारी खण्डहर, खासपुर, जिला कचार 1. एक छोटा अर्द्धनिर्मित आवास गृह 2. बाराद्वारी 3. पूर्वी दीवार 4. सिंह दरवाजा 5. रानाहांडी का मंदिर तथा 7 व 8 दो छोटे मंदिर	1305916	937140	690000
2.	ईदगाह, रंगमती हिल, जिला डुबरी	176966	21664	12000
3.	रंगमती मस्जिद, रंगमती हिल, जिला धुबरी	100000	3664	12000
4.	श्री सूर्यपहाड खण्डहर, दसभुजा देवस्थान, जिला गोलपाडा	1156730	875034	533273
5.	मिस्टर बी.जे. स्टॉ की कब्र पर स्मारक गोलपाड़ा, जिला गोलपाड़ा	–	–	–
6.	लेफ्टिनेंट क्रेसवेल का मकबरा, गोलपाड़ा, जिला गोलपाड़ा	–	–	–
7.	प्राचीन गुफाएं, जोगीघोपा, जिला बोगाईगांव	85170	91924	481649
8.	एकाश्म, कासोमारी पठार, जिला गोलाघाट	–	–	40000
9.	सिवदोल, नेघरीटिंग, जिला गोलाघाट	411987	20500	427167
10.	उर्वशी द्वीप पर नक्काशियां, अभिलेख तथा स्थम्भ, गुवाहाटी, जिला कामरूप	–	–	–
11.	विष्णु जनार्दन का प्रतिनिधित्व करने वाली शैलकृत मूर्तियां, गुवाहाटी, जिला कामरूप	18004	–	–

1	2	3	4	5
12.	पोआ मक्का मस्जिद के अन्दर प्रस्तर अभिलेख, हाजो, जिला कामरूप	–	–	–
13.	श्री केदार मंदिर, हाजो, जिला कामरूप	–	458895	274000
14.	श्री गणेश मंदिर, हाजो, जिला कामरूप	–	25000	10000
15.	श्री कामेश्वर मंदिर, हाजो, जिला कामरूप	–	64000	604290
16.	दुआरगरिल एक शैल अभिलेख, कामाख्या हिल, जिला कामरूप	8988	–	–
17.	शैलकृत आकृतियां, कामख्या हिला, जिला कामरूप			
	1. नृत्य करते हुए भैरव,			
	2. गणेश की आकृतियां–2	540721	355868	25000
	3. नरकासुर की आकृति			
	4. चार हाथों वाली भैरवी			
	5. छोटी शिखर वेदी			
	6. शिव लिंग–12,			
	7. पत्थर का प्रवेशद्वार–1	10466		10000
	8. दो हाथों वाली भैरवी			
18.	शैलकृत मंदिर, माइबोंग, जिला उत्तर कचार हिल	–	–	–
19.	दो उत्कीर्ण प्रस्तर, माइबोंग, जिला उत्तर कचार हिलस	–	–	–
20.	बोलोसाओं, एकाश्म समूह, उत्तर कचार हिल्स जिला उत्तर कचार हिल्स	–	–	–
21.	डेरेबारा, एकाश्म समूह, उत्तर कचार हिल जिला उत्तर कचार हिल	–	–	–
22.	खारतोंग एकाश्म समूह, उत्तर कचार हिल जिला उत्तर कचार हिल	–	–	–
23.	कोबाक, एकाश्म समूह, उत्तर कचार हिल, जिला उत्तर कचार हिल्स	–	–	–
24.	चार मैदानों का समूह, जिला कचार हिल चराईदेव, जिला सिबसागर	286254	466821	1199931
25.	अहोम राजा का महल, गढ़गांव, जिला सिबसागर	172514	67847	34964

1	2	3	4	5
26.	विष्णुदोल, गौरीसागर, जिला सिबसागर	27994	–	--
27.	देवीदोल, गौरीसागर, जिला सिबसागर	36888	–	300042
28.	सिवदोल, गौरीसागर, जिला सिबसागर	156083	284354	--
29.	गौरीसागर हौज, गौरीसागर, जिला सिबसागर	–	–	--
30.	विष्णुदोल, ज्वायसागर, जिला सिबसागर	499453	439254	38798
31.	देवीदोल, ज्वायसागर, जिला सिबसागर	26946	9000	--
32.	घनश्याम का मकान, ज्वायसागर जिला सिबसागर	95862	9995	5000
33.	गोलाघर या मैगजीन हाउस, ज्वायसागर, जिला सिबसागर	54897	7956	6600
34.	अहोम राजाओं का कारेंगघर, ज्वायसागर, जिला सिबसागर	670945	1186444	901399
35.	रंगघर मंडप, ज्वायसागर, जिला सिबसागर	15000	15992	9000
36.	सिवदोल, ज्वायसागर, जिला सिबसागर	56015	14983	4956
37.	रंगनाथदोल, मेटेका, जिला सिबसागर	–	–	--
38.	विष्णुदोल, सिबसागर, जिला सिबसागर	15251	–	--
39.	देवीदोल, सिबसागर, जिला सिबसागर	7968	4992	–
40.	सिबसागर हौज के किनारे अहोम काल की आठ तोपें, सिबसागर जिला सिबसागर	122458	10000	–
41.	सिवदोल, सिबसागर, जिला सिबसागर	–	–	299354
42.	बोरदोल मंदिर, विश्वनाथ, जिला सोनितपुर	47415	9984	5000
43.	लेफ्टिनेंट लेविस वान सेडन की कब्र, विश्वनाथ, जिला सोनितपुर	24910	9998	5000
44.	लेफ्टिनेंट थॉमस केनेडी की कब्र, विश्वनाथ, जिला सोनितपुर	–	–	–
45.	उमाटुमनि द्वीप पर सकरेश्वर नामक चट्टान विश्वनाथ, जिला सोनितपुर	41515	9984	5000

1	2	3	4	5
46.	विश्वनाथ शिवलिंग नामक चट्टान विश्वनाथ, जिला सोनितपुर	–	–	–
47.	घांडी मंदिर, एन.सी. कामदयाल, जिला सोनितपुर	–	–	–
48.	खण्डहर, सिंगरी हिल, जिला सोनितपुर	244649	89864	5000
49.	बामुनी हिल्स पर मठ अवशेष, तेजपुर जिला सोनितपुर	102650	34984	279938
50.	टीला तथा प्रस्तर मंदिर के खंडहर दहपारबेटिया, जिला सोनितपुर	53887	9984	10000
51.	ब्रह्मपुत्र के किनारे पर शैल अभिलेख, तेजपुर, जिला सोनितपुर	–	–	–
52.	चुम्भेरी अहाता में मूर्तियां, तेजपुर, जिला सोनितपुर	–	–	–
53.	हयाग्रिवा, माधव मंदिर, हाजो, जिला कामरूप	110000	961756	786140
54.	सम्राट शेरशाह की तोप, सादिया, जिला तिनसुकिया	–	–	–
55.	मुगल नव्वारा से संबंधित दो स्वीवेल तोपें, जिला तिनसुकिया	–	–	–
	कुल	6684502	6497881	7015501
मणिपुर				
1	विष्णु का मंदिर, विष्णुपुर, जिला विष्णुपुर	–	–	45000
	कुल	–	–	45000
मेघालय				
1.	उम–न्याकनेथ पर महापाषाणी पुल, जराएम तथा सिंदई के बीच, जिला जयन्तिया हिल्स	270000	510850	80000
2.	जोवाई और जरैन के बीच के नाम से मशहूर महापाषाणी पुल, सम्राट, मापुट, जिला जयन्तिया हिल्स	–	–	–
3.	उम, कुम्बेह पर महापाषाणी पुल, जिला जयन्तिया हिल्स	20000	–	–

1	2	3	4	5
4.	यू. मावथव–दुर–ब्रियू का प्रस्तर, स्मारक, नरतियांग, जिला जयन्तिया हिल्स	–	–	--
5.	हौज, सिंडई, जिला जयन्तिया हिल्स	–	–	--
6.	यू मावथोह, दुर का प्रस्तर स्मारक, भोई कन्टी, जिला पूर्व खासी हिल्स	–	–	--
7.	स्कॉट के स्मारक, चेरापूंजी, जिला पूर्व खासीहिल्स	–	–	--
8.	मणिपुर स्मारक, शिलॉंग, जिला पूर्व खासी हिल्स	–	–	--
	कुल	290000	510850	80000
नागालैंड				
1.	किला के अवशेष (दीमापुर खण्डहर), दीमापुर, जिला कोहिमा	793696	628843	100000
2.	मि. जी एच दामन्त, मैजर कुक तथा सुबेदार नूरबीर साही के स्मारक, खोनोमा, जिला कोहिमा	–	–	--
3.	मि. दामन्त की याद में प्रस्तर केर्न, कोहिमा, जिला कोहिमा	–	–	--
4.	लेफ्टिनेंट एच फोरबेब की कब्र, सुचिमा, जिला कोहिमा	–	–	--
	कुल	793696	628843	100000
त्रिपुरा				
1	उनाकुटी तीर्थ की मूर्तियां तथा शैलकृत रिलीफ, उनाकुटी रांगे, जिला उत्तर त्रिपुरा	1174514	830425	426830
2	प्राचीन अवशेष, बक्सानगर, पश्चिम त्रिपुरा	703264	1909100	2072712
3	गुनावटी मंदिर समूह, राधा किशोरपुर, जिला दक्षिण त्रिपुरा	25000	39841	12480
4	चतुरदास देवता का मंदिर, राधा किशोरपुर, जिला दक्षिण त्रिपुरा	274565	368639	37440
5	भूबनेश्वरी मंदिर, राजनगर, जिला दक्षिण त्रिपुरा	106938	22965	19970

1	2	3	4	5
6.	ठकुरानी टीला, पश्चिम पिलाक, जिला दक्षिण त्रिपुरा	344739	49938	30000
7.	श्यामसुन्दर आश्रम टीला नाम से प्रसिद्ध प्राचीन टीला बैखोर जोलाईबारी, जिला दक्षिण त्रिपुरा	592843	56000	887819
8.	पूजा खोला नाम से प्रसिद्ध प्राचीन टीला, पश्चिम पिलाक, जिला दक्षिण त्रिपुरा	–	–	–
	कुल	3221863	3276900	3487251
सिक्किम				
1	दुबी मठ, ख्योचोड फालवी	–	300000	250000
2	युकसाम के निकट नोरबूगंग की राज, सिंहासन गद्दी, ख्योचोड फालवी	–	200000	90000
3	सिक्किम की प्राचीन राजधानी का राडबेन्सटे, स्थल, ख्योचोड फालवी मठ का वन क्षेत्र, एस्टेट, पेमार्योंग्त्से मठ का वन क्षेत्र	2493000	600000	400000
	कुल	2493000	1100000	740000

एयर इंडिया एक्सप्रेस की उड़ानें

2566. श्री के.सी. पल्लानी शामी : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) एयर इंडिया एक्सप्रेस की उड़ानें किन-किन देशों को जाती हैं;

(ख) क्या एयर इंडिया एक्सप्रेस अनेक देशों से अपनी उड़ानें शुरू करने हेतु स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रही है;

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

(घ) क्या एअर इंडिया एक्सप्रेस और एलायंस एयर का एकल कंपनी में विलय किए जाने का प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) एअर इंडिया एक्सप्रेस यूनाइटेड अरब अमीरात, ओमान, दोहा, बहरीन, श्रीलंका तथा सिंगापुर के लिए अपनी उड़ानें प्रचालित कर रही है।

(ख) और (ग) एअर इंडिया एक्सप्रेस शीघ्र ही ढाका तथा क्वालालाम्पुर के लिए/से अपनी उड़ानें प्रचालित करेगी, जिसके लिए द्विपक्षीय अधिकार उपलब्ध हैं तथा एअर इंडिया एक्सेप्रस को प्रचालनों हेतु नामित किया गया है। प्रचालनों के आरम्भ होने से पूर्व एअर इंडिया एक्सप्रेस द्वारा प्रक्रियात्मक औपचारिकताएं पूरी करना अपेक्षित है।

(घ) और (ङ) एअर इंडिया एक्सप्रेस तथा एलांएस एअर क्रमशः एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस की सहायक कंपनियों द्वारा प्रचालित की जाती है। एअर इंडिया एक्सप्रेस की अन्तर्राष्ट्रीय प्रचालनों के अतिरिक्त घरेलू प्रचालन आरंभ करने की भी योजनाएं हैं। सरकार ने एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइंस को एक नई कंपनी में विलय करने का निर्णय पहले ही ले लिया है।

तीसरी/चौथी रेल लाइनों को बिछाया जाना

2567. श्री एस.के. खादवेनथन : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का देश में विभिन्न खंडों के बीच तीसरी/चौथी लाइनें बिछाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य हेतु किन-किन खंडों की पहचान की गई है; और

(ग) तीसरी/चौथी लाइनों को कब तक बिछाए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) तीसरी लाइन बिछाने के लिए निम्नलिखित खंडों पर सर्वेक्षण शुरू किए गए हैं :–

क्र.सं.	खंड का नाम
1.	इगतपुरी–भुसावल
2.	भद्रक–नेरगुण्डी
3.	बरईपुर–सियालदह
4.	झांसी–बीना
5.	बल्लारशाह–काजीपेट
6.	काजीपेट–विजयवाड़ा–गुडूर
7.	रेनिगुंटा–अराकोणम
8.	सिंकदराबाद–भौंगीर
9.	दुर्ग–नागपुर
10.	इटारसी–नागपुर–वर्धा–बल्लारशाह
11.	झारसुगुडा–चंपा
12.	चक्रधरपुर–बोंडामुण्डा
13.	चक्रधर तक पेंडरसाली–राजखरसवान के विस्तार के रूप में तीसरी लाइन
14.	राजखरसवान तक विस्तारित डोंगरापोसी–पेंडरासाली के बीच तीसरी लाइन
15.	खड़गपुर–झारसुगुडा
16.	राजखरसवान–आदित्यपुर
17.	भोपाल–इटारसी
18.	रतलाम–वडोदरा
19.	वीरमगाम–अहमदाबाद

चौथी लाइन के लिए फिलहाल कोई सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर नहीं है।

(ग) प्रस्ताव सर्वेक्षण स्तर पर हैं। कार्य शुरू करने का निर्णय अन्यथा सर्वेक्षण रिपोर्ट पर निर्भर करेगा।

तेल की खोज हेतु मुंबई हाई का पुनर्विकास

2568. श्री नवीन जिन्दल : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओ एन जीसी तेल के उत्पादन में वृद्धि करने हेतु अपने मुंबई हाई–फील्ड का पुनर्विकास करने की योजना बना रहा है;

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

(ग) इससे कच्चे तेल और गैस के उत्पादन में कितनी वृद्धि होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) मुंबई हाई क्षेत्र में तेल उत्पादन में गिरावट को रोकने के लिए आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन (ओ एन जी सी) द्वारा 2000–01 से पुनर्विकास कार्यक्रम के रूप में मुख्य पहलें शुरू की गई थी। इन परियोजनाओं में मुंबई हाई उत्तर (एम एच एन) तथा मुंबई हाई दक्षिण (एच एम एस) पुनर्विकास परियोजनाएं शामिल हैं। इन परियोजनाओं के लिए परिकल्पित निवेश अप्रैल, 2007 में पूरा कर लिया गया है। इन परियोजनाओं के कार्यान्वयन से मुंबई हाई क्षेत्र से उत्पादन में गिरावट को सफलतापूर्वक रोक दिया गया है।

मुंबई हाई उत्तर के एल – III भण्डार के ए1 लेअर के अतिरिक्त विकास की एक परियोजना इस समय कार्यान्वित की जा रही है और वर्ष 2007–08 के दौरान पूरी हो जाएगी।

उच्च उत्पादन स्तर बनाए रखने तथा मुंबई हाई क्षेत्र से तेल की रिकवरी में और सुधार करने की दृष्टि से ओ एन जी सी द्वारा पुनर्विकास कार्यक्रम के अगले चरण के लिए संभाव्यता अध्ययन किया जा रहा है।

पुनर्विकास कार्यक्रम के अगले चरण में किए जाने वाले प्रस्तावित निवेश की मात्रा तथा संभावित कच्चे तेल व गैस उत्पादन की वृद्धि संभाव्यता अध्ययन पर निर्भर होगी।

मंदबुद्धि बच्चों हेतु आवासीय स्कूल के लिए प्रस्ताव

2569. श्री प्रतीक पी. पाटील : क्या **सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र में दमानदेव शिक्षण प्रसारक मंडल नामक एनजीओ ने मंदबुद्धि बच्चों हेतु आवासीय स्कूल के क्षेत्र में परियोजना प्रस्ताव के लिए आवेदन किया है और प्रमाण–पत्र के लिए अनुरोध किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार द्वारा प्रस्ताव को स्वीकृति देकर प्रमाण–पत्र प्रदान किया गया है; और

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

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुबुलक्ष्मी जगदीशन) : (क) इस गैर–सरकारी संगठन ने ऑटिज्म, प्रमस्तिष्क अंगघात, मानसिक मंदता एवं बहुविकलांगता व्यक्तियों के कल्याणार्थ राष्ट्रीय न्यास में पंजीकरण हेतु आवेदन किया है। तथापि, मानसिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए आवासीय स्कूल का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग) संगठन को प्रमाण–पत्र स्वीकृत नहीं किया गया है क्योंकि उसने क्रिया–कलाप रिपोर्ट, भवन का स्वामित्व तथा लाभार्थियों की सूची सहित अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किए।

पायलटों हेतु पात्रता मानदंड

2570. श्री मिलिन्द देवरा : क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पायलट बनने के इच्छुक आवेदकों हेतु निर्धारित मानदंड क्या हैं;

(ख) क्या नागर विमानन महानिदेशालय ने पायलट बनने के इच्छुक आवेदकों की पात्रता शर्तों के साथ अन्य पहलुओं की समीक्षा करने हेतु कोई समिति गठित की है;

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

(घ) क्या विज्ञान के अतिरिक्त अन्य विषय के छात्रों को भी कमर्शियल पायलटों हेतु परीक्षा देने की अनुमति प्रदान किए जाने की संभावना है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) पायलट बनने के मापदंड विमान नियम, 1937 के अनुसूची–II खंड जे के एम तथा एन में दिए गए हैं। उड़ान संबंधी अन्य अनुभवों, चिकित्सा स्वास्थ्यता आदि के अतिरिक्त वाणिज्यिक पायलट लाइसेंस हेतु प्रार्थी को गणित तथा भौतिकी के साथ 10+2 की शैक्षणिक योग्यता भी प्राप्त होनी चाहिए।

(ख) से (ङ) पायलट परीक्षा प्रणाली की समीक्षा के लिए एक समिति का गठन किया गया है ताकि अन्तर्राष्ट्रीय नागर विमानन संगठन (आईसीएओ) अनुबंध–I तथा अन्तर्राष्ट्रीय विनियमों के साथ इसकी अनुरूपता सुनिश्चित की जा सके। समिति पात्रता शर्तों, विशेषाधिकारों आदि के संबंध में विमान नियमावली की अनुसूची–II में समाविष्ट वाणिज्यिक पायलटों तथा एयरलाइन पायलटों से संबंधित खंडों की समीक्षा करेगी तथा इस मामले में उपयुक्त सिफारिश करेगी। समिति द्वारा अभी अपनी रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जाना है।

[हिन्दी]

हिमालय क्षेत्र में गैस और तेल की खोज

2571. प्रो. प्रेम कुमार धूमल : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार अब हिमालय क्षेत्र में गैस और तेल की खोज की दिशा में ध्यान दे रही है क्योंकि हिमालय क्षेत्र से संग्रहीत आंकड़ों के विश्लेषण से वैज्ञानिक इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि इस क्षेत्र में पेट्रोल और गैस पाए जाने की भारी संभावना है;

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

(ग) इस कार्य पर कितनी धनराशि खर्च की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (ग) वर्तमान में आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन (ओ एन जी सी) अन्वेषण कार्यकलाप चलाने के लिए उत्तर पश्चिमी हिमालयाई क्षेत्र में हिमाचल प्रदेश राज्य में दो पेट्रोलियम अन्वेषण लाइसेंसों नामतः कांगड़ा–मंडी और एच एफ–ओ एन एन–2001/1 की धारक है।

अन्वेषण ब्लाक एच एफ–ओ एन एन–2001/1 नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एन ई एल पी) के तीसरे दौर में मैसर्स ओ एन जी सी को अवार्ड किया गया था। प्रचालक ने 245 लाइन कि.मी. (एल के एम) 2डी, 100 व. कि.मी. भूरासायनिक सर्वेक्षण और 124 व. कि.मी. भूगर्भीय सर्वेक्षण किया है। प्रचालक ने मार्च, 2007 तक 7.41 मिलियन अमरीकी डालर का व्यय किया है।

जम्मू कश्मीर राज्य में हिमालयाई क्षेत्र, हिमाचल प्रदेश और तराई के क्षेत्रों में पहचान किए गए कुछ अन्वेषण ब्लाक एन ई एल पी के अगले दौर में प्रस्तावित किए जाने की संभावना है।

[अनुवाद]

दावणगेरे रेलवे स्टेशन पर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का ठहराव

2572. श्री जी.एम. सिद्देश्वर : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यशवंतपुर और दिल्ली के बीच चलने वाली संपर्क क्रांति एक्सप्रेस (ट्रेन सं 2629 और 2630) कर्नाटक राज्य में केवल तुमकुर, हुबली और बेलगाम रेलवे स्टेशनों पर ठहरती है;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे को कर्नाटक में दावणगेरे के लोगों की ओर से इस ट्रेन को दावणगेरे रेलवे स्टेशन पर ठहराने हेतु अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(ग) यदि हां, तो इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) 1.8.2007 से दावणगेरे पर 2629/2630 निजामुद्दीन–यशवंतपुर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का ठहराव मुहैया करा दिया गया है।

[हिन्दी]

पश्चिम मध्य रेलवे में
रिक्त पद

2573. श्री रघुवीर सिंह कौशल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम मध्य रेल के प्रत्येक मंडल में कितने पद रिक्त हैं; और

(ख) उक्त पदों को भरने के लिए अब तक क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) 31.07.2007 को पश्चिम मध्य रेलवे के भोपाल, जबलपुर तथा कोटा मंडलों में रिक्त पदों की संख्या क्रमशः 1784, 2697 तथा 1579 है।

(ख) विभागीय पदोन्नति तथा सीधी भर्ती के द्वारा इन रिक्तियों को भरे जाने के लिए अपेक्षित कदम उठाए जा रहे हैं। सीधी भर्ती कोटा के अंतर्गत भर्ती के लिए रेल भर्ती बोर्डों को मांग–पत्र भेजे जा चुके हैं। पश्चिम मध्य रेलवे मे समूह 'घ' कार्मिकों की भर्ती प्रक्रिया चल रही है। पदोन्नति कोटा के अंतर्गत रिक्त पदों को भरने के लिए उपयुक्तता परीक्षाएं नियमित रूप से आयोजित की जा रही हैं।

रेलवे स्टेशनों पर मिलावटी खाद्य
वस्तुओं की बिक्री

2574. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को रेलवे स्टेशनों पर मिलावटी खाद्य वस्तुओं को बेचे जाने की जानकारी है जैसा कि दिनांक 18 मई, 2007 के "जनसत्ता" में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) इस पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है;

(घ) क्या पुलिस और रेलवे के कर्मचारी भी ऐसे मामलों में लिप्त पाये गए हैं;

(ङ) यदि हां, तो क्या रेलवे ने रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को मिलावटरहित खाद्य वस्तुओं की बिक्री की सुविधा प्रदान करने हेतु कोई योजना बनाई है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (ग) 'जनसत्ता' अखबार में 17.5.07 को रेलवे स्टेशनों और गाड़ियों में खानपान सेवाओं पर एक समाचार प्रकाशित हुआ था। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि रेलवे यात्रियों को स्टेशनों और गाड़ियों में उत्तम गुणवत्ता और स्वच्छ खाना मुहैया कराती है। रेलवे और भारतीय रेलवे खानपान और पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) प्राधिकारियों द्वारा नियमित तौर पर खानपान सेवाओं की मॉनिटरिंग की जाती है। रेलवे के स्वास्थ्य प्राधिकारियों द्वारा खाद्य अपमिश्रण अधिनियम (पीएफए) के अनुरूप रेलवे की स्थैतिक और चल खानपान इकाइयों से खाने के नमूने लिए गए हैं।

(घ) जी नहीं।

(ङ) और (च) भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम ने स्वतंत्र खाद्य जांच एजेंसी को लगाया है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि रेलवे में उत्तम गुणवत्ता के खाने की आपूर्ति की जाती है। इसके अलावा समर्पित गुणवत्ता निरीक्षकों को खाने की गुणवत्ता पर लगातार निगरानी रखने के लिए लगाया गया है। लाइसेंसधारक और खानपान विभाग में विभागीय कर्मचारियों की किसी भी लापरवाही के लिए कठोर कार्रवाई जैसे चेतावनी जुर्माना लगाना, अनुशासनिक कार्रवाई, गलती के लिए ठेका रद्द करना आदि की जाती है।

रेलवे स्टेशनों पर खाने की गुणवत्ता पर लगातार निगरानी रखने के लिए गुणवत्ता नियंत्रण और खाने में मिलावट को रोकने के अधिनियम 1954 के तहत समय–समय पर निरीक्षण किए जाते हैं और नमूने भी लिए जाते हैं। अगर किसी मामले में नमूनों की जांच तसल्लीबख्श नहीं पाई जाती तो संबंधित रेलवे के कतिपय विभाग द्वारा आवश्यक दंड/निवारक कार्रवाई की जाती है। अगर किसी मामले में पीएफए अधिनियम के अंतर्गत नमूनों की जांच तसल्लीबख्श नहीं पाई जाती है तो सक्षम न्यायालय में मुकदमा चलाया जाता है।

पीएफए अधिनियम के अंतर्गत खाने के लिए नए नमूनों का ब्यौरा नीचे दिया गया है:–

समयावधि	उठाए गए नमूनों की संख्या	अनुपयुक्त पाए गए नमूने	चलाए गए मुकदमों की संख्या	दंड दिए गए मामलों की संख्या
2006–07	6164	158	28	41

गुणवत्ता नियंत्रण के तहत लिए गए खाने के नमूनों का ब्यौरा

समयावधि	पीएफए अधिनियम के अंतर्गत लिए गए नमूने	अनुपयुक्त पाए गए नमूने	जुर्माने के लिए संस्तुत मामलों की संख्या
2006–07	16399	368	224

पी एस यू की बचतें एवं फिजूल खर्च

2575. श्री जीवाभाई ए. पटेल :
श्री वी.के. दुग्मर :
डा. धीरेंद्र अग्रवाल :
श्री मनसुखभाई डी. वसावा :

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

(क) क्या आपके मंत्रालय के अंतर्गत गैस एवं तेल उपक्रम फिजूल खर्च कर रहे हैं जिसके फलस्वरूप ये उपक्रम गैस एवं तेल की कीमतें बढ़ाकर जनता पर बोझ डाल रही हैं;

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

(ग) क्या सरकार ने इन उपक्रमों की बचतों एवं फिजूल खर्च संबंधी मामलों की जांच की है और सरकार के सामने ऐसे कितने मामले आए हैं जिनमें इन उपक्रमों के कार्यकरण में मितव्ययिता और बचतों के संबंध में लापरवाही देखी गई है;

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान आई ओ सी, जी ए आई एल (गेल), और ओ एन जी सी मुख्यालयों के प्रशासनिक कार्यों पर कितना खर्च हुआ; और

(ङ) ओ एन जी सी में फिजूलखर्च पर अंकुश लगाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रणाधीन सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम तेल और गैस कंपनियों को सरकार द्वारा नवरत्न या लघु रत्न दर्जा दिया गया है। इसके परिणामस्वरूप प्रशासनिक व्यय करने की शक्तियों का संबंधित कंपनियों के सक्षम प्राणिकारी द्वारा प्रयोग किया जाता है। सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम तेल और गैस कंपनियों ने यह सूचित किया है कि उनके प्रशासनिक व्यय में कोई फिजूलखर्ची नहीं है और कंपनियां कोई व्यय करने में कठोर नियंत्रणों का प्रयोग करती है।

(ग) से (ङ) सरकार तिमाही कार्यनिष्पादन समीक्षाओं और कंपनियों के निदेशक मंडल में सरकारी नामितियों के माध्यम से अन्य बातों के साथ साथ ओ एन जी सी सहित सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम तेल और गैस कंपनियों के कार्यकलापों की समीक्षा करती रहती है। पिछले तीन वर्षों के दौरान आई ओ सी, गेल और ओ एन जी सी मुख्यालयों के प्रशासनिक व्ययों पर किया गया व्यय निम्नानुसार था:

(करोड़ रुपए)

	2004–05	2005–06	2006–07
आई ओ सी	56.99	54.74	54.53
गेल	177.00	128.00	115.00
ओ एन जी सी	313.61	360.48	384.15

[अनुवाद]

दुग्ध उत्पादों का उपयोग

2576. श्री सुग्रीव सिंह : क्या **खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश की प्रसंस्करण इकाइयों द्वारा कितने प्रतिशत दुग्ध उत्पादों का उपयोग किया जाता है; और

(ख) इन इकाइयों को प्रदान की गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है?

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री सुबोध कांत सहाय) : (क) भारत में दूध उत्पादन के लगभाग 35% का उपयोग प्रसंस्करण इकाइयों द्वारा किया जाता है जिसमें से संगठित क्षेत्र द्वारा 13% दूध का प्रसंस्करण किया जा रहा है और असंगठित क्षेत्र यानी हलवाइयों और विक्रेताओं द्वारा लगभग 22% दूध का प्रसंस्करण किया जा रहा है।

(ख) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय डेरी प्रसंस्करण उद्योगों के संवर्धन के लिए वित्तीय सहायता उपलब्ध कराता है। खाद्य प्रसंस्करण उद्योगों के प्रौद्योगिकी उन्नयन/आधुनिकीकरण/स्थापना संबंधी योजना स्कीम के तहत मंत्रालय खाद्य प्रसंस्करण यूनिटों को सामान्य क्षेत्रों में संयंत्र और मशीनरी तथा तकनीकी सिविल कार्यों की लागत के 25% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 50 लाख रुपए है और जम्मू–कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड, सिक्किम एवं पूर्वोत्तर राज्यों, अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह, लक्षद्वीप और एकीकृत जनजातीय विकास कार्यक्रम क्षेत्रों समेत दुर्गम क्षेत्रों में 33.33% की दर से जिसकी अधिकतम सीमा 75 लाख रुपये है, सहायता अनुदान के रूप में वित्तीय सहायता देता

है। कच्ची सामग्री के रूप में दूध का इस्तेमाल करने वाले खाद्य प्रसंस्करण यूनिट इस स्कीम के अंतर्गत सहायता के पात्र हैं।

वित्तीय सहायता का तेज गति से वितरण सुनिश्चित करने के लिए मंत्रालय ने इस स्कीम के अंतर्गत 1.4.2007 से अनुसूचित बैंकों/वित्तीय संस्थानों के जरिए संवितरण प्रक्रिया के विकेंद्रीकरण का निर्णय लिया है।

[हिन्दी]

रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु नीति

2577. श्री रशीद मसूद :
श्री हेमलाल मुर्मू :
श्री असादूद्दीन ओवेसी :
श्री सुबाष सुरेशचंद्र देशमुख :
श्री रघुराज सिंह शाक्य :
श्री के.एस. राव :
डा. एम. जगन्नाथ :
श्री वसुदेव आचार्य :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल ने अपनी अप्रयुक्त खाली पड़ी भूमि को पट्टे पर देने के लिए कोई नीति तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो इस नीति का ब्यौरा क्या है और इसके लिए क्या मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं;

(ग) ऐसी भूमि के वाणिज्यिक विकास हेतु चल रही/लंबित परियोजनाओं का जोन-वार ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस संबंध में आरएलडीए और आईआरसीटीसी की क्या भूमिका है और विभिन्न पक्षों के साथ उनके द्वारा किए गए समझौतों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) रेलों को रिक्त भूमि अपने भावी विकासात्मक कार्यों के लिए अपेक्षित है। बहरहाल, जब तक के लिए रेलों को यह भूमि परिचालनिक उपयोग के लिए अपेक्षित होगी, इस भूमि का उपयोग विभिन्न लघु-अवधि के लिए जैसे वाणिज्यिक लाइसेंसिंग, वाणिज्यिक वृक्षारोपण, फुटकर बाजारों, अधिक अन्न उपजाओ (जी एम एफ) योजना इत्यादि के लिए किया जाता है। इसके अतिरिक्त, जहां संभावना होती है, रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) के माध्यम से भूमि का वाणिज्यिक विकास करने का प्रस्ताव है।

(ख) नीति के अनुसार, वाणिज्यिक वृक्षारोपण तथा वाणिज्यिक विकास योजनाओं के अंतर्गत भूमि का आबंटन पारदर्शी बोली प्रक्रिया का अनुपालन करने के उपरांत खुली निविदा के माध्यम से किया जाएगा। फुटकर बाजारों के लिए भूमि सीमित प्रस्तावों द्वारा क्षेत्र में चल रही तेल कंपनियों को आबंटित की जाएं। वाणिज्यिक लाइसेंसों के अंतर्गत रेलवे भूमि इच्छुक पार्टियों को लदान/उतराई, भंडारण प्रयोजना इत्यादि के लिए वाणिज्यिक लाइसेंसों के अंतर्गत रेलवे भूमि इच्छुक पार्टियों को लदान/उतराई, भंडारण प्रयोन इत्यादि के लिए दी जाती है। इस योजना में, पार्टियों को सामान्य भूमि लाइसेंस फीस के अलावा, रेलों को प्रतिबद्ध यातायात का प्रस्ताव देना अपेक्षित है। अधिक अन्न उपजाओ योनजा के अंतर्गत, केवल पहचान किए गए शहरी क्षेत्रों के ग्रुप 'ग' और 'घ' के रेल कर्मचारियों को रेल भूमि लाइसेंस पर दी जा सकती है।

(ग) रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे गए 92 स्थलों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) गैर-टैरिफ उपायों द्वारा राजस्व के सृजन के लिए रिक्त रेलवे भूमि के वाणिज्यिक उपयोग के विकास के लिए रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन करके रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सांविधिक प्राधिकरण के रूप में स्थापित किया गया है। अभी तक रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा किसी डेवलपर से कोई करार नहीं किया गया है। भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आईआरसीटीसी) की स्थापना स्टेशनों, गाड़ियों तथा अन्य स्थलों पर खानपान एवं आतिथ्य सत्कार सेवाओं का उन्नयन, व्यावसायीकरण तथा प्रबंधन के लिए किया गया है। रेलवे भूमि/आकाश क्षेत्र के वाणिज्यिक विकास में भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम की किसी भूमिका पर विचार नहीं किया गया है।

भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम द्वारा यात्रियों की सुविधा के लिए खानपान एवं आतिथ्य सत्कार सुविधाएं जैसे फूड प्लाजा तथा बजट होटलों को निकटवर्ती स्टेशन क्षेत्र में या ऐसे प्रयोजनों के लिए उपलब स्थान का उपयोग करके शुरू किया जा रहा है। अभी तक भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम द्वारा 43 फूड प्लाजाओं को लाइसेंस पर तथा 20 बजट होटलों के लिए निविदाएं आबंटित की गई हैं।

विवरण

क्र.सं.	रेलवे	स्थल का नाम
1	2	3
1.	पूर्व	बेलघारिया
2.	पूर्व	विधान नगर
3.	पूर्व	हालीशहर
4.	पूर्व	बालीघाट
5.	पूर्व	कांचरापाड़ा

1	2	3
6.	पूर्व	बज–बज
7.	पूर्व मध्य	गौतम बुद्ध संस्थान, गया
8.	पूर्व तट	विशाखापत्तनम (2 स्थल)
9.	उत्तर	रेल संस्थान विधान सभा मार्ग, लखनऊ
10.	उत्तर	दिल्ली–सराय रोहिल्ला
11.	उत्तर मध्य	ग्वालियर
12.	उत्तर मध्य	निराला नगर (कानपुर)
13.	उत्तर मध्य	ईदगाह
14.	उत्तर मध्य	मथुरा जं.
15.	उत्तर मध्य	कम्पू कोठी
16.	पूर्वोत्तर सीमा	करीमगंज
17.	पूर्वोत्तर सीमा	सिलचर
18.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू कूचबिहार
19.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू अलीपुरद्वार
20.	पूर्वोत्तर सीमा	अलीपुरद्वार
21.	पूर्वोत्तर सीमा	कुसौंग
22.	पूर्वोत्तर सीमा	दार्जिलिंग
23.	पूर्वोत्तर सीमा	किशनगंज
24.	पूर्वोत्तर सीमा	कटिहार
25.	पूर्वोत्तर सीमा	जोरहाट
26.	पूर्वोत्तर सीमा	मकुम
27.	पूर्वोत्तर सीमा	शिवसागर
28.	पूर्वोत्तर सीमा	मार्गेरिटा
29.	पूर्वोत्तर सीमा	बर्द्धवान रोड़, सिलीगुड़ी
30.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी के पास ऊपरी सड़क पुल तथा जोरापानी के बीच
31.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी स्टेशन के सामने
32.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी के पावर हाउस के सामने
33.	पूर्वोत्तर सीमा	न्यू जलपाईगुड़ी के पास तीन बत्ती मोड़
34.	पूर्वोत्तर सीमा	नया परिपथन क्षेत्र
35.	पूर्वोत्तर सीमा	महानंदा कॉलोनी सिलीगुड़ी
36.	पूर्वोत्तर सीमा	दार्जिलिंग मोड़ के बगल में
37.	पूर्वोत्तर सीमा	डीजल शेड रोड़, सिलीगुड़ी
38.	पूर्वोत्तर सीमा पूर्वोत्तर सीमा	पंचनाई नदी तथा ट्रांजिट होस्टल, सिलीगुड़ी
39.	पूर्वोत्तर सीमा	सिलीगुड़ी में हॉकर कॉर्नर
40.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव – हाजो गुवाहाटी रोड़
41.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव – हाजो गुवाहाटी रोड
42.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव – अमीनगांव – रंगिया रोड़
43.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव – अमीनगांव – रंगिया रोड़
44.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव – रंगिया राजीव गांधी इन्डोर स्टेडियम
45.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव की साइड – आईआईटी रोड़
46.	पूर्वोत्तर सीमा	कॉनकोर परिसर के पास, अमीनगांव
47.	पूर्वोत्तर सीमा	अमीनगांव – हाजो गुवाहाटी रोड
48.	पूर्वोत्तर सीमा	पांडु न्यू कॉलोनी–I
49.	पूर्वोत्तर सीमा	पांडु न्यू कॉलोनी–I
50.	पूर्वोत्तर सीमा	अदाबारी–पांडु रोड़ पर पांडु
51.	पूर्वोत्तर सीमा	अदाबारी–पांडु रोड़ पर पांडु
52.	पूर्वोत्तर सीमा	अदाबारी–पांडु रोड़ पर पांडु
53.	दक्षिण मध्य	एम एम टी एस स्टेशन–भाररानगर एवं बोराबंदा के बीच
54.	दक्षिण मध्य	उप्पल बस स्टैंड के पास

1	2	3
55.	दक्षिण मध्य	मौला अली–I
56.	दक्षिण मध्य	मौला अली–II
57.	दक्षिण मध्य	गुंतकल
58.	दक्षिण मध्य	गुंतकल
59.	दक्षिण मध्य	औरंगाबाद
60.	दक्षिण मध्य	हिंगोली स्टेशन क्षेत्र
61.	दक्षिण मध्य	आदिलाबाद
62.	दक्षिण मध्य	वसीम स्टेशन
63.	दक्षिण मध्य	मुदखेड
64.	दक्षिण मध्य	हाफीज़ पेट
65.	दक्षिण मध्य	विजयवाड़ा में रेल अस्पताल के पास
66.	दक्षिण मध्य दक्षिण मध्य	टी ए कैम्प स्टाफ क्वार्टर्स के सामने, मौला अली
67.	दक्षिण मध्य	मौलाअली फ्लाईओवर के निकट
68.	दक्षिण पूर्व	बोकारो–I
69.	दक्षिण पूर्व	बोकारो–II
70.	दक्षिण पूर्व	टाटा
71.	दक्षिण पूर्व मध्य	जोन–II/बमियाना
72.	दक्षिण पूर्व मध्य	जोन–II एवं III बमियाना
73.	दक्षिण पूर्व मध्य	जोन–II के सामने/बमियाना
74.	दक्षिण पूर्व मध्य	पी पी यार्ड/बमियाना
75.	दक्षिण पूर्व मध्य	उरकुरा
76.	दक्षिण पूर्व मध्य	कापा
77.	दक्षिण पूर्व मध्य	बारिस अलीगंज
78.	दक्षिण पश्चिम	मल्लेश्वरम रेलवे स्टेशन
79.	दक्षिण पश्चिम	यशवंतपुर
80.	दक्षिण पश्चिम	बंगलोर सिटी
81.	पश्चिम	भावनगर टर्मिनस साइड से मानकवाड़ी स्टेशन
82.	पश्चिम	मानकवाड़ी स्टेशन
83.	पश्चिम	मानकवाड़ी स्टेशन
84.	पश्चिम	तख्तेश्वर स्टेशन
85.	पश्चिम	तख्तेश्वर स्टेशन
86.	पश्चिम	कृष्णनगर
87.	पश्चिम	कृष्णनगर स्टेशन से चाइनेज 246
88.	पश्चिम	जामनगर–ओल्ड स्टेशन एरिया
89.	पश्चिम	मणिनगर–(प.)
90.	पश्चिम	मणिनगर–(पू.)
91.	इंटिग्रल कोच फैक्ट्री, परम्बुर	कक्कापल्लम पदी, चेन्नै

[अनुवाद]

विदेशी विमान कम्पनियों को घरेलू हवाई सेवा प्रदान करना

2578. श्री नरहरि महतो : क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेशी विमान कम्पनियों के लिए घरेलू हवाई सेवा क्षेत्र को खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

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

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

कच्चे तेल का भंडारण

2579. श्री रेवती रमन सिंह : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि चीन ने दिसम्बर, 2006 में अपने स्ट्रेटेजिक भण्डारण टैंकों के लिए 12.4 मिलियन कच्चे तेल का आयात किया है जो सस्ते तेल का फायदा उठाते हुए नवम्बर, 2006 में इसके भण्डारण से 50 प्रतिशत अधिक था;

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

(ग) क्या केन्द्र सरकार भी कच्चे तेल की कम कीमतों के आधार पर भण्डार बनाने के लिए ऐसी ही प्रक्रिया अपनाती है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) और (ख) फैक्ट्स विश्वव्यापी ऊर्जा रिपोर्ट के मार्च, 2007 के अंक के अनुसार दिसम्बर, 2006 में झेनहाई, झेजिआंग प्रान्त में चीनी भंडारण स्थलों के कार्यनीतिक पेट्रोलियम भंडारों (एस पी आर) में 12.4 मिलियन बैरल क्रूड की उतराई की गई। यह नवम्बर, 2006 में 3 और 4 मिलियन बैरल इंजेक्शनों के अतिरिक्त था।

(ग) से (ङ) जी हां। देश की ऊर्जा सुरक्षा में वृद्धि करने और लघु अवधि की आपूर्ति की रुकावटों से रक्षा करने के लिए सरकार ने तीन स्थानों अर्थात् विजाग (1.0 एम एम टी), मंगलौर (1.5 एम एम टी) और पादुर उडिपि (2.5 एम एम टी) में कच्चे तेल के 5 मिलियन मीट्रिक टन (एम एम टी) कार्यनीतिक भंडारण की स्थापना का अनुमोदन कर दिया है। यह परियोजना 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक पूरी होने की संभावना है। सरकार अगले चरण में अपनी कार्यनीतिक भंडार क्षमता और अधिक बढ़ाकर 15 एम एम टी करने की योजना बना रही है।

[हिन्दी]

भेषज कंपनियां

2580. डा. धीरेंद्र अग्रवाल :
श्रीमती संगीता कुमारी सिंह देव :

क्या **रसायन और उर्वरक मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में पंजीकृत भेषज कंपनियों और उनके उत्पादन की कीमत का क्या ब्यौरा है;

(ख) क्या कई अपंजीकृत भेषज कंपनियां देश में दवाइयों का उत्पादन कर रही हैं;

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

(घ) क्या ऐसी भेषज कंपनियों पर अंकुश लगाने के लिए सरकार ने कोई नियम बनाए हैं; और

(ङ) यदि हां, तो उक्त कंपनियों के विरुद्ध सरकार ने क्या कार्रवाई की है?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : (क) स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के अनुसार, देश में लगभग 10,000 औषध इकाइयां हैं और इनका उत्पादन मूल्य लगभग 36,000 करोड़ रुपए है।

(ख) से (ङ) दवा का विनिर्माण राज्य औषध लाइसेंसिंग प्राधिकरण द्वारा जारी वैध दवा लाइसेंस के तहत किया जाना चाहिए। बिना वैध दवा लाइसेंस के दवा का विनिर्माण करना औषध एवं सौंदर्य प्रसाधन अधिनियम और नियमावली के तहत एक दंडनीय अपराध है। राज्य औषध नियंत्रण प्राधिकारियों की यह जिम्मेदारी है कि इस संबंध में कड़ी निगरानी रखें। यदि कोई कंपनी/व्यक्ति बिना वैध लाइसेंस के दवा का विनिर्माण करते हुए पाया जाता है, तो राज्य औषध निरीक्षक द्वारा न्यायालय में अभियोजन दायर करना होता है।

[अनुवाद]

ढांसा-जेतलसर रेल लाइन का आमान परिवर्तन

2581. श्री पी.एस. गढ़वी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ढांसा–जेतलसर मीटर गेज लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो गया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो विलंब के क्या कारण हैं; और

(घ) सर्वेक्षण कार्य कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी हां। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार 104.44 किमी. लंबी इस लाइन के आमान परिवर्तन की लागत 9.98% प्रतिफल की दर सहित 216.97 करोड़ आंकी गई है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

गेल द्वारा जगदीशपुर-हल्दिया पाइप लाइन

2582. श्री सुनील खां : क्या **पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने 876 किमी. लम्बी जगदीशपुर--हल्दिया पाइप लाइन सहित देश की प्राकृतिक गैस की 5 नई पाइप लाइनों के लिए भारतीय गैस प्राधिकरण लि. (गेल) के आशय पत्र (ई ओ आई) आमंत्रित करने के अनुरोध को मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो ये कार्य जिन एजेंसियों को दिया गया है उनका ब्यौरा क्या है और इन कार्यों में कितनी प्रगति हुई है और इन्हें पूरा करने का लक्ष्य क्या है; और

(ग) पश्चिम बंगाल, झारखण्ड और बिहार सहित विभिन्न राज्यों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए गैस के स्रोत क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) जी हां। सरकार ने गैस अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (गेल) को देश में 5 नई प्राकृतिक गैस पाइपलाइनों को बिछाने के लिए प्राधिकार जारी किया है, जिसमें 876 कि.मी. लंबी जगदीशपुर–हल्दिया पाइपलाइन शामिल है।

(ख) पेट्रोलियम और खनिज पाइपलाइन (भूमि में प्रयोक्ता के अधिकार का अर्जन) अधिनियम, 1962 की धारा 3 की उप–धारा (i) के तहत प्रथम अधिसूचना की तारीख से 36 माह के अंदर परियोजना को पूरा किया जाना है।

(ग) पाइपलाइन में द्वि–दिशा प्रवाह की व्यवस्था होगी। जगदीशपुर–हल्दिया पाइपलाइन के लिए निर्दिष्ट गैस का स्रोत द्रवित प्राकृतिक गैस (एल एन जी) है, जिसका अपतट के जी बेसिन क्षेत्र से प्राप्त देशी गैस सहित पेट्रोनेट एल एन जी लिमिटेड तथा हजीरा एल एन जी लिमिटेड द्वारा आयात किया जाता है।

यान/डिब्बों की क्षमता

2583. श्री असादूद्दीन ओवेसी : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने यान/डिब्बों की क्षमता बढ़ाने का प्रस्ताव किया है;

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

(ग) क्या विशेषज्ञों ने डिजायन में बदलाव से यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा से समझौते के विरुद्ध सावधान किया है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में विशेषज्ञों ने क्या दृष्टिकोण दर्शाये हैं;

(ङ) यान/डिब्बों की क्षमता बढ़ाने के साथ–साथ यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए रेलवे द्वारा उठाए गए अथवा उठाए जाने वाले कदम क्या हैं;

(च) क्या रेलवे ने आगामी 8 वर्षों में 10 बिलियन यात्रियों के लक्ष्य के लिए कोई रूपरेखा तैयार की है;

(छ) यदि हां, तो रेलवे द्वारा इस संबंध में तैयार की गई विस्तृत रणनीति क्या है; और

(ज) इस बारे में अनुमानित व्यय कितना होगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) जी हां।

(ख) शयनयान श्रेणी के डिब्बों, वाता. 3–टियर सवारी डिब्बों, प्रथम श्रेणी सवारी डिब्बों और अन्य मिश्रित सवारी डिब्बों जैसे प्रथम वाता. एवं वाता. 3–टियर और वाता. – 2 टियर एवं वाता. 3–टियर सवारी डिब्बों के लिए बढ़ी हुई क्षमता वाले सवारी डिब्बों के ले–आउट विकसित किए गए हैं। बर्थ की क्षमता बढ़ाने का उद्देश्य, मुख्य रूप से एसी–3 टियर और शयनयान श्रेणी के सवारी डिब्बों में लम्बवत अतिरिक्त मध्य बर्थ लगाकर और ट्रांसवर्स साइड में खड़ी चौड़ाई में छोटा मोटा परिवर्तन करके, प्राप्त किया गया है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) इनको अंतिम रूप देने से पूर्व लंबवत मध्य बर्थों को डिजाइन करने और इन्हें उत्थापित करने की व्यवस्था का भलीभांति आकलन किया जाएगा तथा इसकी जांच की जायेगी। यात्रियों की सुरक्षा, सुविधा और आराम सुनिश्चित करने के लिए पूरा ध्यान दिया गया है।

(छ) से (ज) 8 वर्षों के लिए कोई आकलन नहीं किया गया है। बहरहाल, XIवीं योजना के लिए रेलवे कार्यक्रम पर संचालन ग्रुप (डब्ल्यूजी) में 8.4 बिलियन यात्रियों का एक लक्ष्य प्रक्षेपित किया गया है। XIवीं योजना को अभी अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

उड़ीसा में पर्यटन को बढ़ावा देना

2584. श्री बृज किशोर त्रिपाठी :
श्री अर्जुन सेठी :

क्या **पर्यटन मंत्री** दिनांक 27 जुलाई, 2006 के अतारांकित प्रश्न संख्या 432 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उड़ीसा राज्य में 8वीं, 9वीं और 10वीं पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान परियोजना–वार किन–किन परियोजनाओं को मंजूरी और वित्तीय सहायता प्रदान की गई;

(ख) प्रत्येक योजना अवधि के दौरान अनुमोदित, उपयोग की गई राशि का ब्यौरा क्या है और स्थलों पर किये गये वांछनीय विकास का ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान पर्यटन स्थलो/स्थानों में सुधार के

लिए उड़ीसा राज्य सरकार से केन्द्र सरकार को प्राप्त परियोजना प्रस्तावों का ब्यौरा क्या है;

(घ) केन्द्र सरकार द्वारा अब तक मंजूर की गई परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा शेष प्रस्तावों/परियोजनाओं को कब तक मंजूरी दिए जाने की सम्भावना है?

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : (क) से (ङ) 8वीं, 9वीं और 10वीं योजना के दौरान उड़ीसा राज्य को स्वीकृत की गई परियोजनाओं की एक सूची संलग्न विवरण में दी गई है।

8वीं, 9वीं और 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उड़ीसा राज्य के लिए स्वीकृत परियोजनाओं का विस्तृत ब्यौरा निम्नानुसार है:–

(लाख रुपयों में)

क्रम सं.	योजना	स्वीकृत परियोजनाओं की संख्या	स्वीकृत राशि
1.	8वीं	46	940.19
2.	9वीं	63	1316.25
3.	10वीं	37	7235.39

पर्यटन का विकास एवं संवर्धन मुख्यतः राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा किया जाता है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार, गंतव्य/परिपथों के उत्पाद/अवसंरचना विकास और भारी राजस्व सृजक परियोजनाओं को सहायता की योजनाओं के अंतर्गत राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को उन पर्यटन संबंधी परियोजनाओं के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करता है जिनको उनके परामर्श से अभिनिर्धारित किया जाता है।

राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र से प्राप्त परियोजना प्रस्तावों की योजना दिशा–निर्देशों के अनुसार जांच की जाती है और पारस्परिक प्राथमिकता के आधार पर तथा संबंधित शीर्षों के अंतर्गत निधियों की उपलब्धता के आधार पर निधियां जारी की जाती हैं।

परियोजना के क्रियान्वयन की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है। पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्रों के देशीय भारत पर्यटन कार्यालयों के माध्यम से समय–समय पर परियोजनाओं की प्रगति की निगरानी करता है। परियोजना के लिए शेष राशि इसके लिए पूर्व में जारी की गई किश्त के संबंध में पूर्णतः/उपयोगिता प्रमाण–पत्र की प्राप्ति पर ही जारी की जाती है।

विवरण

8वीं, 9वी और 10वी परियोजना के दौरान उड़ीसा राज्य को स्वीकृत परियोजनाएं

(लाख रुपयों में)

क्र. सं	परियोजना का नाम	स्वीकृत राशि
1	2	3
8वीं योजना		
1992-93		
1.	सखी गोपाल में मार्गस्थ सुविधाएं	13.53
2.	पुरी में यात्री निवास	44.85
3.	कटक में बाली यात्रा	12.00
4.	मंखेन्द्रकी के लिए ट्रेकिंग उपकरण	1.99
	कुल	72.37
1993-94		
1.	कोणार्क उत्सव	3.24
2.	बाली यात्रा	12.05
3.	गार्डन उत्सव	0.50
4.	जगन्नाथ मन्दिर के प्रदीप्तिकरण के लिए वित्तीय सहायता	10.00
5.	बीच उत्सव	05.00
6.	गोपालपुर में पर्यटक परिसर	38.23
7.	पैरादीप में पर्यटक परिसर	31.65
8.	मेले और उत्सव	0.00
	कुल	100.67
1994-95		
1.	रायागढ़ में पर्यटक लॉज	25.20
2.	हीराकुड में पर्यटक परिसर	40.30
3.	कोरापुट में पर्यटक परिसर	42.43

1	2	3
4.	नरसिंहनाथ में पर्यटक परिसर	41.23
5.	बीच उत्सव, 1994	10.00
6.	पुरी में सी बीच का प्रदीप्तिकरण	32.81
7.	राजसेरी उत्सव, 1995	01.00
	कुल	193.66

1995-96

1.	बीच क्लीनिंग उपकरण, पुरी	09.30
2.	धौली में सुविधा केन्द्र	20.26
3.	बर्कुल में फ्लोटिंग रेस्तरां	42.89
4.	बदरारामा में पर्यटक लॉज	36.41
	कुल	108.86

1996-97

1.	उप्पेरजोंक में पर्यटक परिसर	08.86
2.	केन्द्रपाड़ा यात्रा	01.00
3.	रामाचण्डी में मार्गस्थ सुविधा	08.86
4.	बिरैंची नारायण मन्दिर का विकास	15.06
5.	रत्नागिरि में स्मारकों का नवीकरण	31.00
6.	ऑल में लक्ष्मीबाड़ा मन्दिर का नवीकरण	07.00
7.	सोनघारा में मार्गस्थ सुविधाएं	28.35
8.	बरीपाड़ा यात्रा	01.00
9.	डंगामल में फोरेस्ट लॉज का उन्नयन	08.86
10.	अमथगढ़ में पर्यटक परिसर	08.86
11.	कपिलाज में पर्यटक परिसर	18.00
12.	उदयगिरि में स्मारकों का नवीकरण	20.00
13.	कोणार्क में ध्वनि एवं प्रकाश–प्रदर्शन	91.85
14.	ललितगिरि में स्मारकों का नवीकरण	25.00
15.	केन्द्रपाड़ा में पर्यटक सूचना सह सांस्कृतिक केन्द्र का निर्माण	99.85
16.	कोणार्क उत्सव	05.00
17.	घाटगांव में मार्गस्थ सुविधा केन्द्र	25.00
18.	काइपादर में मार्गस्थ सुविधा केन्द्र	08.86
19.	सतपाड़ा में मार्गस्थ सुविधाएं	25.00
20.	रथ यात्रा	02.00
21.	केन्द्रपाड़ा में भगवान बलदेव सोन मन्दिर का नवीकरण	07.50
22.	तलचुआ में मार्गस्थ सुविधाएं	08.86
23.	सोहेला में पर्यटक परिसर	08.86
	कुल	464.63
	कुल योग (8वीं योजना)	940.19

9वीं योजना

1997-98

1.	खेरीगढ़ रोड़ में पर्यटक केन्द्र	20.00
2.	जाजपुर में फ्रीडम फाइटर्स मैमोरियल ट्रस्ट सह–पर्यटक परिसर	49.99
3.	बारीपाड़ा में पर्यटक स्वागत केन्द्र	40.00
4.	चांदीखोल में महाबिनाय मन्दिर का नवीकरण	16.66
5.	केन्द्रपाड़ा में बलदेवजी मन्दिर का निर्माण	16.66
6.	रथ यात्रा	04.00
7.	कोणार्क नृत्य उत्सव	05.00
8.	बेलखेंडी में पर्यटक केन्द्र	20.00
9.	धौलीगिरि में जन सुविधाएं	15.00
10.	महेन्द्रगिरि में पर्यटक स्वागत केन्द्र	25.00
11.	नंदनकानन में जन सुविधाएं	15.00
12.	बालासोर में पर्यटक स्वागत केन्द्र	40.00
13.	रत्नागिरि में पर्यटक स्वागत केन्द्र	75.00

1	2	3
14.	ललितगिरि में पर्यटक स्वागत केन्द्र	25.00
15.	गोपालपुर ऑन सी में जन सुविधाएं	13.12
16.	कालीजान द्वीप में जन सुविधाएं	13.76
17.	उदयगिरि में पर्यटक स्वागत केन्द्र	25.00
18.	रानीपुर झरियाल में पर्यटक स्वागत केन्द्र	20.00
19.	बेलार नुआगांव में ग्रामेश्वर महादेव मन्दिर का नवीकरण	03.30
20.	केन्द्रपाड़ा के पाटामुंडै में चन्द्रमौली मन्दिर का नवीकरण	10.00
21.	बिनोद बिहारी मन्दिर का नवीकरण और रघुनाथपुर का सौंदर्यीकरण	10.00
22.	खिचिंग में किचकेश्वरी मन्दिर का नवीकरण	03.30
23.	जाजपुर में जन सुविधाएं	13.03
24.	जगन्नाथ मन्दिर, डेराबिस का नवीकरण	16.60
25.	बीच उत्सव	05.00
26.	ऐतिहासिक भाग में खुर्दा फोर्ट का विकास	33.33
27.	दादीबामाना मन्दिर का नवीकरण और औरेश्वर में मन्दिर परिसर का सौंदर्यीकरण	03.30
28.	बोलंगीर में हरिशंकर में पर्यटक केन्द्र	20.00
	कुल	557.05
1998-99		
1.	सुन्दरगढ़ जिले में राउरकेला में पर्यटक स्वागत केन्द्र	43.20
2.	बाली यात्रा	03.00
3.	चन्द्रभागा बीच, कोणार्क का विकास और भू–दृश्यांकन	41.00
4.	परियाखेमुण्डी में पर्यटक स्वागत केन्द्र का निर्माण	43.20
5.	पुरी समुद्र तट उत्सव	05.00
6.	धेनकनाल में पर्यटक स्वागत केन्द्र	43.20
	कुल	178.60
1999-2000		
1.	कोणार्क उत्सव	01.48
2.	ओडगांव में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
3.	दप्पानायाकानी में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
4.	यात्रीनिवास कोणार्क में अतिरिक्त आवास	48.00
5.	भद्दरकाली में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
6.	किओन्झर में पर्यटक परिसर	45.00
7.	चन्दनेश्वर में यात्री निवास	56.76
8.	सतपाड़ा में यात्री निवास में अतिरिक्त आवास	32.19
9.	गोरखनाथ में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
10.	बारापल्ली में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
11.	मंत्रीदि में मार्गस्थ सुविधा केन्द्र	05.00
12.	माहोरीकालिया में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
13.	चौ उत्सव	01.00
14.	चट्टीकोना में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
15.	देवगांव में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
16.	मेले और उत्सव	05.00
17.	जन–जातीय नृत्य उत्सव	01.00
18.	सतपाड़ा के लिए जलक्रीडा उपकरण	20.00
19.	चांदीखोल में मार्गस्थ सुविधाएं	05.00
20.	सम्बलपुर में पर्यटक परिसर	45.00
21.	कोणार्क (चरण–2) के यात्री निवास में अतिरिक्त आवास	80.00
	कुल	385.43

1	2	3
2000-2001		
1.	भुवनेश्वर के चन्द्रशेखरपुर में बुद्धा जयन्ती पार्क का विकास	36.91
2.	पुरी जिले के बालीहरचन्दी में पर्यटक परिसर	50.00
3.	बालासोर जिले के कुलडिया में ट्रेकिंग बेस कैम्प का निर्माण	45.00
4.	हिंगुला पीठ में यात्री निवास	25.03
	कुल	156.94
2001-2002		
1.	समुद्र तट उत्सव	03.40
2.	कम्प्यूटरीकरण	20.00
3.	कोणार्क उत्सव, 2001	03.40
4.	प्रचार एवं विज्ञापन समर्थन	11.43
	कुल	38.23
	कुल योग (9वीं योजना)	1316.25
10वीं योजना		
2002-03		
1.	रघुराजपुर में ग्रामीण पर्यटन उत्सव	50.00
2.	ऑफिस और इसके ग्रुपों का कम्प्यूटरीकरण	7.50
	कुल	57.50
2003-04		
1.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में पुरी का विकास	394.55
2.	कोणार्क उत्सव, 2002	5.00
3.	लोक नृत्य उत्सव, 2003–04	5.00
4.	राजारानी संगीत उत्सव, 2003–04	5.00
5.	बुद्धा महोत्सव	10.00
	कुल	419.55

1	2	3
2004-05		
1.	धौली (जिला खुर्दा) में पीस पार्क और एम्पीथियेटर का विकास	488.51
2.	उड़ीसा में बौद्ध परिपथ का एकीकृत विकास पर्यटक परिपथ के अंतर्गत ललितगिरि, रत्नागिरि, उदयगिरि और लंगुड़ी में सुविधाओं का विकास	740.67
3.	पुरी में श्रीक्षेत्र वसंत उत्सव	15.00
4.	खारवेला उत्सव, 2004–05	5.00
5.	पुरी जिले के पीपली गांव में जीओआई–यूएनडीपी अंतर्जात पर्यटन परियोजना (सॉफ्टवेयर)	20.00
6.	पुरी जिले के रघुराजपुर गांव में जीओआई–यूएनडीपी अंतर्जात पर्यटन परियोजना (सॉफ्टवेयर)	20.00
7.	पुरी जिले में पीपली गांव का विकास (हार्डवेयर)	50.00
	कुल	1339.18
2005-06		
1.	गोपालपुर ऑन सी (जिला गंजम) का विकास	447.22
2.	सखी गोपाल (जिला पुरी) का विकास	460.96
3.	एक पर्यटक गंतव्य के रूप में जिले में तपतापानी का विकास	500.00
4.	भुवनेश्वर–धौली–पुरी–कोणार्क पर्यटक परिपथ कर एकीकृत विकास	720.09
5.	पर्यटक गंतव्य के रूप में चिल्का झील (जिला पुरी और गंजम) का विकास	389.05
6.	मयूरभंज जिले के खिचिंग गांव में ग्रामीण पर्यटन का विकास	50.00
7.	पुरी में श्रीक्षेत्र उत्सव	15.00
8.	पुरी समुद्री तट उत्सव, 2005	4.00
9.	कोणार्क उत्सव, 2005	3.00

1	2	3
10.	भुवनेश्वर में राजरानी उत्सव, 2005	3.00
	कुल	2592.32

2006-07

1.	एक पर्यटक परिपथ के रूप में मयूरभंज जिले में सिमलीपाल का विकास	297.12
2.	पुरी समुद्रतट उत्सव, 2006	05.00
3.	कोणार्क उत्सव, 2006	05.00
4.	इकामरा उत्सव, 2007	10.00
5.	श्रीक्षेत्र वसंत उत्सव, 2006	10.00
6.	चांदीपुर–तलसारी–उदयपुर–चन्दनेश्वर–रेमुना–पंचलिंगेश्वर–निलगिरि परिपथ का एकीकृत विकास	800.00
7.	बारागढ़ जिले में ग्राम बरपाली का विकास, ग्रामीण पर्यटन (हार्डवेयर)	50.00
8.	खुर्दा जिले के हीरापुर गांव का विकास, ग्रामीण पर्यटन (हार्डवेयर)	50.00
9.	गंजम जिले में पदमनापुर गांव का विकास, ग्रामीण पर्यटन (हार्डवेयर)	50.00
10.	अंगुल जिले के देवलाझारी गांव का विकास, ग्रामीण पर्यटन (हार्डवेयर)	50.00
11.	उड़ीसा में एक पर्यटक परिपथ के रूप में कोरापुट परिपथ "कोरापुट–देवमाली–जेपोर–अपरकोलाब–गुप्तेश्वर" का एकीकृत विकास	692.00
12.	भीतरकनिका में ईको पर्यटन का विकास	383.22
13.	उड़ीसा में एक पर्यटक गंतव्य के रूप में सतकोशिया का विकास	424.50
	कुल	2826.84
	कुल योग (10वीं योजना)	7235.39

पारम्परिक मछुआरों के लिए एल पी जी पर सब्सिडी दिया जाना

2585. डा. के. एस. मनोज : क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार मिट्टी तेल प्रयुक्त करने वाले आउटबोर्ड इंजनों को एल पी जी आउटबोर्ड इंजनों में बदले जाने को बढ़ावा दे रही है;

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

(ग) क्या सरकार कोर्ट में कटौती और मिट्टी तेल की कमी के मद्देनजर पारम्परिक मछुआरों को एल पी जी पर सब्सिडी उपलब्ध कराने का विचार कर रही है;

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

(ङ) क्या केरल सरकार ने पारम्परिक मछुआरों को एल पी जी पर सब्सिडी दिए जाने हेतु कोई प्रस्ताव प्रस्तुत किया है; और

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

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) से (च) सूचना एकत्र की जा रही है और सदन के पटल पर रख दी जायेगी

[हिन्दी]

नये इस्पात संयंत्रों की स्थापना

2586. श्री संतोष गंगवार : क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय इस्पात प्राधिकरण (सेल) का विचार नये इस्पात संयंत्रों की स्थापना का है;

(ख) यदि हां, तो राज्य–वार प्रस्तावित संयंत्रों के संभावित स्थल कौन से हैं; और

(ग) बढ़ती हुई मांग एवं बढ़ती कीमतों के मद्देनजर इस्पात की आपूर्ति को बढ़ाने और महंगाई पर अंकुश लगाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) और (ख) जी, हां। स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) का झारखंड तथा छत्तीसगढ़ राज्यों में प्रत्येक में एक–एक ग्रीनफील्ड इस्पात संयंत्र स्थापित करने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित संयंत्रों के लिए सही स्थानों को अभी अंतिम रूप दिया जाना बाकी है। इसके साथ ही सेल कुछ मौजूदा रूग्ण इकाइयों, जैसे उत्तर प्रदेश में मालविका स्टील लिमिटेड, जो कि इनमें से एक है, का अधिग्रहण करने का भी प्रयास कर रहा है।

(ग) इस्पात उत्पादन क्षमता में सुधार करने के लिए विभिन्न उपायों के संबंध में भारत सरकार कार्य कर रही है जिनमें अन्य बातों के साथ–साथ सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों द्वारा बड़े पैमाने पर क्षमता

संवर्धन शामिल है। देश में प्रमुख इस्पात निवेश से संबंधित सभी मुद्दों के प्रभावी समन्वय और मॉनीटरिंग के लिए सचिव (इस्पात) की अध्यक्षता में एक अंतर प्रभावी मंत्रालय समूह गठित किया गया है। इस्पात उत्पादों की कीमतों में उतार–चढ़ाव को मॉनीटर करने, विश्लेषण करने और विचार–विमर्श करने के लिए एक स्टील प्राइस मॉनीटरिंग कमेटी का भी गठन किया गया है। इस्पात उत्पादों की उपलब्धता में सुधार करने के लिए सरकारी क्षेत्र के इस्पात उपक्रमों ने देश के प्रत्येक जिले में जिला डीलरों की नियुक्ति की है। सरकारी क्षेत्र के इस्पात उपक्रमों ने सामग्री को डीलरों के परिसर तक पहुंचाने की भी व्यवस्था की है और पहुंचाने की लागत उत्पादकों द्वारा वहन की जायेगी

[अनुवाद]

विमानपत्तनों का निजीकरण

2587. श्री हितेन बर्मन :

श्री किन्जरपु येरननायडु :

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश के कुछ और विमानपत्तनों के निजीकरण पर विचार कर रही है;

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

(ग) निजीकरण के लिए किन–किन विमानपत्तनों का चयन किया गया है;

(घ) इससे कितनी धनराशि अर्जित होने की संभावना है; और

(ङ) निजीकरण से प्रभावित होने वाले कर्मचारियों के हितों की रक्षा के लिए क्या कदम उठाए जाएंगे?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इस्पात संयंत्रों का पुनरूद्धार

2588. श्री सुभाष चुरेशचंद्र देशमुख :

श्री प्रभुनाथ सिंह :

क्या इस्पात मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) लाभ कमाने वाले और रूग्ण इस्पात संयंत्रों का ब्यौरा क्या है;

(ख) सरकार ने रूग्ण इस्पात संयंत्रों के पुनरूद्धार के लिए क्या कदम उठाए हैं;

(ग) क्या घरेलू मांग को पूर्णतः पूरा करने के लिए इस्पात का उत्पादन पर्याप्त है;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या देश में इस्पात उत्पादन घट रहा है;

(च) यदि हां, तो इस स्थिति में सुधार के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं; और

(छ) सरकार ने इस्पात उद्योग के विस्तार के लिए क्या कार्यक्रम तैयार किए हैं?

इस्पात मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. अखिलेश दास) : (क) वित्तीय वर्ष 2006–07 के दौरान, इस्पात इंडस्ट्री, जिसे कर का भुगतान करने के पश्चात् (–) 10.26 करोड़ रुपये की हानि हुई है, को छोड़कर 1.0 मिलियन टन वार्षिक अथवा इससे अधिक संस्थापित क्षमता वाले सभी इस्पात संयंत्रों ने निवल लाभ अर्जित किया है। इन संयंत्रों के कर–पूर्व लाभ (पीबीटी) तथा कर–पश्चात लाभ (पीएटी) का ब्यौरा निम्नानुसार है:–

(करोड़ रुपए)

कंपनी	2006–07 के लिए कर–पूर्व लाभ	2006–07 के लिए कर–पश्चात लाभ
स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड	9422.62	6202.29
राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड	2584.00	1363.0
टाटा स्टील लिमिटेड*	6313.02	4165.61
जिंदल स्टील एंड पावर लिमिटेड*	940.90	705.95
जेएसडब्ल्यू स्टील लिमिटेड*	1927.14	1303.89
एस्सार स्टील लिमिटेड*	683.46	436.49
इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड*	2.65	(-)10.26

(*स्रोत : नेशनल स्टॉक एक्सचेंज)

(ख) उपर्युक्त इस्पात संयंत्रों में से कोई भी संयंत्र रूग्ण नहीं है, अतः प्रश्न नहीं उठता।

(ग) वर्ष 2006–07 के दौरान देश इस्पात का निवल निर्यातक है और इसने 4.75 मिलियन टन इस्पात का निर्यात तथा 4.10 मिलियन टन इस्पात का आयात किया है। वर्ष 2006–07 के दौरान भारत में गैर–मिश्र परिसज्जित इस्पात की प्रत्यक्ष घरेलू खपत 43.74 मिलियन टन है।

(घ) उपर्युक्त (ग) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) जी, नहीं। अपरिष्कृत इस्पात का उत्पादन वर्ष 2005–06 में 46.46 मिलियन टन की तुलना में वर्ष 2006–07 में 50.86 मिलियन टन (अनंतिम) था और इसमें 9.47 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी हुई।

(च) उपर्युक्त (घ) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(छ) स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) तथा राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) ने तप्त धातु उत्पादन को क्रमशः 14.6 मिलियन टन वार्षिक से बढ़ाकर 26.0 मिलियन टन वार्षिक तथा 4.05 मिलियन टन वार्षिक से बढ़ाकर 6.5 मिलियन टन वार्षिक करने की योजना बनाई है।

डाकघरों के माध्यम से रेल टिकटों की बुकिंग

2589. श्री गणेश सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) रेल टिकटों की बिक्री के लिए डाकघरों के चयन के लिए क्या मानदंड अपनाए जाते हैं;

(ख) क्या मध्य प्रदेश के डाकघरों का भी चयन किया गया है;

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

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

(ङ) रेल टिकटों की बुकिंग में अनियमितताओं को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) आरक्षित रेलवे टिकट जारी करने की सुविधा मुहैया कराने के लिए शुरू में 28 डाकघरों की पहचान की गई है। रेल मंत्रालय और डाक विभाग द्वारा आपसी समझौता के रूप में इन डाकघरों की पहचान की गई है, जिसमें गैर रेल शीर्ष और कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) सुविधा की व्यवस्था के लिए स्वीकृत दूरदराज के क्षेत्र तथा डाक विभाग द्वारा सुझाए गए क्षेत्र शामिल हैं। चूंकि उपर्युक्त स्वीकृत क्षेत्रों की सूची में मध्य प्रदेश राज्य का कोई क्षेत्र शामिल नहीं था और डाक विभाग ने भी ऐसे किसी क्षेत्र का प्रस्ताव नहीं दिया था इसलिए इस सुविधा की व्यवस्था के लिए उसकी पहचान नहीं की गई थी।

(ङ) इसका दुरुपयोग रोकने के लिए समझौता ज्ञापन (एमओयू) में समुचित उपाय किए गए हैं।

[अनुवाद]

कोल इण्डिया लिमिटेड की वैगन आवश्यकता

2590. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोल इण्डिया लिमिटेड (सीआईएल) की मुख्य चिंता व्यस्ततम अवधि के दौरान वैगनों की आवश्यकता एवं उपलब्धता में असंतुलन है जिसके फलस्वरूप पिटहेड स्टॉक जमा हो जाता है;

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

(ग) क्या सीआईएल का विचार ऑफटेक लक्ष्य के अनुसार फील्ड–वार वैगन लदान कार्यक्रम तैयार करने का है जिससे कि भारतीय रेलवे के पास मौजूद अवसंरचना का ईष्टतम उपयोग सुनिश्चित हो सके;

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

(ङ) सीआईएल के प्रस्ताव पर रेलवे की क्या प्रतिक्रिया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) जी, नहीं।

(ग) से (ङ) क्षेत्रवार कोयले के ऑफटेक का विनिश्चय लिंकेज समिति द्वारा किया जाता है, जिसका निर्धारण ग्राहकों की आवश्यकता, कोयले की उपलब्धता तथा संचलन के आधार पर किया जाता है। रेलें लिंकेज तथा कोयला कंपनियों द्वारा की गई पेशकश के अनुसार कोयले की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए कोयले के परिवहन के लिए कंपनियों को मालडिब्बों की सप्लाई करती है तथा कोल इंडिया लि. (सीआईएल) को कोयला कंपनियों को सप्लाई किए गए माल डिब्बों पर कड़ी निगरानी रखती हैं ताकि भारतीय रेलों पर उपलब्ध अवसंरचना का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित किया जा सके।

वर्धा-नांदेड़ नई रेल लाइन परियोजना

2591. श्री हरिभाऊ राठौड़ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने रेलवे की 2007–08 योजना में रेलवे द्वारा शामिल की गई यवतमाल–पूसद से होकर गुजरने वाली

वर्धा–नांदेड़ नई रेल लाइन परियोजना की 50 प्रतिशत लागत को वहन करने में अपनी सहमति प्रदान कर दी है;

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

(ग) क्या महाराष्ट्र सरकार ने इस परियोजना की 50 प्रतिशत लागत की भागीदारी के लिए कुछ शर्तें रखी हैं;

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

(ङ) क्या रेलवे ने इन शर्तों को स्वीकार कर लिया है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस परियोजना पर कार्य कब तक प्रारंभ होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) से (घ) जी, नहीं। रेलों ने महाराष्ट्र राज्य सरकार से अनुरोध किया है कि वे विदर्भ क्षेत्र में कृषि समुदाय के कठिन हालातों को ध्यान में रखते हुए विशेष मामले के रूप में कम से कम 40% लागत वहन करें तथा इसे राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार कार्यक्रम तथा राज्य रोजगार गारंटी योजना के साथ संबद्ध न करें। अब राज्य सरकार ने मिट्टी डालने तथा गिट्टियों की लागत को राष्ट्रीय रोजगार कार्यक्रम के अंतर्गत भारत सरकार से धन लिए बिना राज्य रोजगार गारंटी योजना निधि से पूरा करने के लिए अपनी सहमति दे दी है। चूंकि राज्य सरकार का प्रस्ताव, 40% से बहुत कम है, उनसे कहा गया है कि वे प्रस्तावित लाइन का कम से कम 40% हिस्सा वहन करें।

[हिन्दी]

नियमित हवाई सेवा

2592. श्री श्रीपाद येसो नाईक :
श्री चन्द्र मणि त्रिपाठी :
श्री देविदास पिंगले :

क्या **नागर विमानन मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार देश के कुछ और विमान–पत्तनों से नियमित हवाई सेवा प्रारम्भ करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या सरकार ने विभिन्न विमानन कम्पनियों से कोई वार्ता की है;

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

(ङ) उक्त विमानपत्तनों से नियमित हवाई सेवा कब तक आरम्भ होने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : (क) से (ङ) पूर्वोत्तर क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की विमानन परिवहन सेवा के लिए आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर विमान परिवहन सेवाओं के बेहतर विनियमन को प्राप्त करने की दृष्टि से सरकार ने मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धान्त बनाए हैं। तथापि यह एयरलाइनों पर निर्भर करता है कि वे यातायात मांग और वाणिज्यिक साध्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों के लिए विमान सेवाएं प्रदान करें। इस प्रकार एयरलाइनें सरकार द्वारा भी जारी मार्ग संवितरण संबंधी मार्गदर्शी सिद्धान्तों के अनुपालन के आधार पर, देश में किसी भी स्थान पर प्रचालन के लिए स्वतंत्र हैं। इस समय अनुसूचित घरेलू विमान सेवाएं देश में 76 हवाई अड्डों के लिए/से उपलब्ध हैं।

कृष्णा-गोदावरी बेसिन में कच्चा तेल

2593. श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' :
श्री सूरज सिंह :

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

(क) क्या तेल एवं प्राकृतिक गैस निगम ने कच्चे तेल एवं गैस भण्डारों का पता लगाने के लिए कृष्णा–गोदावरी बेसिन का आबंटन किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस बेसिन में विकास और उत्पादन हेतु उत्पादन लागत के संबंध में आकलन कर लिया गया है;

(ग) यदि हां, तो आरम्भिक और अद्यतन आकलन के अनुसार उत्पादन लागत कितनी है; और

(घ) कच्चे तेल और गैस की उत्पादन लागत पृथक–पृथक कितनी है और अन्य बेसिनों की तुलना में उक्त बेसिन की उत्पादन लागत का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : (क) ऑयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) को कृष्णा गोदावरी बेसिन में अन्वेषण हेतु नामांकन आधार पर 10 पेट्रोलियम अन्वेषण लाइसेंस (पीईएल) ब्लॉक तथा नई अन्वेषण लाइसेंस नीति (एनईएलपी) के तहत 11 ब्लॉक आबंटित किए गए हैं।

(ख) से (घ) उत्पादन की लागत स्थल से स्थल वार बदलती रहती है और एक बेसिन के लिए एक ही नहीं होती है। केजी बेसिन से जमीनी तथा अपतटीय दोनों क्षेत्र हैं जिनकी लागत गतिविधियों की प्रकृति के कारण भिन्न है। वर्ष 2006–07 के दौरान ओएनजीसी के नामित क्षेत्रों से कच्चे तेल के उत्पादन की लागत 8485 रुपए प्रति टन से 10458

रुपए प्रति टन के बीच थी, जो रिज़र्वायर तथा स्थान और संरचना की उपलब्धता पर निर्भर करती थी। वर्ष 2006–07 के दौरान प्राकृतिक गैस उत्पादन की लागत 3353 रुपए प्रति हजार घन मीटर से 3896 रुपए प्रति हजार घन मीटर के बीच थी।

[अनुवाद]

माल ढुलाई पर अधिभार

2594. श्री चन्द्रभूषण सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि रेलवे मिनी रेक और टू पाइंट रेकों पर माल ढुलाई पर से 10 प्रतिशत अधिभार को समाप्त करने पर विचार कर रही है;

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

(ग) क्या यह भी सच है कि रेलवे भाड़ा रेकों के प्रयोक्ताओं को टर्मिनल पट्टे पर देने पर विचार कर रही है; और

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

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु) : (क) और (ख) रेल मंत्रालय ने श्रेणी 130 से ऊपर के वर्गीकरण वाले पण्यों पर जब से उन्हें 20.5.2007 से मिनी रेकों और दो पाइंट रेकों में ढोया जाने लगा है, तब से 10 प्रतिशत पूरक सरचार्ज हटा लिया है।

(ग) जी नहीं। वर्तमान में, फ्रेट रेकों के उपयोगकर्ताओं को रेलवे टर्मिनलों को लीज पर देने के लिए कोई नीति नहीं है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

अपराह्न 12.0½ बजे

अध्यक्ष द्वारा उल्लेख

प्रतिष्ठित नेहरू फुटबाल कप जीतने पर भारतीय फुटबाल टीम को बधाई

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण, भारतीय फुटबाल टीम ने कल 29 अगस्त 2007 को अम्बेडकर स्टेडियम में सीरिया की सशक्त टीम को हराकर प्रतिष्ठित नेहरू कम जीत कर राष्ट्र को गौरवान्वित किया हैं।

भारतीय टीम के उत्साहपूर्ण प्रदर्शन से भारतीय फुटबाल में एक नए युग का सूत्रपात होगा।

मुझे विश्वास है कि कैप्टन बाइचुंग भूटिया तथा उनकी टीम के सदस्यों को उनकी ऐतिहासिक जीत पर बधाई देने तथा भावी मैचों में उनकी भारी सफलता की कामना करने में यह सभा मेरे साथ है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हम आईएफए के अध्यक्ष को भी बधाई देते हैं।

श्री एन.एन कृष्णदास (पालघाट) : महोदय, स्कोर बनाने वाले प्रदीप थे *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : वह पहले एक भारतीय हैं और हमें उन पर गर्व है। मुझे आशा है कि वह आपके प्रभाव से बाहर हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप श्री मोहन रावले को विश्व कप के लिए उपप्रबन्धक बनाकर भेजें।

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल) : श्री प्रदीप ने गोल किया जिससे भारत को नेहरू कप मिला, अतएव उनका अभिनन्दन किया जाए।

अध्यक्ष महोदय : कृपया इसे लिख लें; मुझे समझ नहीं आ रहा। क्या आप फुटबाल में रूचि रखते हैं? क्या वह फुटबाल के बारे में बोल रहे हैं? आपका बहुत–बहुत धन्यवाद।

...(व्यवधान)

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' (बेगूसराय) : आप उन्हें 'प्रबन्धक' नियुक्त करें। *...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : तब वे वहां नहीं पहुंचेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपका बहुत–बहुत धन्यवाद। हम बहुत प्रसन्न हैं और हमें उन पर गर्व है।

अब सभा पटल पर पत्र रखे जायेंगे।

अपराह्न 12.01 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[अनुवाद]

पर्यटन मंत्री और संस्कृति मंत्री (श्रीमती अम्बिका सोनी) : महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं।

(1) (एक) नार्थ ईस्ट जोन कल्चरल सेंटर, दीमापुर के वर्ष 2000–2001 से 2003–2004 के वार्षिक

प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नॉर्थ ईस्ट जोन कल्चरल सेंटर, दीमापुर के वर्ष 2000–2001 से 2003–2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 6847/2007]

(3) (एक) नेशनल कल्चर फण्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2005–2006 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) नेशनल कल्चर फण्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2005–2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 6848/20007]

(5) (एक) इंडियन म्यूजियम, कोलकाता के वर्ष 2004–2005 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन म्यूजियम, कोलकाता के वर्ष 2004–2005 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 6849/2007]

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : महोदय, मैं वायुयान अधिनियम, 1934 की धारा 14क के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक–एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:–

(1) वायुयान (खतरनाक वस्तुओं का वहन) (संशोधन) नियम, 2007 जो 24 मार्च, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 231(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

(2) वायुयान (संशोधन) नियम, 2007 जो 24 मार्च, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 232(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

(3) वायुयान (चौथा संशोधन) नियम, 2005 जो 19 नवम्बर, 2005 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 676(अ) में प्रकाशित हुए थे तथा जिनका शुद्धिकरण 4 मार्च, 2006 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 136(अ) में प्रकाशित हुए था तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 6850/2007]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : महोदय, मैं निम्नलिखित पत्रों की एक–एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:–

(1) हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोरसायन विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2007–2008 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एल.टी. 6851/20007]

(2) बंगाल केमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड तथा रसायन और पेट्रोलियम विभाग, रसायन और उर्वरक मंत्रालय के बीच वर्ष 2007–2008 के लिए हुआ समझौता ज्ञापन।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एल.टी. 6852/20007]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नारनभाई रठवा) : महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:–

(1) रेल संरक्षण बल अधिनियम, 1957 की धारा 21 की उपधारा (3) के अंतर्गत रेल संरक्षण बल (संशोधन) नियम, 2006 जो 27 जनवरी, 2007 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 14 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 6853/2007]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार) : महोदय, मैं श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:–

(1) अनुसूचित जातियां और अनुसूचित जनजातियां (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 की धारा 21 की उपधारा (4) के अंतर्गत उक्त अधिनियम के वर्ष 2005 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 6854/20007]

(3) राष्ट्रीय पिछड़ा वर्ग वित्त और विकास निगम तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय के बीच वर्ष 2007–2008 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। **देखिए** संख्या एल.टी. 6855/2007]

(4) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(क) की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक–एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):–

(एक) आर्टिफिशियल लिम्ब्स मैन्यूफैक्चरिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया, कानपुर के वर्ष 2005–2006 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) आर्टिफिशियल लिम्ब्स मैन्यूफैक्चरिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया, कानपुर का वर्ष 2005–2006 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक–महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। **देखिए** संख्या एल.टी. 6856/2007]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिनशा पटेल) : महोदय, मैं निको रिसोर्सेस लिमिटेड तथा भारत सरकार के बीच कांट्रैक्ट एरिया आईडेन्टिफाइड एज ब्लॉक सीबी–ओएनएन – 200/2 के संबंध में हुए प्रोडक्शन शेयरिंग कांट्रैक्ट की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गयी। **देखिए** संख्या एल.टी. 6857/2007]

अपराह्न 12.02 बजे

लोक लेखा समिति

पचपनवां प्रतिवेदन

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : महोदय, मैं "दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा भूमि का विकास" के बारे में लोक लेखा समिति (2007–2008) का 55वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.02¼ बजे

वित्त संबंधी स्थायी समिति

सत्तावनवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण) : महोदय, मैं भारतीय स्टेट बैंक (संशोधन) विधेयक, 2006 के बारे में वित्त संबंधी स्थायी समिति के 57वें प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.02½ बजे

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति

उन्नीसवां प्रतिवेदन

[अनुवाद]

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद) : महोदय, आश्वासनों को छोड़ने के अनुरोधों के बारे में सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति का 19वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.03 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य

(एक) पत्तन और गोदी कामगारों के लिए उत्पादकता आधारित प्रोत्साहन*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री टी.आर. बालू। आप इसे सभा पटल पर रख सकते हैं।

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री टी.आर. बालू) : महोदय, क्या मैं इसे सभा पटल पर रखूं।

अध्यक्ष महोदय : जी, हां।

श्री टी.आर. बालू : मैं इस वक्तव्य को सभा पटल पर रखता हूं।

अध्यक्ष महोदय : कुछ पारितोषिक दिया जा रहा है। धन्यवाद।

श्री टी.आर. बालू : महापत्तन–न्यासों और डॉक लेबर बोर्डों के पत्तन और गोदी कामगार, बोनस संदाय अधिनियम, 1965 के अंतर्गत नहीं आते हैं। इसके बदले उन्हें उत्पादकता से जुड़ा पारितोषिक दिया जा रहा है। वर्ष 1994–95 से उन्हें उत्पादकता से जुड़ा पारितोषिक महापत्तन–न्यासों के प्रबंधन तथा पत्तन और गोदी कामगारों के श्रमिक संघों के बीच 08–02–1996 को औद्योगिक विवाद अधिनियम, 1947 के अनुसार हुए एक समझौता–ज्ञापन के आधार पर दिया जा रहा था। इस योजना के अंतर्गत, वर्ष 2001–02 तक उत्पादकता से जुड़ा पारितोषिक दिया गया था।

पत्तन और गोदी कामगारों के प्रमुख परिसंघों से परामर्श करके भारतीय पत्तन–संघ द्वारा उत्पादकता से जुड़े पारितोषिक की एक नई योजना तैयार की गई थी। नई योजना में तीन मापदण्ड अर्थात् 30% के महत्व से पोतों का काम पूरा करके चले जाने में लगने वाला औसत समय, 35% के महत्व से पोतों के घाट पर काम–काज के दिनों का औसत, 35% के महत्व से संभाले गए जहाजी माल की इकाई–लागत है। सरकार ने वर्ष, 2002–2003 से वर्ष, 2009–2010 तक की अवधि के लिए दिनांक 08.02.2007 को उत्पादकता से जुड़े पारितोषिक की यह नई योजना अनुमोदित की है। दिनांक 10.07.2007 को पत्तन प्रबंधन और परिसंघों के बीच एक नए समझौते पर भी हस्ताक्षर किए गए हैं। पत्तन–वार उत्पादकता के आधार पर उत्पादकता से जुड़े, पारितोषिक के भुगतान के प्रश्न पर राष्ट्रीय ट्राईब्यूनल, मुंबई में दिया गया एक संयुक्त संदर्भ भी वापस ले लिया गया है।

अब, वर्ष 2006–2007 के लिए उत्पादकता से जुड़ा पारितोषिक दिनांक 01.09.2007 को या उससे पहले देय है। भारतीय पत्तन संघ ने वर्ष 2006–2007 के लिए उत्पादकता से जुड़े पारितोषिक की गणना सहमत निष्पादन मापदंडों के आधार पर की है और उत्पादकता से जुड़े पारितोषिक का प्रतिशत 21.38% तय किया गया है, जिसकी अधिकतम सीमा 20% है। मुझे माननीय सदन को सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि पत्तन प्रबंधन और प्रमुख परिसंघों के बीच हुए नए समझौते के अनुसार, प्रमुख पत्तन न्यासों और डॉक लेबर बोर्डों द्वारा पत्तन एवं डॉक कामगारों, कर्मचारियों और अधिकारियों को वर्ष 2006–2007 के लिए उत्पादकता से जुड़ा पारितोषिक निर्धारित समय के अनुसार दिया जा रहा है। 20% की दर से प्रति कर्मचारी अधिकतम भुगतान 6000/– रु. देय होगा। इससे लगभग 66,000 पत्तन एवं डॉक कामगारों, कर्मचारियों और अधिकारियों को लाभ होगा और इस पर होने वाला वित्तीय प्रभाव लगभग 40 करोड़ रु. होगा। उत्पादकता से जुड़े पारितोषिक पर होने वाला खर्च महापत्तन न्यासों और डॉक लेबर बोर्डों द्वारा, सरकार से किसी प्रकार की बजटीय सहायता के बिना स्वयं अपने संसाधनों से पूरा किया जायेगा।

अपराह्न 12.04 बजे

(दो) "रेल संरक्षा आयोग का कार्यकरण" के बारे में परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के तिरासीवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाई के बारे में उक्त समिति के अट्ठानवेवां प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति*

[अनुवाद]

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल) : महोदय, मैं लोक सभा की प्रक्रिया तथा कार्यवाही संचालन नियम के नियम 389 के उपबंधों के अंतर्गत माननीय अध्यक्ष, लोक सभा द्वारा संसदीय समाचार भाग दो, दिनांक 01 सितम्बर, 2004 में जारी निदेश 73क के अनुसरण में "रेल संरक्षा आयोग का कार्यकरण" के बारे में परिवहन पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के तिरासीवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की गई कार्रवाही" के बारे में उक्त समिति के अट्ठावनवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में यह विवरण सभा पटल पर रख रहा हूं।

विभागों से संबद्ध परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी संसदीय स्थायी समिति के 98वें प्रतिवेदन में 10 सिफारिशें अंतर्विष्ट हैं। दस में

* सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया, देखिए सं. एल.टी. 6858/07

* सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया, देखिए सं. एल.टी. 6859/07

से आठ सिफारिशों को स्वीकार/आंशिक रूप से स्वीकृत आठ सिफारिशों में से छह मामलों में कार्रवाई पूरी हो गई है और वर्तमान में आगे किसी कार्रवाही की आवश्यकता नहीं है। स्थायी समिति के प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सभी सिफारिशों पर की गई कार्यवाही/कार्यान्वयन की स्थिति को दर्शाने वाला विवरण सभा पटल पर रखा गया है।

अपराह्न 12.05 बजे

श्री राजेश कुमार मांझी, संसद सदस्य के कदाचार की भर्त्सना के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री प्रणब मुखर्जी प्रस्ताव रखेंगे। यह एक अन्य अति दुखद घटना है।

विदेश मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी) : महोदय, आपकी अनुमति से, मै भारी मन से निम्नलिखित प्रस्ताव प्रस्तुत करता हूं:–

"कि यह सभा लोक सभा के सदस्यों के कदाचार की जांच करने संबंधी समिति के 23 अगस्त, 2007 को सभा पटल पर रखे गए उनके पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट निष्कर्षों, निर्णयों और सिफारिशों से सहमत होते हुए श्री राजेश कुमार मांझी की उनके कदाचार के लिए तथा समिति और सभा की अवमानना करने के लिए भर्त्सना करती है तथा संकल्प करती है कि :

(एक) श्री राजेश कुमार मांझी को सभा की 30 बैठकों के लिए सभा की सदस्यता से निलम्बित किया जाए; और

(दो) उन्हें अपनी पत्नी अथवा साथी को चौदहवीं लोक सभा के समापन तक सरकारी दौरों पर ले जाने रोका जाए।"

अध्यक्ष महोदय : यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है। प्रश्न यह है:

"कि यह सभा लोक सभा के सदस्यों के कदाचार की जांच करने संबंधी समिति के 23 अगस्त, 2007 को सभा पटल पर रखे गए उनके पहले प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट निष्कर्षों, निर्णयों और सिफारिशों से सहमत होते हुए श्री राजेश कुमार मांझी की उनके कदाचार के लिए तथा समिति और सभा की अवमानना करने के लिए भर्त्सना करती है तथा संकल्प करती है कि :

(एक) श्री राजेश कुमार मांझी को सभा की 30 बैठकों के लिए सभा की सदस्यता से निलम्बित किया जाए; और

(दो) उन्हें अपनी पत्नी अथवा साथी को चौदहवीं लोक सभा के समापन तक सरकारी दौरों पर ले जाने से रोका जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 12.07 बजे

नैदानिक स्थापन (रजिस्ट्रीकरण और विनियमन) विधेयक, 2007*

[अनुवाद]

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया इंतजार कीजिए। आप सभी प्रक्रिया से अवगत हैं।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि देश में नैदानिक स्थापनाओं के रजिस्ट्रीकरण और विनियमन और उससे जुड़े अथवा आनुषंगिक मामलों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है:

"कि देश में नैदानिक स्थापनाओं के रजिस्ट्रीकरण और विनियमन और उससे जुड़े अथवा आनुषंगिक मामलों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

डा. अंबुमणि रामदास : मैं विधेयक पुरः स्थापित करता हूं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यगण आप एक–एक कर बोल सकते हैं।

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : हमने रोनेन सेन के बारे में जो प्रिविलेज का नोटिस दिया था, उसका क्या हुआ?...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे उत्तर आज ही प्राप्त हुआ है। मुझे इसे देखने के बाद निर्णय लेना होगा। मुझे यह प्राप्त हो गया है परन्तु मैं इसे देख नहीं पाया हूं।

...(व्यवधान)

---

*भारत के राजपत्र असाधारण, भाग–दो, खंड–2, दिनांक 30-82007 में प्रकाशित

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : महोदय, हम लोग भागलपुर ...*(व्यवधान)*। यह बहुत महत्व का मामला है। यह बहुत ही संवेदनशील मामला है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण) : महोदय, यह राज्य का मामला है। ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : महोदय, भागलपुर की घटना बहुत ही संवेदनशील है। ...*(व्यवधान)* वहां मानवाधिकार का हनन हुआ है। ...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : महोदय, वहां घृणित कार्य हुआ है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : हम किस–किस की बात सुनेंगे? मेहरबानी करके आप ही बताइये।

...*(व्यवधान)*

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : महोदय, हम कल से आग्रह कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : विषय क्या है? आप क्या कर रहे हैं? कृपया ऐसा नहीं कीजिए। कृपया मुझे सुनने दीजिए कि क्या हो रहा है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मैं कुछ सुन नहीं पा रहा हूं। मुझे नहीं पता कि आप कौन सा मुद्दा उठाना चाह रहे हैं। श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव जी, आप कृपया यहां आइए।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप आ जाइए और यहां बैठिए।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, वहां क्रूरता हुई है। वहां घृणित कार्य हुआ है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप एक–एक करके बोलिए, एडमिसेबल है या नहीं, यह हम तय करेंगे।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी) : सरकार की ओर से, मैं यह अनुरोध करूंगा। कृपया माननीय अध्यक्ष जी को इस मुद्दे पर निर्णय लेने दीजिए। तब सभी कोई बोल सकते हैं ...*(व्यवधान)* आप लगातार ऐसा क्या कर रहे हैं? कृपया माननीय अध्यक्ष को इस बारे में निर्णय लेने दीजिए।

[हिन्दी]

श्री विजय कृष्ण (बाढ़) : अध्यक्ष महोदय, बिहार में सरकार नाम की चीज नहीं रह गई है ...*(व्यवधान)* मोटरसाइकिल में घसीटकर अल्पसंख्यक समुदाय के व्यक्ति की हत्या की कोशिश की गई। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : सभा अपराह्न 12.30 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.10 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न 12.30 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 12.30 बजे

लोक सभा अपराह्न 12.30 बजे पुनः समवेत हुई।

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

अध्यक्ष द्वारा टिप्पणी

(एक) बिहार के भागलपुर में हाल ही में हुई घटना की निंदा

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों, कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। बिहार राज्य के भागलपुर में हुई एक अत्यंत दुखद और बेहद गंभीर घटना जो कि हम सभी जानते हैं के संबंध में मुझे अनेक नोटिस प्राप्त हुए हैं। मुझे विश्वास है कि आप सभी मेरी इस बात से सहमत होंगे कि यह घटना अत्यंत गंभीर और निंदनीय है। यह मानवाधिकारों के विरुद्ध है और यदि आप सभी सहमत हों तो पूरी सभा की ओर से मैं इस घटना की निंदा करना चाहूंगा। यह दोषारोप मत्थे मढ़ने वाली बात नहीं है।

मुझे विश्वास है कि मामले में उपयुक्त प्राधिकारियों द्वारा उपयुक्त कार्यवाई की जायेगी। परन्तु हम निंदा करना चाहेंगे और हम आशा और

विश्वास करते हैं कि भारत में, जिसकी इतनी पुरानी संस्कृति और परम्परा पर हमें गर्व है, ऐसी घटना की पुनरावृत्ति नहीं होगी। मैं सभी नेताओं का इस मामले में उनकी सहृदय प्रतिक्रिया के लिए आभारी हूं। मैं सोचता हूं कि हमें दलगत विचारों से ऊपर उठकर इस मामले को निपटाना चाहिए। मैं सभा की ओर से इसकी निंदा करता हूं।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : अध्यक्ष महोदय, आगरा में आग लगी हुई है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : हम एक–एक करके सबको बोलने के लिए बुलायेंगे। नोटिसेज में जिसका नम्बर वन है, उसे हम पहले बुलायेंगे।

...*(व्यवधान)*

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : अध्यक्ष जी, आपका प्रस्ताव हम दिल से स्वीकार करते हैं कि ऐसी घटना नहीं घटनी चाहिए। राज्य सरकार ने इस पर पूर्ण रूप से कार्रवाई कर दी है। ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : ठीक है।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैंने पहले ही कहा है कि मुझे विश्वास है कि उपयुक्त प्राधिकारियों द्वारा उपयुक्त कार्रवाई की जा रही है।

...*(व्यवधान)*

अपराह्न 12.32 बजे

उत्तर प्रदेश के आगरा में हिंसा की घटनाओं के बारे में

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : हमने बोल दिया है। जहां तक आगरा की बात है,

[अनुवाद]

यह एक अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण घटना है, परन्तु क्योंकि मामला संसद से भी जुड़ा हुआ है मैं इसे उठाने की अनुमति दे रहा हूं। श्री शैलेन्द्र कुमार। जिन सदस्यों ने नोटिस दिए हैं मैं उन सभी को बुलाऊंगा।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाना चाहूंगा। यह घटना परसों की है जब मुस्लिम समुदाय अपनी धार्मिक आस्थाओं से जुड़ा हुआ शबे बारात, जो रात्रि में इनका फंक्शन होता है, से लौट रहे थे, तो मोटर साइकिल पर तीन नवयुवक जा रहे थे। उस समय पूरा ट्रैफिक बंद था यानी 'नो एंट्री' थी, लेकिन पता नहीं कैसे एक ट्रक वहां आ गया। मेरे ख्याल से वह ड्राइवर नशे की हालत में था। उसने तीन नवयुवकों को अपने ट्रक से कुचल दिया। उन तीनों की मौके पर ही दर्दनाक मृत्यु हो गई। उसके बाद जब लोगों ने ट्रक वाले को खदेड़ा, तो उसने आगे जाकर एक रिक्शे वाले को कुचल दिया जिस कारण वहां जबरदस्त तनाव उत्पन्न हो गया। ऐसी स्थिति में पुलिस को चाहिए कि वहां पर पहुंचकर ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : विवरण मत दीजिए। यह एक गंभीर मुद्दा है। कृपया टोका टाकी न करें।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार : पुलिस को चाहिए था कि वहां पहुंचकर स्थिति को नियंत्रित करती, लेकिन ...*(व्यवधान)* वहां काफी उग्र रूप हो गया। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : जिनका नाम लिस्ट में है, हम उन्हें बोलने के लिए बुलायेंगे।

श्री शैलेन्द्र कुमार : वहां इतना जबरदस्त दंगा हुआ कि 20 गाड़ियां तक जला दी गईं। वहां स्थिति पुलिस के नियंत्रण में नहीं है। मैं चाहूंगा कि आपके माध्यम से सरकार को इंगित किया जाये कि वहां छः थानों में कर्फ्यू लगा हुआ है। वहां स्थिति बहुत विस्फोटक है। उस स्थिति को नियंत्रण में रखने के लिए सरकार इसके बारे में तत्काल कारगर कदम उठाए और वहां की पुलिस जो बर्बरतापूर्ण तरीके से अन्य लोगों को प्रताड़ित कर रही है, जेल भेज रही है, उसे रोका जाए और मृतकों के परिजनों को पांच–पांच लाख रुपए दिए जाएं।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : महोदय, परसों 28 अगस्त को आगरा में शबे–बारात का कार्यक्रम था, जलसा होना था और जुलूस निकलना था। अब तक यह कार्यक्रम होता था तो एहतियात के तौर पर जलसे के स्थान पर ट्रैफिक के आने –जाने पर पाबन्दी लगा दी जाती थी, लेकिन इस बार प्रशासन ने वह एहतियात नहीं बरती, जिसके

परिणामस्वरूप सुबह लगभग चार बजे एक ट्रक दुर्घटना में अकलियत के चार लोगों की मृत्यु हो गई। चार बजे से लेकर छः बजे तक पुलिस का एक सिपाही तक वहां नहीं पहुंचा, इससे लोगों को गुस्सा बढ़ता रहा। जिस तरह से पहले इस त्योहार के मौके पर एहतियात बरती जाती थी, अगर उसी तरह इस बार भी एहतियात बरती जाती, तो आगरा में यह दुखद घटना नहीं होती। इसके लिए स्थानीय प्रशासन पूरी तरह से जिम्मेदार है। चार लोग ट्रक दुर्घटना में मारे गए, एक आदमी की मौत बाद में हुई और छः थाना क्षेत्रों में कर्फ्यु लगा हुआ है। ...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, यह कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं होगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप केवल इसी घटना का उल्लेख करें।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन : महोदय, आगरा में जो कुछ हुआ, वह प्रशासन की लापरवाही के चलते हुई, जिसकी जितनी निन्दा की जाए, कम है। भारत सरकार को इसका संज्ञान लेना चाहिए और निश्चित रूप से वहां हस्तक्षेप करके अमन–चैन का वातावरण बनाना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप केवल घटी हुई दुर्भाग्यपूर्ण घटना का उल्लेख कर सकते हैं।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन : अध्यक्ष महोदय, माननीय गृहमंत्री जी को इसके बारे में बयान देना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप सभी बहुत जिम्मेदार सदस्य हैं।

[हिन्दी]

आप लोग पार्लियामेंट के बहुत पुराने मैम्बर हैं।

श्री संतोष गंगवार (बरेली) : महोदय, एक बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण घटना आगरा में हुई और जो कुछ अखबार एवं टेलीविजन के माध्यम से देखा गया, उससे वास्तव में यह महसूस हुआ कि शायद व्यवस्था में कुछ कमी रह गई थी। अगर वहां जुलूस निकल रहा था, तो उसकी देखभाल होनी चाहिए थी, जिससे वहां इस तरह की घटना नहीं होती। ...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं होगा।

श्री संतोष गंगवार : महोदय, हम चाहते हैं कि वहां कानून–व्यवस्था दुरूस्त रहे। ...*(व्यवधान)* महोदय, यह सच्चाई है। वहां कोई अकलियत है, ऐसा नहीं है। ...* इसलिए मेरा आग्रह है कि आपकी ओर से निर्देश दिए जाए और वहां कानून–व्यवस्था सुनिश्चित कराई जाए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : प्रो. एस.पी. सिंह बघेल – उपस्थित नहीं।

श्री गुरूदास दासगुप्त (पंसकुरा) : अध्यक्ष महोदय, यह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण घटना है। एक संप्रदाय विशेष का त्यौहार था और त्यौहार पूरा होने के बाद, एक ट्रक दुर्घटना हो गई। यह एक सड़क दुर्घटना थी देश में स्थिति ऐसी हो गई है कि एक दुर्भाग्यपूर्ण सड़क दुर्घटना तुरंत ही सांप्रदायिक झगड़े में बदल जाती है। पूरे मामले की त्रासदी यही है। शबे–बारात थी। सुबह 4 बजे सड़क पर दुर्घटना में कुछ लोग मारे गए। चूंकि ट्रक ड्राइवर ने एक समुदाय विशेष के लोगों को मार डाला था, अतएव पूरी घटना जो एक सड़क दुर्घटना मानी जानी चाहिए थी, सांप्रदायिक झगड़े में बदल गई। मुझे चिन्ता यह है कि इस प्रकार सांप्रदायिक ताकतें और सभी प्रकार के रूढ़िवाद देश के धर्मनिरपेक्ष वातावरण को बर्बाद करने के घटिया उद्देश्य से देश में झगड़ों को हवा देने के लिए हर साधारण सी घटना का उपयोग करने के कार्य में जुटी हैं।

अतएव मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि झगड़े को रोकने के लिए कड़े उपाय करें क्योंकि ताजमहल को देखने के लिए पर्यटक आ रहे हैं और इन हालात का अन्तर्राष्ट्रीय महत्व हो सकता है उन्हें रोका जा रहा है। यदि यह घटना और हालात जारी रहते हैं तो भारत देश के सम्मान पर यह एक कलंक होगा। अतएव इसका गंभीरता से ध्यान रखा जाए और मैं घटना की निंदा करता हूं।

[हिन्दी]

श्री राज बब्बर (आगरा) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपको और

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

सदन को इस बात के लिए धन्यवाद देता हूं कि आज यहां सभी तरफ से आगरा की उस घटना की निंदा की जा रही है। मगर दुर्भाग्य इस बात का है कि उस घटना को साम्प्रदायिक रंग दिया जा रहा है, जबकि उसमें साम्प्रदायिकता का कहीं भी कोई पुट नहीं है। आगरा बहुत ही शांतिप्रिय शहर है, खासकर इस हादसे में किसी भी धर्म या जाति की बात नहीं है। बात बहुत मामूली हो सकती है, शायद उनके लिए जो साम्प्रदायिक रंग देना चाहते हैं। एक मां–बाप के चार बच्चे ट्रक के नीचे कुचले जाते हैं, बात यहां से शुरू होती है। वह ट्रक कैसे आया, इसकी भी जानकारी लेनी चाहिए। अक्सर ऐसा हमेशा होता रहा है कि शबे बारात हो या कांवड़ियों का आना–जाना हो, हमेशा सड़क पर पुलिस के इंतजाम रहते हैं। लेकिन शबे बारात वाले दिन जो पहले अक्सर होता था, सुबह सात बजे तक ट्रैफिक नहीं चलता था, नो एंट्री होती थी, लेकिन उस रात तीन बजे ही ट्रैफिक खोल दिया गया। इसके पीछे या तो भ्रष्टाचार है या बदनीयती है या इसके पीछे प्रशासन का लैक आफ एडमिनिस्ट्रेटिव एफीशियन्सी है। जिसकी वजह से वहां पर चार बच्चों की मृत्यु हुई। उसके बाद लोगों में रोष पैदा हुआ। रोष पैदा होने के बाद कुछ लोगे वहां इकट्ठा हुए, जिन्होंने उन परिजनों के गुस्से को और भड़काया। उस गुस्से की वजह से थाने में जाकर उस ट्रक को आग लगा दी गई। इस बात को देखना बहुत जरूरी है। बात यह नहीं है कि वहां साम्प्रदायिक दंगा हुआ, बात यह नहीं है कि वहां किसी एक समुदाय के लोग मरे, बात यह नहीं कि दूसरे समुदाय के लोग सामने आए, बात यह हुई कि जिन मां–बाप के चार बच्चे मारे गए, तो सब लोग इकट्ठा हुए और ट्रक जला दिया गया, लेकिन पुलिस शांत बैठी रही। वहां पर 20 ट्रक और गाड़ियां जला दी गईं। उसके बाद एम.जी. रोड़ पर ट्रक जलाने शुरू कर दिए, तो उनकी लपटों से वहां के घर और दुकानें भी जलना शुरू हो गईं। जब घरों और दुकानों का जलना शुरू हुआ तो उनमें रहने वालों ने फायर ब्रिगेड, दमकलों की मांग की। वे दमकलें घटना स्थल पर नहीं पहुंच पाईं, क्योंकि एक तरफ गुस्सैल भीड़ थी और दूसरी तरफ जिनके घर और दुकानें जल रही थीं, वे खड़े हो गए थे। इसके पीछे न कोई जात थी और न कोई धर्म था। घर वालों के घर जल रहे थे ट्रकों की लपटों से, गुस्सैल भीड़ ट्रक जला रही थी, जिसे आज सम्प्रदायिक रंग दिया जा रहा है, जबकि वहां कोई साम्प्रदायिकता नहीं थी। मैं यह कहना चाहता हूं कि जब सुबह चार बजे मेरे पास इस बारे में टेलीफोन आने शुरू हुए तो मैंने सात बजे मुख्य मंत्री आवास पर फोन मिलाने की कोशिश की। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि पिछले कई सालों से मुख्यमंत्री निवासों का रिवाज बन गया है चुने हुए लोगों की बातों को न सुनना आज इस देश में पोलिटिकल मैनेजमेंट होना शुरू हो गया है। इसमें पोलिटिकल बाहर हो गई है और मैनेजर्स मैनेजमेंट चला रहे है। जब मैनेजर्स मैनेजमेंट चलाना शुरू करते हैं, तो उसका नतीजा यह होता है, क्योंकि नीचे हालत यह हो गई थी कि कोई व्यक्ति किसी की सुनने को तैयार नहीं था। मुझे अफसोस इस बात का है कि वहां जब पुलिस अधिकारी ने एक सिपाही से कहा कि आगे बढ़ो तो उसने कहा कि आगे बढ़ने पर मरना है क्या! जब इस तरह का पोलिटिकल मैनेजमेंट होता है, तब जात–बिरादरी, धर्म और नीचे–ऊपर के लोग तैनात किए जाते हैं तो उसका फल यह होता है कि जो आगरा आज दुनिया के अंदर एक अंतर्राष्ट्रीय महत्व रखता है, वह धू–धू कर जल उठा। मेरी आपसे विनती है महोदय, हम यहां पर न्यूक्लियर करार पर बात करते हैं। आने वाले 20 सालों की बात करते हैं कि क्या होगा, हमें यूरेनियम की क्वालिटी कैसे मिलेगी और कहां से वह मिलेगा। फिर उन 51 देशों की बात होती है, जहां से यूरेनियम मिलेगा। उसमें चार और भी देश हैं और हम आकलन करते हैं कि हमें नाइजीरिया से या अंगोला से यूरेनियम मिलेगा। लेकिन मैं कहता हूं कि जो घटिया से घटिया यह ईंधन इस देश में पनप रहा है, जात और बिरादरी के नाम पर पनप रहा है। ...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया इसका उल्लेख न करें।

[हिन्दी]

श्री राज बब्बर : मैं इसलिए कह रहा हूं कि चाहे मंत्री हों या मुख्यमंत्री हों, सवाल उनका नहीं है। आज यहां पर आज इसे दर्ज कीजिए या नहीं कीजिए, लेकिन आज सदन को इस पर सोचना होगा। ...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : उसका उल्लेख न करें।

[हिन्दी]

श्री राज बब्बर : आज जरूरत इस बात की है कि क्या हम इस...*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : इसे मेरे पास लाएं।

नहीं, खेद है, श्री राज बब्बर

[हिन्दी]

श्री राज बब्बर : चाहे वह गुजरात में अहमदाबाद के अंदर हो, उसका नाम हसन हो, अगर वह मुख्यमंत्री की कार के सामने आ जाता

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

है, उसका नाम हसन निकलता है, तो उसे पीटा जाता है। चाहे वह गुहाना का दलित हो, उसकी पिटाई की जाती है। चाहे उसका नाम सलीम हो या कुछ और हो, उसको मोटर साइकिल के पीछे घसीटा जाता है। जब तक यह पॉलिटिकल मैनेजमेंट रहेगा, ऐसा होता रहेगा तो नागरिक इन्सान नहीं जात–बिरादरी धर्म बनता रहेगा और घटिया ईंधन बनकर जलता रहेगा। मैं चाहता हूं कि यह सदन फैसला करे, पार्लियामेंट की एक कमेटी जाए और इस बात की समीक्षा करे। बीएसपी के सांसदों की अध्यक्षता में बीजेपी के लोग जाए, समाजवादी पार्टी के लोग जाएं, कांग्रेस के लोग जाएं, सभी पार्टियों के लोग जाएं और इस पर एक निंदनीय प्रस्ताव पास होना चाहिए। हम यूरेनियम करार की बात कर रहे हैं, न्यूक्लीयर करार की बात कर रहे हैं, लेकिन ये जो जाति रूंपी घटिया ईंधन से लोग पैदा किए जा रहे हैं इस घटिया ईंधन को बंद करना होगा। चाहे दुकान जली हो पचौरी की या फैक्ट्री जली हो कलीम की, करोड़ों रुपयों का नुकसान हुआ है। एक लाख रुपये या पांच लाख रुपये से इसकी भरपाई नहीं हो सकती है। इसलिए आज जरूरत इस बात की है कि सदन इस बात का फैसला करे कि दुकानें जिनकी जल जाती हैं, फैक्ट्रियां जिनकी जल जाती हैं वे लोग अपने पैरों पर, दुबारा अपनी जिंदगी में खड़े नहीं हो सकते हैं। यह सदन क्या यहां इसलिए बैठा है कि मेरी जात क्या है, मैं चुनाव जीतकर आऊं, मेरी बिरादरी क्या है, मैं मैनेजमेंट करूं। मैं क्षमा के साथ कहना चाहता हूं कि एक पार्लियामेंट कमेटी बनाई जाए, जो फैसला करे और सदन इस बात का फैसला करे कि किसकी गलती है, चाहे वह प्रदेश की गलती है या किसी और की गलती है तथा प्रदेश पूरे शहर को बचाने के लिए वहां की व्यवस्था को संवारने के लिए कितना पैसा देता है उसका फैसला करे।

[हिन्दी]

श्री मुंशी राम (बिजनौर) : अध्यक्ष जी, श्रीकृष्णा इंटर कॉलिज, ग्राम जलीलपुर–चांदपुर, बिजनौर के अध्यापकों का प्रतिमाह, डाकखाने में, उनकी वेतन से आरडी में पैसा जमा किया जाता था। लेकिन जब आरडी के मैच्योर होने का समय आया तो वहां के कर्मचारियों ने 25–30 लाख रुपया निकालकर गायब कर दिया और इन अध्यापकों का पैसा उन्हें वापस नहीं मिल रहा है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि इसकी जांच की जाए और जो अधिकारी–कर्मचारी दोषी हैं उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए और निर्दोष अध्यापकों का पैसा सरकार उनको दिलाए। धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार (कालीकट) : महोदय, नारियल देश की विशेष रूप से दक्षिणी राज्यों की खाद्य तेल की महत्वपूर्ण फसल है। अकेले केरल में देश के कुल नारियल कृषि क्षेत्र का 46 प्रतिशत है। दुर्भाग्यवश केरल में वार्षिक वृद्धि दर गिर रही है। यह मुख्यतः कमजोर कर देने वाली जड़ों की (बिल्ट) बीमारी इरोयफिड माइट जैसे कीटाणु और कठोर मौसम जैसे सूखा के कारण है। केरल में 15 करोड़ नारियल पेड़ों में से दो करोड़ पेड़ भयावह जड़ों (बिल्ट) की बीमारी से ग्रस्त है। इसके अतिरिक्त 1997 से इरोयफिड़ कीट का व्यापक प्रभाव पड़ रहा है, इन दोनों के परिणामस्वरूप अनुमान है कि केरल राज्य को हर वर्ष 300 करोड़ नारियलों का नुकसान होता है और 1200 करोड़ रुपए का वित्तीय नुकसान होता है। बिल्ट बीमारी कीटाणु और प्रतिकूल मौसम ने केरल की एक अन्य बागवानी फसल सुपारी को भी बुरी तरह प्रभावित किया है जो किसानों द्वारा बहुत बड़े क्षेत्र में नारियल के साथ उगाई जाती है ताकि उनकी आमदनी में वृद्धि हो सके। यह स्थिति इन उत्पादों के गिरते मूल्यों के कारण और भी खराब हो गई है जिससे किसानों की अत्यन्त दयनीय स्थिति हो गई है।

खोपरा के लिए न्यूनतम समर्थन मूल्य (एमएसपी) योजना से केरल के नारियल किसानों को कोई सान्तवना नहीं मिली है। क्योंकि पांच प्रतिशत किसान भी नारियल का प्रसंस्करण खोपरा में नहीं करते हैं। सरकार द्वारा खाद्य तेलों जैसे पाम तेल, सोयाबीन तेल, सूरजमुखी तेल में मूल सीमाशुल्क में जब तक की जाने वाली कमी ने भी नारियल तेल के मूल्य में कमी की है। हमें आशंका है कि क्षेत्रीय व्यापार समझौते जैसे साफ्टा और आसियान के कार्यान्वयन से स्थिति और भी गंभीर हो जाएगी और केरल के 3.5 मिलियन नारियल किसानों की दयनीय स्थिति और भी खराब हो जायेगी।

विभिन्न समितियों और आयोगों द्वारा किए गए अध्ययन जैसे विश्व व्यापार संगठन की कृषि संबंधी चिंताएं पर डा. एम.एस. स्वामीनाथन की अध्यक्षता में आयोग और डा. के.वी. बावप्पा समापत्वि में नारियल विकास बोर्ड द्वारा गठित समिति ने चरणबद्ध तरीके से पुराने व जराजीर्ण बागानों को गुणवत्तापूर्व बागान वृक्षों के पुनःरोपण द्वारा पुनरूद्धार की सिफारिश की है। तदनुसार नारियल विकास बोर्ड ने परंपरागत राज्यों नामतः केरल, तमिलनाडु, आन्ध्र प्रदेश, कर्नाटक, गोवा, उड़ीसा और अंडमान और निकोबार द्वीप समूह तथा लक्षद्वीप में 4.56 लाख हेक्टेयर क्षेत्र में पुनःरोपण और पुनरूद्धार के लिए एक परियोजना प्रतिवेदन तैयार किया है जो सरकार के विचाराधीन है। कुल परियोजना लागत 6320 करोड़ रुपये बताई गई है जिसमें 1382 करोड़ रुपये का राजसहायता भाग होगा।

मैं सरकार से और समय नष्ट किए बिना इस परियोजना को स्वीकृति देने का पुरजोर अनुरोध करता हूं। चूंकि देश भर के विशेषतः

केरल के नारियल तथा सुपारी उत्पादक किसानों ने अपने अस्तित्व की सभी आशाएं इसी परियोजना पर टिका रखी हैं। परियोजना के कार्यान्वयन में और अधिक विलंब से उगाने वाले किसानों के कष्टों में वृद्धि ही होगी।

अध्यक्ष महोदय : अब श्रीमती सी.एस. सुजाता। कृपया संक्षेप में कहें।

श्रीमती सी.एस. सुजाता (मवेलीकारा) : अध्यक्ष महोदय, अरणमूल मंदिर, मध्य केरल का एक प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है। यह स्थान कला तथा हस्तकला के लिए भी प्रसिद्ध है। अरणमूला दर्पण अनोखे तथा विश्वभर में जाने माने होते हैं। यूएनडीपी अरणमूल को आदर्श पर्यटन ग्राम के रूप में स्वीकार किया है।

अरणमूला की सर्पनौका दौड़ जो प्रतिवर्ष पम्पा नदी में पार्थसारथी मंदिर के सामने आयोजित की जाती है और जिसमें 40 से अधिक सर्पनौकाएं भाग लेती हैं विदेशियों सहित राज्य तथा बाहर से लोगों को आकृष्ट करती हैं। ये नावें गांव के स्थानीय लोगों की होती हैं। यह नौका दौड़ त्यौहार भगवान कृष्ण को समर्पित है। नौका दौड़ का इतिहास काफी पुराना है और इस शानदार घटना का आरंभ 13वीं शताब्दी ईसा में हुआ। पम्पा नदी में पानी की कमी के कारण कुछ वर्षों से नौका दौड़ के आयोजन में कठिनाई आ रही है। राज्य सरकार ने इस बाधा से निपटने के लिए आन्ध्र प्रदेश के पार्वतीपुरम में निर्मित रबड़ स्टेडियम से स्टेडियम के निर्माण का परियोजना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। स्टेडियम की अनुमानित लागत 13 करोड़ रुपये है।

मैं सरकार से इस प्रस्ताव को आवश्यक अनुमति देने और परियोजना के लिए मांगी गई धनराशि स्वीकृत करने हेतु आग्रह करता हूं।

राज्य सरकार ने अरणमूला की परम्परागत कला और शिल्प की रक्षा करने के लिए केन्द्र के पास एक प्रस्ताव, 'कला ग्राम' प्रस्तुत किया है। परियोजना की लागत 11 करोड़ होने का अनुमान है। मैं सरकार से निधियों को स्वीकृत करने का आग्रह करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : अब, श्री कीरेन रिजीजू बोलेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : चौधरी लाल सिंह, आप सभा की कार्यवाही में केवल व्यवधान डाल रहे हैं। आपको मेरे निर्णय की प्रतीक्षा करनी चाहिए। मुझे खेद है। चूंकि, आप सभा की कार्यवाही में व्यवधान डाल रहे हैं इसलिए मैं आपको बुला नहीं सकता हूं।

अब, श्री कीरेन रिजीजू बोलेंगे।

श्री कीरेन रिजीजू (अरुणाचल पश्चिम) : अध्यक्ष महोदय, आज राजनीतिक नेता और नार्थ कचर हिल्स डिस्ट्रिक्ट, असम के सिविल सोसायटी के सदस्य नार्थ कचार हिल्स आटोनॉमस डिस्ट्रिक्ट काउंसिल, असम के कार्यकाल के बारे में जन्तर मन्तर पर धरना दे रहे हैं, जिसका कार्यकाल 20.12.2006 को समाप्त होने वाला था। लेकिन असम सरकार द्वारा भारत के संविधान की छठी अनुसूची के पैरा 26क के अनुसार परिषद के निर्वाचन क्षेत्रों के परिसीमन के आधार पर इसकी अवधि छह माह तक बढ़ा दी गई थी।

गुवाहाटी के माननीय उच्च न्यायालय के आदेशानुसार तिथि 12.06.2007 निर्धारित की गई। दुर्भाग्यवश दो उम्मीदवारों, एनसीएचएडीसी के मुख्य कार्यकारी सदस्य श्री पुरनेन्दु लंगपासा और एनसीएचएडीसी के कार्यकारी सदस्य श्री निन्दू लंगथाता की उग्रवादियों द्वारा 04.06.2007 को हत्या कर दी गई, और कानून एवं व्यवस्था की स्थिति के आधार पर असम सरकार ने चुनाव अनिश्चित काल के लिए स्थगित कर दिया और परिषद को 21.07.2007 से राज्यपाल शासन के अधीन कर दिया गया। सरकार को दो स्थानों के लिए चुनाव को स्थगित कर पूरी जिला परिषद के चुनाव कराने चाहिए था। इसी दौरान ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : क्या यह केन्द्र सरकार के अधीन है?

श्री कीरेन रिजीजू : जी हां, महोदय, अब यह राज्यपाल शासन के अधीन है।

माननीय उच्चतम न्यायालय ने 13 जुलाई, 2007 को यह निदेश दिया है कि इस परिषद के लिए चुनाव 12.2.2008 तक और यदि संभव हो तो इससे पहले भी करा लिए जाएं। जिलों के उपायुक्त ने यह भी बताया है कि कानून एवं व्यवस्था की स्थिति में अब सुधार हुआ है। यह एक गलत परंपरा रही है कि पर्वतीय स्वायत्तशासी जिला परिषद के चुनाव सदैव स्थगित कर दिए जाते हैं। मैं माननीय गृह मंत्री से यथा संभव शीघ्र चुनाव कराने हेतु राज्यपाल को सलाह देने का अनुरोध करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी – उपस्थित नहीं।

अब, चौधरी लाल सिंह बोलेंगे। मैं आपको पहले भी बुला सकता था लेकिन आप अनावश्यक रूप से सभा की कार्यवाही में व्यवधान डाल रहे थे। अब, कृपया आप बोलिए।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : अध्यक्ष महोदय, आप मुझ पर इल्ज़ाम क्यों लगा रहे हैं?

अध्यक्ष महोदय : इल्ज़ाम लगाने की जरूरत होती है, इसलिए लगाते हैं।

चौधरी लाल सिंह : आप हमारे बुजुर्ग हैं।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप बोलिए।

चौधरी लाल सिंह : अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी परमिशन से एक महत्वपूर्ण मसला अपनी स्टेट के बारे में उठाना चाहता हूं जिसके बारे में मैंने आपको लिख कर भी दिया है। एनएचपीसी जम्मू–कश्मीर में सलाल प्रोजैक्ट के लिए दो परसेंट कमिशन पर आई तो उसने फर्स्ट फेज में कहा था कि उसे हैंड ओवर कर देंगे लेकिन दस साल की बजाय 30 साल हो गये हैं। उन्होंने 50 परसेंट एग्जीक्यूटिव्स और नॉन एग्जीक्यूटिव्स कैडर के लोगों को नौकरियां देने की बात कही थी। उन्होंने इसके लिए जो ड्राफ्ट नोट लिखा, उसके बाद 33 परसैंट की बात भी पूरी नहीं की। मसला इस कद्र और और मुश्किल यह आ रही है कि जम्मू–कश्मीर के इंजीनियर्स वहां भूख हड़ताल पर हैं। हमार यहां के जो नौजवान बेरोजगार हैं, उनको इसमें रोजगार मिलना चाहिए था लेकिन उनको रोजगार नहीं मिला। कहा गया था कि उस एरिया को बिजली देंगे लेकिन वह भी नहीं दी। एक मेगावाट पर 13 करोड़ रुपए लगे और उसे हैंड ओवर करने के लिए कह रहे हैं लेकिन जहां एक मेगावाट पर एक करोड़ रुपया लगा, वहां वे हैंड ओवर करने के लिए तैयार नहीं हैं। एनएचपीसी के हमारे जो बाकी प्रोजैक्ट हैं, वे भी दिए जा रहे हैं लेकिन हमारा कहना यह है कि वहां के जो बेरोजगार नौजवान हैं, इंजीनियर्स हैं, टैक्नोक्रैट्स हैं और चाहे एग्जीक्यूटिव्स हैं या नॉन एग्जीक्यूटिव्स कैडर के हैं उनको रोजगार देना बहुत जरूरी है। यह मसला बहुत गम्भीर है। इन्होंने राजीव गांधी विद्युतीकरण के प्रोजैक्ट ले लिए हैं। हमारे यहां जो नौजवान बेरोजगार हैं, सरकार उनकी तरफ ध्यान दे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब, श्री वरकला राधाकृष्णन बोलेंगे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अपनी सुरक्षा के लिए, मुझे उन्हें बोलने के लिए बुलाना है।

...(व्यवधान)

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल) : महोदय, हाल ही में, मैं दिल्ली स्थित जामिया इस्लामिया विश्वविद्यालय गया था। माननीय श्री अहमद भी मेरे साथ थे। हम वहां एक 'फेस्टीवल' में भाग लेने गए थे। वहां मुझे बड़ी संख्या में केरल के विद्यार्थी मिले। उन्होंने हमें अनुरोध किया कि जामिया इस्लामिया विश्वविद्यालय में प्रवेश के लिए केरल में कोई परीक्षा नहीं होती है। अतः प्रवेश प्राप्त करने के लिए, उन्हें दिल्ली आकर परीक्षा में बैठना पड़ता है जो अत्यंत कठिन एवं खर्चीला कार्य है। चूंकि बड़ी संख्या में केरल के विद्यार्थी वहां प्रवेश चाहते हैं इसलिए यह उचित है कि विश्वविद्यालय केरल में एक परीक्षा केन्द्र खोलने के लिए अनुमति प्रदान करे। मैं अनुरोध करता हूं कि केरल के त्रिवेन्द्रम या अन्य किसी भाग में नया परीक्षा केन्द्र खोलने के लिए मानव संसाधन विभाग को संबंधित विश्वविद्यालय को आवश्यक निदेश देना चाहिए।

श्री किन्जरपु येरननायडु (श्रीकाकुलम) : अध्यक्ष महोदय, वृहत विशाखापट्टनम शहर दक्षिण एशिया में तेजी से विकसित हो रहा शहर है। कालटेक्स, हिन्दुस्तान, शिपयार्ड, गन्नागवारम पत्तन सहित अनेक बड़े उद्योग यहां स्थित हैं। यहां तक कि विजाग इस्पात संयंत्र भी वहीं स्थित है।

हाल ही में, एक नई हवाई पट्टी का कार्य पूरा हुआ है और यह विमानपत्तन प्राधिकरण को सौंपी गई है। वहां नई उड़ाने भरी जा रही हैं। लेकिन वहां रात्रि में उतरने की सुविधा के बावजूद रात को उड़ान नहीं भरी जा रही हैं। यह हवाईअड्डा रक्षा विभाग का है। अवसंरचना तथा स्टाफ की कमी के कारण वहां रात को उड़ाने नहीं चलाई जा रही हैं। संबंधित फाइल वित्त मंत्रालय के पास पदों की स्वीकृति के लिए लंबित है।

बड़ी संख्या में लोग विशाखापट्टनम से सिंगापुर, मलेशिया और अन्य देशों को विमान से जाते हैं। मैं भारत सरकार से रक्षा मंत्रालय के लिए पदों की स्वीकृति करने हेतु अविलम्ब कार्यवाही शुरू करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : अध्यक्ष महोदय, सैंट्रली स्पौंसर्ड स्कीम में राष्ट्रीयकृत बैंकों की मार्फत सभी लोगों को लाभ होता है। लेकिन इन बैंकों में, चाहे वे ग्रामीण क्षेत्रों में हों या छोटे शहरों में हों, पर्याप्त स्टाफ न होने के कारण, जहां दो–दो दिन में प्लान मंजूर होता है और एप्लीकेशन मंजूर होती हैं उनमें 20–20 दिन लगते हैं। स्वयं जाने पर हमें बताया गया कि वहां स्टाफ नहीं है। मैं चाहता हूं कि वहां स्टाफ की पूर्ति करनी चाहिए क्योंकि इसके कारण सैंट्रली स्पोंसर्ड स्कीम का लाभ विद्यार्थियों को नहीं मिल पाता हैं।

अपराह्न 1.00 बजे

मैं अपने जिले के बारे में कहना चाहता हूं कि हमारे यहां बैंकों में 119 अधिकारियों की कमी है। इनमें 61 क्लर्क हैं और कुल 219

स्टाफ कम है। अगर सारे डिस्ट्रिक्ट में देखें तो राष्ट्रीयकृत बैंक, स्टेट बैंक, बैंक आफ महाराष्ट्र या बैंक ऑफ इंडिया में स्टाफ बहुत कम है, जिससे सैंट्रली स्पांसर्ड स्कीम का लाभ लोगों को नहीं मिल पाता है। इसलिए, माननीय वित्त मंत्री जी की तरफ से ऐसा आदेश निकलना चाहिए जिससे जल्दी से जल्दी वहां स्टाफ की भर्ती हो सके।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : अब, श्री हन्नान मोल्लाह बोलेंगे, आप केवल एक मामला उठाएं।

श्री हन्नान मोल्लाह (उलूबेरिया) : महोदय, मैं सरकार का ध्यान एक अत्यंत महत्वपूर्ण मामले की तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं। माननीय संसदीय कार्य मंत्री यहां हैं। इसमें उनके प्रभाव की भी जरूरत है। महोदय, आप जानते हैं कि राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम में इस देश के लिए दो विशिष्ट विधानों का आश्वासन दिया गया था। पहले ही तीन वर्ष बीत चुके हैं, और हमारा कार्यकाल समाप्त होने वाला है।

अध्यक्ष महोदय : यह एक और खतरे की बात है।

श्री हन्नान मोल्लाह : हमारे पास दो वर्ष का समय है ...*(व्यवधान)* लेकिन एक वर्ष के स्थान पर 18 महीने का समय लगाते हैं।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है।

श्री हन्नान मोल्लाह : यह काम अत्यंत धीमी गति से हो रहा है। इसलिए मैं चाहता हूं कि ये दोनों विधान जिसका वादा उन्होंने राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम में किया था, शीघ्र लाया जाए। इसमें से एक है महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत आरक्षण और दूसरा है असंगठित क्षेत्र के कामगारों के लिए दो अधिनियम।

अध्यक्ष महोदय : ये शीघ्र लाए जाने चाहिए। यही आपकी मांग है।

श्री हन्नान मोल्लाह : मेरी मांग है कि सरकार इस ओर ध्यान दे; और इस सत्र में ये दोनों विधेयक पुरःस्थापित किए जाएं। मेरा सरकार से यह अनुरोध है।

अध्यक्ष महोदय : डा. सुजान चक्रवर्ती अपने को इस मामले से संबद्ध करते हैं।

डा. सुजान चक्रवर्ती (जाधवपुर) : अध्यक्ष महोदय, कृपया मुझे एक मिनट का समय दीजिए।

महोदय, 8 अगस्त को राष्ट्रव्यापी हड़ताल हुई थी। यह मुद्दा अत्यत गंभीर है।

अध्यक्ष महोदय : यह मामला सदैव गंभीर रहता है।

डा. सुजान चक्रवर्ती : असंगठित मजदूरों की संख्या भी बढ़ रही है। 1991 के दौरान, असंगठित कामगारों की प्रतिशतता 90 प्रतिशत थी, और अब यह पहले से ही 93 प्रतिशत है। अधिकांशतः, वे गरीबी रेखा से नीचे हैं। सामान्यतः श्रम कानून उनके ऊपर लागू नहीं होते हैं। वास्तव में, कोई सामाजिक सुरक्षा नहीं है। इसलिए, आपके माध्यम से मेरा अनुरोध है कि सर्वप्रथम यह सुनिश्चित किया जाए कि ग्यारहवीं योजना तक कम से कम हमारे सकल घरेलू उत्पाद का तीन प्रतिशत असंगठित कामगारों के हित में व्यय किया जाना चाहिए।

दूसरे यदि हम कर सकते हैं तो सरकार को असंगठित कामगारों और असंगठित कृषि श्रमिकों के कल्याण के लिए कानून बनाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय : अब, श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोलेंगी।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह (अलीगढ़) : अध्यक्ष महोदय, एक मिनट हमारी बात सुनिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यदि आप व्यवधान डालते रहेंगे तो मुझे कोई कार्यवाही करनी पड़ेगी। आपका मामला अनुमन्य नहीं है। मैं आपको अनुमति नहीं दूंगा। यह राज्य का विषय है। कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह : अध्यक्ष महोदय, किसान मर जायेंगे। ... *(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : राज्य द्वारा भूमि का अधिग्रहण केन्द्र का विषय नहीं है।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह : यह सैंटर का मैटर है ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मुझे अफसोस है। यदि आप मेरे साथ बहस करेंगे तो मैं अनुमति नहीं दूंगा।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह : मेरी पर्सनल रिक्वेस्ट है। हमें बार-बार रिक्वेस्ट करनी पड़ती है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : नहीं, मैं अनुमति नहीं दे सकता। यह मेरे साथ बहस करने का समय नहीं है।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह : आप इधर देखते नहीं हैं, नए मैम्बर को टाइम नहीं देते हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप हमें हटाने के लिए बोलिए।

चौधरी विजेन्द्र सिंह : हम कभी–कभी टाइम मांगते हैं, आप देते नहीं हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप बोलते रहिए।

[अनुवाद]

लेकिन इस मामले पर नहीं सारी बातें कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दी जाएंगी।

[हिन्दी]

चौधरी विजेन्द्र सिंह : यह अच्छी बात नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : आप कह देते हैं यह स्टेट मैटर नहीं है, सैंटर का मैटर है, इसे हमें मानना होगा।

चौधरी विजेन्द्र सिंह : हम अपने स्टेट की समस्या नहीं बोलेंगे? हम यहां किसलिए आए हैं? हमें जनता ने चुनकर भेजा है। ...*(व्यवधान)*

अपराह्न 1.03 बजे

(तत्पश्चात् चौधरी विजेन्द्र सिंह सभा भवन से बाहर चले गए)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यदि इसकी अनुमति दी जाती है, तब इस पर सायं छः बजे के बाद विचार किया जायेगा। ठीक है, आप बर्हिगमन कर सकते हैं। श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा भी इस सभा की नई सदस्य हैं। मैं विषय के आधार पर निर्णय लेता हूं। यह निर्णय किया गया था कि केवल पांच मामलों पर चर्चा होगी। मैंने अब तक कम से कम 17–18 मामले उठाने की अनुमति दी है और इसमें कितना अधिक समय बर्बाद हुआ है।

अध्यक्षपीठ पर दोबारोपण करना अत्यंत आसान है। आप इस पद के लिए किसी अन्य सदस्य का चुनाव कर लें और मैं सहर्ष तत्काल यह पद छोड़ दूंगा। मुझे कोई आपत्ति नहीं है। मैं स्वयं यहां आसीन नहीं हुआ हूं। दोबारोपण करना अत्यंत आसान है।

श्रीमती झांसी लक्ष्मी बोचा (बोब्बिली) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं सरकार के ध्यान में एक अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दा लाना चाहती हूं कि एचआईवी/एड्स की जांच को योग्य पुरूष और महिलाओं के विवाह से पूर्व अनिवार्य बना दिया जाए। एचआईवी के लक्षण वाले पुरूष और महिलाओं की संख्या में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। विवाह से पूर्व कतिपय लड़के और लड़कियां यह स्पष्ट नहीं करते हैं कि उनमें एचआईवी के लक्षण पाये गए हैं। विवाह पश्चात् यह बात पति अथवा पत्नी के ध्यान में आती है कि उनके पति अथवा पत्नी में एचआईवी के लक्षण पाये गए हैं और तब तक लड़की अथवा लड़के के जीवन को काफी नुकसान हो चुका होता है। लड़की के पक्ष पर बिना किसी गलती के उसमें एचआईवी के लक्षण केवल इसलिए दिखाई देने लगते हैं क्योंकि विवाह से पूर्व उसके पति द्वारा किसी अन्य महिला के साथ शारीरिक संबंध बनाया गया था।

महोदय, लगभग 7 लाख महिलाओं और पुरूषों की इस संबंध में जांच की गई है। इसमें से लगभग 2 से 2.3 प्रतिशत पुरूष और महिलाओं में इस रोग के लक्षण पाये गये हैं। एचआईवी/एड्स के लक्षण और इसके खतरनाक परिणामों के संबंध में जागरूकता अभियान चलाया जाना चाहिए। इस मुद्दे पर आयुर्विज्ञान, सामाजिक और नैतिक दृष्टिकोण से चर्चाएं और संगोष्ठियां आयोजित की जानी चाहिए। पुरोहितों, पंडितों, पादरियों और काज़ियों को भी यह कहा जाना चाहिए कि जब तक कोई लड़का अथवा लड़की किसी मान्यता प्राप्त आयुर्विज्ञान संस्थान से एचआईवी/एड्स के लक्षण नहीं पाये जाने के आशय का प्रमाणपत्र प्रस्तुत नहीं करते हैं, तब तक वे उनका विवाह नहीं कराएंगे। पूरे देश में एचआईवी की जांच हेतु और अधिक प्रयोगशालाएं खोली जानी चाहिए।

इस विषय पर कोई कानून नहीं होने के कारण कानून का प्रर्वतन करने वाली एजेंसियों और स्वास्थ्य एजेंसियों के लिए एचआईवी/एड्स के लक्षण वाले पति–पत्नी की बढ़ती हुई संख्या को नियंत्रित करने में कठिनाई हो रही है। अतः मैं केन्द्र सरकार से तत्काल एक कानून बनाने का अनुरोध करती हूं ताकि युवा दम्पती, जो देश की मानव संसाधन संपदा हैं, के जीवन की रक्षा की जा सके।

महोदय, अपनी बात समाप्त करने से पूर्व मैं यह कहना चाहती हूं कि अस्पतालों में कुष्ठ रोग से संबंधित वार्डों को एचआईवी/एड्स से संबंधित वार्डों में बदला जाना चाहिए। कुष्ठ रोग से संबंधित वार्डों में कार्यरत डाक्टरों और अर्द्धचिकित्सीय स्टाफ की सेवाएं एचआईवी/एड्स के रोगियों के उपचार में ली जा सकती हैं। आंध्र प्रदेश में ऐसा पहले से ही किया जा रहा है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैंने महत्वपूर्ण मुद्दे उठाने हेतु पहले ही 17 माननीय सदस्यों को अनुमति दे दी हैं

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अब माननीय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री अपना वक्तव्य देंगे।

...(व्यवधान)

अपराह्न 1.06 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य - जारी

(तीन) अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स), नई दिल्ली में रेजीडेंट् डाक्टरों की हड़ताल

[अनुवाद]

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास) : माननीय अध्यक्ष महोदय, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एआईआईएमएस), नई दिल्ली के रेजिडेंट डाक्टर हड़ताल पर हैं ... *(व्यवधान)*

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : महोदय, यह सही नहीं है ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री राजनारायण बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.) : अध्यक्ष महोदय, मुझे बोलने का मौका दिया जाए ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आपको मौका नहीं मिलेगा।

श्री राजनारायण बुधौलिया : आप पीछे बैठने वालों को नहीं देखते हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : कृपया इंतजार करें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप मेरे विरूद्ध कार्यवाही कर सकते हैं। माननीय मंत्री महोदय अब अपना वक्तव्य दें।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : महोदय, वे एक गलत वक्तव्य देकर सभा का दुरूपयोग कर रहे हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप यह कैसे कह सकते हैं?

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : सर, सदन का मिसयूज करके यहां सुओ–मोटो स्टेटमैन्ट दी जा रही है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : उन्हें अपना वक्तव्य पूरा करने दें। मैंने उन्हें एक महत्वपूर्ण मामले में वक्तव्य देने की अनुमति दी है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : *

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : यदि आप उन्हें वक्तव्य नहीं पढ़ने देंगे तो वे इसे सभा पटल पर रख देंगे।

डा. अंबुमणि रामदास : महोदय, वे एक वरिष्ठ सदस्य हैं। मैं उनसे मुझे वक्तव्य देने की अनुमति देने के लिए अनुरोध करता हूं। ... *(व्यवधान)* महोदय, मैं वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूं।

****स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास)** : महोदय, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान, नई दिल्ली के रेजिडेंट डाक्टर संस्थान से सफल होने वाले छात्रों को डिग्री प्रदान करने में हो रहे विलम्ब के मुद्दे पर हड़ताल पर हैं। इस संबंध में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया के अनुसार अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान का दीक्षांत समारोह हर वर्ष फरवरी माह में कभी भी होता है और सफल छात्रों को डिग्रियां प्रदान की जाती हैं। इन छात्रों को दीक्षांत समारोह में डिग्री प्राप्त

---

* कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

**वक्तव्य सभा पटल पर रखा गया और ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल. टी. 6860/2007।

करने के लिए व्यक्तिगत रूप से अवश्य उपस्थित होना होता है जब तक की उसे अपनी अनुपस्थिति में डिग्री लेने की अनुमति न दी गई हो। डिग्रियों में अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के अध्यक्ष, निदेशक, डीन और रजिस्ट्रार के हस्ताक्षर होते हैं। तथापि, महोदय, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के निदेशक ने पिछले दो वर्षों से दीक्षांत समारोह का आयोजन नहीं किया है। विशेष मामले के रूप में यूएसएमएलई, यूएसए आदि में भाग लेने वाले छात्रों के लिए मूल डिग्रियों की अपेक्षा को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2005 की 54 एम.बी.बी.एस. डिग्रियों में उक्त सभी संबंधित व्यक्तियों द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे जिन्हें छात्रों को प्रदान किया जाना था। इसी प्रकार वर्ष 2006 के लिए भी निदेशक, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान द्वारा संस्थान के अध्यक्ष के रूप में मेरे हस्ताक्षर के लिए 49 एम.बी.बी.एस. डिग्रियां 20 अगस्त, 2007 को ही भेजी गई थी। इन डिग्रियों पर हस्ताक्षर करने वाले अन्य लोगों के साथ–साथ संस्थान के रजिस्ट्रार डा. संदीप अग्रवाल ने भी हस्ताक्षर किए थे।

महोदय, अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के विनियमों के अनुसार, रजिस्ट्रार के लिए नियुक्ति प्राधिकारी शासी निकाय है। श्री वी. पी. गुप्ता को वर्ष 2002 में रजिस्ट्रार के रूप में सक्षम प्राधिकारी द्वारा नियुक्त किया गया था और वह तब से रजिस्ट्रार के रूप में काम कर रहे हैं। रजिस्ट्रार के रूप में उन्हें बनाए रखने पर भी शासी निकाय द्वारा जनवरी, 2007 और फिर मई, 2007 में हुई इसकी बैठक में विचार किया गया और शासी निकाय ने निर्णय लिया कि उन्हें अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के रजिस्ट्रार के रूप में कार्य करते रहना चाहिए। तथापि, संस्थान द्वारा भेजी गई डिग्रियों में किसी डाक्टर संदीप अग्रवाल द्वारा हस्ताक्षर किए गए थे जोकि अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के शासी निकाय द्वारा नियुक्त रजिस्ट्रार नहीं हैं। मैंने इन डिग्रियों को अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के निदेशक को गलतियां शीघ्र ठीक करने के लिए वापिस भेज दिया है ताकि जिन छात्रों को इन डिग्रियों की तुरन्त आवश्यकता है उन्हें ये डिग्रियां शीघ्र जारी हो सकें।

महोदय, आप इस बात को समझेंगे कि किसी अनाधिकृत व्यक्ति द्वारा हस्ताक्षर की गई कोई भी डिग्री गैर–कानूनी और अवैध होगी। बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि रेजीडेंट डाक्टरों ने उनके भविष्य के प्रति मेरी चिंता को समझे बिना हड़ताल का सहारा लिया है। मैंने अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के निदेशक को निर्देश दिया है कि हड़ताल समाप्त करने के लिए आवश्यक कदम उठाएं और संस्थान में रोगी परिचर्या सेवा को तत्काल बहाल करें।

मेरी उन छात्रों से पूरी सहानुभूति है जो दो वर्षों से अधिक समय से डिग्रियों के लिए प्रतीक्षा कर रहे हैं जिसका मुख्य कारण दीक्षांत समारोह के आयोजन में विलम्ब होना है। मैंने अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान के निदेशक से कहा है कि वे एक माह के अन्दर दीक्षांत समोराह का आयोजन करें ताकि लंबित पड़ी डिग्रियां छात्रों को अविलम्ब प्रदान की जा सके।

अध्यक्ष महोदय : सभा अपराह्न 2.00 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 1.06 बजे

तत्पश्चात लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराह्न 2.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 2.03 बजे

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् अपराह्न दो बजकर तीन मिनट पर पुनः समवेत हुई।

(श्री वरकला राधाकृष्णन पीठासीन हुए)

अपराह्न 2.04 बजे

मंत्रियों द्वारा वक्तव्य - जारी

(चार) प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की स्मृति में बैरकपुर-कानपुर-झांसी के बीच चलाई जाने वाली "गदर एक्सप्रैस" का नाम बदलकर "प्रथम स्वतंत्रता संग्राम एक्सप्रैस" किए जाने के बारे में वर्ष 2007-2008 की अनुपूरक अनुदानों की मांगें (रेल) पर चर्चा के दौरान 23.08.2007 को दिए गए उत्तर में शुद्धि करने वाला वक्तव्य

[हिन्दी]

***रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) :** महोदय, 23.08.2007 को 2007–08 की अनुदान की पूरक मांगों पर हुई बहस का जवाब देते हुए मैंने "गदर एक्सप्रैस" नाम से एक नई गाड़ी की शुरुआत की घोषणा की थी जो वर्ष 1857 में प्रथम स्वतंत्रता संग्राम के 150 वर्ष पूरे होने की स्मृति में बैरकपुर–कानपुर–झांसी के बीच संपर्क स्थापित करेगी।

29.08.2007 को राज्य सभा में 2007–08 की अनुदान की पूरक मांगों पर बहस के दौरान कुछ सदस्यों ने "गदर एक्सप्रैस" नाम के बारे में अपनी आशंकाएं व्यक्त की थीं क्योंकि उनकी राय में यह एक नकारात्मक शब्द है।

---

*ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एलटी 6861/2007

राज्य सभा में माननीय सदस्यों की भावनाओं को ध्यान में रखते हुए मैं गाड़ी का नाम "गदर एक्सप्रैस" से बदल कर "प्रथम स्वतंत्रता संग्राम एक्सप्रैस" करने का प्रस्ताव करता हूं।

अपराह्न 2.05 बजे

नियम 377 के अधीन मामले*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : अगली मद है नियम 377 के अधीन मामले। यदि सभा सहमत होती है तो आज के लिए नियम 377 के अधीन सूचीबद्ध मामलों को सभा पटल पर रखा गया माना जाए।

अनेक माननीय सदस्य : हां, महोदय।

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, पश्चिम बंगाल) : नहीं महोदय।

सभापति महोदय : ठीक है, इसे सभा पटल पर रखा हुआ माना जाए।

श्री अधीर चौधरी : महोदय, हम इसे सभा में पढ़ना चाहेंगे।

सभापति महोदय : अब, हम आज के दिन के लिए नियत विधायी चर्चा पर कार्य करेंगे।

(एक) प्रधानमंत्री रोजगार योजना की प्रगति की आवधिक समीक्षा किए जाने की आवश्यकता

श्री एन.एस.वी. चित्तन (डिंडीगुल) : प्रधानमंत्री रोजगार योजना का मकसद देश के लाखों बेरोजगार युवकों को स्वरोजगार प्रदान करना है। यह योजना अनेक वर्षों से केन्द्र सरकार से प्राप्त शत–प्रतिशत सहायता से चल रही है, अतः देश के विभिन्न भागों विशेषकर तमिलनाडु में इसकी आवधिक समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।

मैं केन्द्र सरकार से इस मामले पर विचार करने का अनुरोध करता हूं।

(दो) तमिलनाडु के महान स्वतंत्रता सेनानी और समाज सुधारक श्री पी. कक्कन के सम्मान में उनकी जन्मशती पर एक स्मारक डाक टिकट और प्रथम दिवस आवरण जारी किए जाने की आवश्यकता

श्री एस.के. खारवेनथन (पलानी) : श्री पी. कक्कन का जन्म 18 जून, 1909 को मदुरै जिले के मेल्लुर तालुक के थुम्बईपट्टी गांव में हुआ था। स्वर्गीय श्री पी. कक्कन ने अपनी प्रारम्भिक परीक्षा और शिक्षक प्रक्षिण लेने के बाद दलित अनुसूचित जनजाति के लोगों के उत्थान के लिए कार्य करना शुरू कर दिया। महात्मा गांधी और डा. भीम राव अम्बेडकर के मार्गदर्शन एवं नेतृत्व में 1932 में एक आन्दोलन किया गया था जिससे अनुसूचित जातियों को दक्षिण भारत के मन्दिरों में प्रवेश करने दिया जाने लगा था। श्री पी. कक्कन ने अपने सलाहकार श्री वैद्यनाथ अय्यर और श्री के. कामराज के साथ इस सामाजिक उत्थान आन्दोलन में सक्रिय रूप से भाग लिया था।

8 जुलाई, 1939 को श्री पी. कक्कन और अन्य नेताओं ने श्री वैद्यनाथ अय्यर के नेतृत्व में मदुरै मीनाक्षी अम्मान मन्दिर में प्रवेश किया। ब्रिटिश काल में दक्षिण भारत के इतिहास में यह ऐसा पहला अवसर था जब अनुसूचित जातियों के लोगों ने उस मन्दिर में भगवान मीनाक्षी सुन्दरेश्वर के दर्शन किए। केवल उसी के बाद पूरे देश में अनुसूचित जातियों के लोगों को विभिन्न हिन्दू मन्दिरों में दर्शन करने की अनुमति दी गई। भारत छोड़ो आन्दोलन के दौरान श्री कक्कन को तंजावुर में गिरफ्तार किया गया और न्यायिक हिरासत में भेजा गया और डेढ़ वर्ष के लिए जेल में डाल दिया गया था। जेल में उनके साथ अंग्रेजों ने बहुत बुरा बर्ताव किया और इस दौरान उनका पूरा शरीर जख्मों से भर गया।

1952 में श्री कक्कन मदुरै मध्य निर्वाचन क्षेत्र से संसद सदस्य चुने गए और उन्होंने पांच वर्ष तक सेवा की। 1957 और 1962 में श्री कक्कन क्रमशः मेलुर और समयानाल्लुर निर्वाचन क्षेत्र से विधानसभा सदस्य चुने गए और उन्होंने तमिलनाडु सरकार में 9 वर्ष तक गृह मंत्री के रूप में कार्य किया। उन्होंने इतना सादा अनुशासित जीवन बिताया कि उनके नाम पर कोई संपत्ति नहीं थी। आजीवन चैन्ने में एक किराये के मकान में रहे। वे सादगी, ईमानदारी और निःस्वार्थ सेवा के एक उदाहरण थे, उन्होंने दलितों के उत्थान के लिए कार्य किया। उनकी मृत्यु सेवाकाल में 28 दिसम्बर, 1984 को हो गई। 18 जून, 2009 को उनकी जन्मशती है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि श्री पी. कक्कन के सम्मान में उनकी जन्मशती के अवसर पर एक स्मृति डाक टिकट और प्रथम दिवस आवरण जारी करे।

(तीन) जवाहरलाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन में पानीपत शहर को शामिल किए जाने की आवश्यकता

डा. अरविन्द शर्मा (करनाल) : नई दिल्ली में वर्ष 2010 में होने वाले निर्धारत राष्ट्रमंडल खेलों के साथ ही केन्द्र सरकार ने राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, पानीपत शहर, जो मेरे संसदीय क्षेत्र का भाग है, में विकास संबंधी गतिविधियों हेतु अधिक धनराशि व्यय करना शुरू कर

* सभा पटल पर रखे गए माने गए।

दिया है, पानीपत एक प्रमुख औद्योगिक और पैट्रोरसायन केन्द्र और वस्त्र निर्यात का केन्द्र के रूप में उभर कर सामने आया है। विगत वर्षों में शहर की आबादी में कई गुना वृद्धि हुई है। इस बढ़ते हुए जनसंख्या दबाव से निपटने हेतु जन बुनियादी संस्था बहुत कमजोर हैं। इस शहर में भारी संख्या में कुशल और अकुशल लोग बेहतर रोजगार की तलाश में आते हैं। इनमें से कुछ लोगों को कालोनियों में आवास मिल जाता है और कुछ लोगों को जो मजदूरी करते हैं, अनधिकृत कालोनियों और मलिन बस्तियों में रहना पड़ता है।

स्थानीय प्रशासन और नागरिक एजेंसियां संसाधनों पर बढ़ते बोझ से जूझने का भरसक प्रयास कर रही हैं लेकिन उनके पास पेयजल, बिजली, आवास, सड़क और परिवहन, जलमल व्ययन और स्वच्छता और स्थानीय लोगों के लिए पार्कों के सौंदर्यीकरण जैसी बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने हेतु पर्याप्त धनराशि उपलब्ध नहीं है।

अतः मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि पानीपत शहर को भी जवाहरलाल नेहरू शहरी नवीकरण मिशन में शीघ्रातिशीघ्र शामिल किया जाए।

(चार) राजस्थान के भिवाड़ी और हरियाणा के रेवाड़ी के बीच रेल सेवा शुरू किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

डा. करण सिंह यादव (अलवर) : महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर में भिवाड़ी राजस्थान के प्रमुख औद्योगिक केन्द्र के रूप में विकसित हो रहा है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में स्थित इस औद्योगिक कस्बे में एक हजार से अधिक औद्योगिक इकाइयों के अलावा इन्लैंड कंटेनर डिपो हैं तथा इसी क्षेत्र में होन्डा कार निर्माण का बड़ा कारखाना लग रहा है। भिवाड़ी से रिवाड़ी को जोड़े जाने से यह औद्योगिक क्षेत्र अहमदाबाद व दिल्ली के माध्यम से समूचे देश से जुड़ जायेगा। वर्ष 2003–04 में इस 25 कि.मी. लाइन के सर्वे में 100 करोड़ की लागत (890) प्रतिफल का आंकलन किया गया था। गत 4 वर्षों में बहुत कुछ बदला है और नया सर्वे कराया गया तो लाभकारी प्रतिफल मिलेंगे।

अतः माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि पुनः सर्वे करवाकर इस रेल लाइन निर्माण का मार्ग प्रशस्त करें।

(पांच) पश्चिम बंगाल में कोलकाता स्थित फोर्ट विलियम का नाम बदल कर "सिराज फोर्ट" किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री अधीर चौधरी (बरहमपुर, पश्चिम बंगाल) : इस वर्ष सैनिक विद्रोह की 150वीं वर्षगांठ मनायी जा रही है जिसे इतिहास में स्वतंत्रता के प्रथम युद्ध के रूप में माना जाता है। इस वर्ष सत्याग्रह की 100वीं और स्वतंत्रता की 60वीं वर्षगांठ भी मनायी जा रही है। इस वर्ष प्लासी युद्ध की 250वीं वर्षगांठ भी है जिसमें भारत के भाग्य का निर्णय हुआ था। प्लासी के युद्ध में बंगाल के अंतिम संप्रभु शासक नवाब सिराजुदोल्लाह की सेना ने शबर्ट क्लाइब के नेतृत्व वाली ब्रिटिश सेना के साथ बहादुरी से युद्ध किया था। लेकिन दुर्भाग्यवश नवाब को ब्रिटिश सेना के हाथ हार का सामना करना पड़ा और वे अपने ही सेना के कुछ विश्वासघातियों की गहरी साजिश के शिकार हुए। प्लासी युद्ध के परिणामस्वरूप ब्रिटिश शासन ने बंगाल, बिहार और उड़ीसा तक अपना राजनैतिक प्रभाव फैला दिया उसके बाद भारत पूरी तरह गुलामी की जंजीरों में जकड़ गया। वर्तमान में पूर्वी कमान का मुख्यालय फोर्ट ऑफ कोलकाता (फोर्ट विलियम) ब्रिटिश नाम से है आजादी के लिए अपने जीवन का बलिदान करने वाले सैनिकों के सम्मान में मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि इस सैन्य संस्थापना का नाम फोर्ट विलियम से बदल कर सिराज फोर्ट कर दिया जाए।

(छह) देश में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की भर्ती हेतु विशेष अभियान चलाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री पुन्नूलाल मोहले (बिलासपुर) : महोदय, पूरे देश में अनुसूचित जाति एवं जनजाति वर्ग के प्रथम श्रेणी के रिक्त पदों की एवं केन्द्र सरकार के सभी विभागों में द्वितीय, तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के रिक्त पदों की पूर्ति हेतु केन्द्र सरकार विशेष अभियान चलाकर 6 माह के अंदर भर्ती करें जिससे अनुसूचित जाति एवं जनजाति के लोगों को नौकरी में प्राथमिकता मिल सकें एवं उन्हें अपने पैरों पर खड़े होने का अवसर मिल सके।

उक्त समय सीमा में रिक्त पदों की पूर्ति नहीं करने पर जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध सख्त कार्यवाही एवं सजा का प्रावधान किया जाये।

(सात) भरूच-जबोसर रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किए जाने तथा नेतरा और अंकलेश्वर के बीच की रेल लाइन का नंदूरबार तक बड़ी रेल लाइन के रूप में विस्तार कर फिर से चालू किए जाने की आवश्यकता

श्री मनसुखभाई डी. वसावा (भरूच) : महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र भरूच के कई भागों में लोगों की रेलवे मांग को पूरा नहीं किया जा रहा है, जिसके कारण लोगों को कई दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है। भरूच से जबासेर नैरो गेज को ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तित करना

अति आवश्यक है। यह अत्यंत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। अंकलेश्वर से नेत्रा नेरो गेज रेलवे लाइन कई वर्षों से बंद पड़ी है। इसे ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तित करके नेत्रा से डेडिया पारा, सागबारा, सेलम्बा होते हुए महाराष्ट्र के नेंदूरबार तक इस ब्रॉड गेज लाइन को ले जाया जाये। यह क्षेत्र आदिवासी क्षेत्र है एवं रेलवे सेवा के अभाव में लोगों को बहुत दिक्कत हो रही है। अगर नेत्रा से नेंदूरबार तक ब्रॉड गेज रेलवे लाइन बनायी जाये तो इसे कार्य से गुजरात एवं महाराष्ट्र के इन क्षेत्रों में रहने वाले आदिवासी लोगों को यातायात में काफी सुविधा होगी और इन आदिवासी लोगों का आर्थिक विकास करने में मदद मिलेगी।

सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि भरूच से जबोसर नैरोगेज लाइन को ब्रॉड गेज लाइन में बदला जाये तथा नेत्रा से अंकलेश्वर तक बंद पड़ी नेरो गेज लाइन को ब्रॉड गेज लाइन में बदलकर इसे नेंदूरबार तक किया जाये।

(आठ) दृश्य और प्रिंट मीडिया में हिंसात्मक दृश्य और अश्लीलता के प्रसारण पर प्रतिबंध लगाए जाने की आवश्यकता

श्री नन्द कुमार साय (सरगुजा) : देश में इस समय विभिन्न दूर दर्शन प्रसार माध्यमों द्वारा वीभत्स अश्लील, नग्न एवं भयावह घटनाओं का प्रसारण किया जा रहा है, इससे देश का जन मानस, विशेषकर युवा वर्ग का मन–मस्तिक विकृत हो रहा है। व्यक्ति पठ्य, श्रव्य, एवं दृश्य – इन तीन माध्यमों से प्रभावित होता है। पठ्य अर्थात पढ़ने से भी व्यक्ति प्रभावित होता है। पढ़ने से ज्यादा श्रव्य अर्थात् सुनने से प्रभावित होता है। इसी से कहानी सुनने और सुनाने की परम्परा प्रारम्भ हुई। दृश्य अर्थात् देखने से व्यक्ति सर्वाधिक प्रभावित होता है। व्यक्ति की इसी अभिरूचि के कारण रंगमंच प्रारंभ हुआ। कोई युवक जब पर्दे पर या प्रसार माध्यमों पर नायक को या खलनायक को किसी खराबी, जुआरी, व्याभिचारी या ऐसे ही अनेक दुर्गणों से युक्त देखता है तो उस अभिनय को अपने असली जीवन में उतारने की कोशिश करता है। यदि हमें महान देश का निर्माण करना है तो देश में श्रेष्ठ नागरिकों का निर्माण करना होगा। इलेक्ट्रिोनिक प्रसार माध्यमों द्वारा समाज के सामने जो वारदात, अश्लील, नग्न एवं भयावह चित्रों तथा घटनाओं का प्रदर्शन किया जा रहा है, उससे हमारा पूरा देश और समाज विकृत रूचि, भयंकर दिग्भ्रम एवं असीम दिशाहीनता की दलदल में धंसता जा रहा है। इस खतरे से देश को बचाने के लिए इलेक्ट्रोनिक प्रसार माध्यमों द्वारा प्रदर्शित किये जाने वाले चित्रों एवं घटनाओं का एक आदर्श आचार मानदंड निर्धारित किया जाना चाहिए, जिससे स्वस्थ लोक रूचि का निर्माण किया जा सके। अश्लील, विकृत, फूहड एवं भयावह दृश्यों के प्रसारण पर अविलम्ब रोक लग्नई जानी चाहिए। भारत सरकार एवं सूचना एवं प्रसारण मंत्रालय को इस दिशा में तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता है।

(नौ) प्रवासी श्रमिकों को सार्वजनिक वितरण प्रणाली की दुकानों के माध्यम से राशन उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री धर्मेन्द्र प्रधान (देवगढ़) : भारी संख्या में लोग अपने जन्म स्थान से दूसरे स्थानों पर साल के बेहतर समय में (8–9 महीने) काम की तलाश में जाते हैं। लेकिन राशन कार्ड धारकों को एक ही आवास के पते पर राशन मिलने का प्रावधान होने के कारण प्रवासी श्रमिक सार्वजनिक वितरण प्रणाली की किसी एक दुकान से पंजीकृत आवास के अतिरिक्त किसी आम दुकान से राशन पाने के हकदार नहीं हैं। कार्ड का अंतरण तभी संभव हो सकेगा जब प्रवासी श्रमिक का पूरा परिवार उस स्थान पर चला जाए क्योंकि राशन कार्ड पूरे परिवार के लिए जारी किया जाता है न कि किसी व्यक्ति विशेष के लिए। अतः प्रवासी व्यक्तियों और आवागमन करने वाले व्यक्तियों को अपने कार्य स्थल और उनके परिवार को आवास के पते पर राशन कार्ड का उपयोग करने की अनुमति देने हेतु नया तरीका अपनाए जाने की आवश्यकता है।

(दस) गोरखपुर तथा देश के अन्य भागों में भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड के बंद पड़े एककों को फिर से चालू किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : देश में हरित क्रांति की सफलता में भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड की महति भूमिका रही है, परन्तु प्रबंध तंत्र की उदासीनता तथा केन्द्र की विभिन्न सरकारों द्वारा भी पर्याप्त ध्यान न देने के कारण आज पूरा उपक्रम बन्दी की कगार पर है। भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड की गोरखपुर स्थित इकाई 1969 में प्रारंभ हुई थी, जो एक सामान्य सी दुर्घटना पर 1990 में बंद हो गयी। उक्त उपक्रम की खराब स्थिति के कारण जहां इससे जुड़े लाखों कर्मचारी तथा मजदूर दर–दर की ठोकर खाने को मजबूर हैं, वहीं किसानों को भी समय पर तथा उचित मूल्य पर खाद नहीं मिल पा रही है जिससे भारत जैसे कृषि प्रधान देश में किसानों की स्थिति खराब होती जा रही है। पिछले कुछ समय से देखा जा रहा है कि खेती का समय आने पर खाद की किल्लत किसानों को उठानी पड़ रही है जिसकी परिणति अन्ततः किसानों को आत्महत्या करके चुकानी पड़ रही है।

अतः मैं केन्द्रीय उर्वरक एवं रसायन मंत्री से अनुरोध करता हूं कि भारतीय उर्वरक निगम लिमिटेड की बंद पड़ी गोरखपुर समेत सभी इकाइयों के पुनरूद्धार की व्यवस्था की जाए तथा इन इकाइयों को स्थापित करते समय जो जमीन अधिग्रहीत की गई थी उसका सम्पूर्ण उपयोग औद्योगिक इकाइयों को स्थापित करने में ही किया जाए।

(ग्यारह) घाटे में चल रहे कॅयर उद्योग को फिर से चालू करने हेतु उपायों की घोषणा किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी) : कॅयर उद्योग देश के प्रमुख पारंपरिक उद्योगों में से एक है। इसमें 6.5 लाख से अधिक श्रमिक, जिनमें अधिकांश महिलाएं हैं, अपने जीविकोपार्जन के लिए इस उद्योग पर निर्भर हैं। "अल्पुरजा कयर", जिसे ईश्वर सृजित हमारे देश में स्वर्णिम धागा भी कहा जाता है विश्व में प्रसिद्ध है। लेकिन अब कयर उद्योग संकट के दौर से गुजर रहा है। इस उद्योग की अपनी समस्याओं के अलावा कयर विश्व अर्थव्यवस्था में रुपया के मजबूत होने के कारण इसके निर्यात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है और यह न केवल निर्यात से बल्कि संबंधित उद्योग से भी स्पष्ट हो रहा है। कयर निर्यात को भारी हानि उठानी पड़ रही है क्योंकि उन्होंने विदेशी निर्यातकों के साथ रुपए की मंदी के समय समझौता किया था। इस संकट से निपटने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा तत्काल हस्तक्षेप करने की आवश्यकता है। अतः मैं केंद्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि कयर उद्योग को संकट से उभारने के लिए निम्नलिखित उपाय करे जो अन्य उद्योगों के लिए पहले से ही उपलब्ध है, किए जाएं –

(क) जूट, ऊन, सूती और अन्य उत्पादों की तरह कयर के सभी उत्पादों को 'एफ ओ बी' के 10 प्रतिशत की "ड्यूटी ड्रॉबैक" सहायता दी जाए।

(ख) बाह्य विपणन सहायता (ई एम ए), जो इस समय जूट फ्लोरिंग के लिए एफ ओ बी मूल्य के 6 प्रतिशत की दर पर उपलब्ध है दी जाए और विशेष लाभार्थी की तरह ई एम ए अधिकतम लाभ की सीमा 20 लाख से बढ़ाकर 20.5 करोड़ की जाए, यह सुविधा कयर उद्योग को भी दी जाए।

(ग) बाजार विकास सहायता (एमडीए) 10 करोड़ के कारोबार वाले निर्यातकों को अधिकतम 1,10,000 रुपए दी जाती है इसे 20 करोड़ रुपए के कारोबार वाले निर्यातकों के संबंध में बढ़ाकर 3,00,000 रुपए किया जाए।

(घ) आईएसओ और आम प्रमाणीकरण की लागत का पुर्नभुगतान किया जाए। औद्योगिक एककों के लिए एस एस आई का दर्जा प्राप्त करने की सीमा को बढ़ाकर 5 करोड़ रुपए किया जाए जैसाकि कतिपय आम उद्योगों के मामले में है।

(बारह) जौनपुर जिला मुख्यालय में पटना-मथुरा एक्सप्रेस (रेल संख्या 3237) का ठहराव दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री तूफानी सरोज (सैदपुर) : महोदय, आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री का ध्यान पटना से मथुरा जाने वाली ट्रेन सं. 3237 (पटना–मथुरा एक्सप्रेस) की और आकृष्ट करना चाहता हूं। इस ट्रेन का ठहराव उत्तर प्रदेश के शाहगंज रेलवे स्टेशन पर तो है, लेकिन उसका ठहराव जौनपुर जिला मुख्यालय पर नहीं है।

महोदय, मथुरा धार्मिक स्थल है और इस क्षेत्र से बड़ी संख्या में लोग कृष्ण की जन्मस्थली मथुरा में दर्शन करने जाते रहते हैं। जौनपुर जनपद में जयगुरूदेव के शिष्यों की संख्या भी बहुत बड़ी है और जयगुरूदेव का मुख्यालय भी मथुरा में ही होने के कारण उन शिष्यों का भी मथुरा आना जाना लगातार बना रहता है। चूंकि मथुरा जाने के लिए एक मात्र साधन यही ट्रेन है इसलिए दर्शनार्थियों को मथुरा जाने में बहुत ही परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अतः आपके माध्यम से रेल मंत्री से हमारी मांग है कि वह ट्रेन नं. 3237, पटना–मथुरा एक्सप्रेस का ठहराव जौनपुर जिला मुख्यालय पर करने की व्यवस्था करें ताकि श्रद्धालुओं के साथ–साथ अन्य यात्रियों को भी मथुरा जाने और वहां से आने में आसानी हो सके।

(तेरह) बिहार के मधुबनी जिले में भूतही-बालान नदी पर सेतु का निर्माण किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–104 में किलोमीटर 194–195 के बीच लौकहा में भुतहीबालान नदी पर उच्चस्तरीय पुल निर्माण का डीपीआर बनाने के लिए कसल्टेन्ट नियुक्ति हेतु 20 दिसम्बर, 2006 को मंत्रालय के पत्र संख्या स. आर. डब्ल्यू/एन. एच.–12011/08/2006/बी.आर./एन.एच.–3 द्वारा बिहार सरकार को संसूचित किया गया। तत्संबंधी निविदा आमंत्रित की गई, दिनांक 8.2.2007 को निविदा स्वीकृत की गई और डीपीआर कार्य समापन की तिथि छह महीने निर्धारित की गई। लेकिन निर्धारित तिथि बीत जाने के बाद भी अभी तक प्रस्तावित परियोजना का अंतिम डीपीआर नहीं बनाया जा सका है, जिसके कारण सड़क सुदृढ़ीकरण तथा पुल निर्माण कार्य प्रारंभ नहीं किया जा सका है। भुतहीबालान नदी पर पुल नहीं होने के

कारण वर्षा ऋतु में हर वर्ष पार करते समय अनेक लोग बाढ़ के पानी में डूब कर असामयिक मौत के शिकार होते हैं। एन.एच.–104 भारत–नेपाल सीमावर्ती क्षेत्र के लोगों के लिए जीवनरेखा है तथा सामरिक दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण है। मैं चाहूंगा कि अतिमहत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–104 का निर्माण कार्य तथा लौकहा में भुतहीबालान नदी पर उच्चस्तरीय पुल निर्माण कराये जाने के लिए सरकार सकारात्मक पहल करे।

(चौदह) महाराष्ट्र के सतारा जिले के कराड़ में कृष्णा नदी पर सेतु का निर्माण कार्य आरंभ किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील (कराड) : महोदय, महाराष्ट्र के सतारा जिले में कराड़ में कृष्णा नदी पर पुल का निर्माण करने की स्वीकृत परियोजना पर तत्काल कार्य शुरू कराए जाने की आवश्यकता है। केंद्र सरकार ने इस पुल को केंद्रीय सड़क कोष के अंतर्गत स्वीकृत किया है। लगातार पिछले तीन वर्षों से कृष्णा नदी बाढ़ के पानी से कम ऊंचाई वाले वर्तमान पुल के पानी में डूब जाने के कारण महाराष्ट्र और कर्नाटक को जोड़ने वाले अन्तर्राज्यीय राजमार्ग पर यातायात में रूकावट आ रही है।

(पन्द्रह) तिरूवनंतपुरम में त्रिवेन्द्रम अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन टर्मिनल-2 और एयर इंडिया का वायुयान अनुरक्षण यूनिट के निर्माण कार्य और इसे चालू किए जाने में तेजी लाए जाने की आवश्यकता

श्री पन्नियन रवीन्द्रन (तिरूअनंतपुरम) : त्रिवेन्द्रम अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन टर्मिनल दो और तिरूअनंतपुरम में एयर इंडिया की विमान अनुरक्षण यूनिट के निर्माण कार्य का शिलान्यास माननीय प्रधान मंत्री जी द्वारा नागर विमानन मंत्री के उपस्थिति में बहुत समय पूर्व किया गया था। लेकिन इन परियोजनाओं का निर्माण कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है। अतः मैं सरकार से इन परियोजनाओं के निर्माण कार्य में तेजी लाने और इन्हें शीघ्र शुरू किए जाने हेतु कदम उठाने का अनुरोध करता हूं।

(सोलह) बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 85 (छपरा-सिवान होते हुए हाजीपुर से गोपालगंज तक) और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 101 (बनियापुर से होकर छपरा से मोहम्मदपुर तक) का निर्माण कार्य शुरू किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार) : महोदय, देश के विभिन्न प्रांतों में सड़कों की स्थिति काफी खराब है, खासकर बिहार प्रांत में राष्ट्रीय राजमार्गों की स्थिति अत्यंत ही दयनीय है। बिहार में सड़क के नाम पर अवशेष मात्र है। राज्य के प्रमुख सड़कों को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर 890 कि.मी. की स्वीकृति प्रदान की गयी है, जिसमें राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–101 छपरा से मुहम्मदपुर वाया बनियापुर और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–85 हाजीपुर से गोपालगंज वाया छपरा सिवान प्रमुख है।

बिहार प्रांत में स्वीकृत 890 कि.मी. राजमार्ग का निविदा नहीं निकलने के कारण निर्माण कार्य में विलंब हो रहा है, जिसमें राजमार्ग संख्या–85 हाजीपुर से गोपालगंज वाया छपरा–सिवान प्रमुख राजमार्ग है। यह राजमार्ग बिहार और उत्तर प्रदेश दो राज्यों को जोड़ता है। इस राजमार्ग के निर्माण एवं चौड़ीकरण हेतु स्वीकृति मिल चुकी है, लेकिन अभी तक निविदा नहीं निकाली गई।

बिहार राज्य में आने वाले प्रतिवर्ष बाढ़ की विभीषिका के कारण राजमार्ग संख्या–101 की स्थिति भी काफी दयनीय हो चुकी है। राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–101 के निर्माण कार्य एवं चौड़ीकरण के लिए प्राक्कलन बन चुका है, प्राक्कलन को स्वीकृत कर निविदा नहीं निकालने के कारण निर्माण कार्य शुरू नहीं हो रहा है। प्राक्कलन स्वीकृत कर निर्माण कार्य प्रारंभ करना अति आवश्यक है, क्योंकि सड़क की स्थिति बहुत ही खराब है।

उपरोक्त राजमार्ग के निर्माण कार्य की स्वीकृति मिलने और निर्माण कार्य शुरू होने के बाद उस सड़क से जुड़े सैंकड़ों गांवों की लाखों जनता को लाभ होगा, जनता को आशा और उम्मीदें बनी हुई हैं, परन्तु निर्माण कार्य में हो रहे विलंब और लगातार उपेक्षा से जनता की उम्मीदों पर पानी फिर गया है।

आपके माध्यम से मैं सरकार से मांग करता हूं कि स्वीकृत राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या–85 एवं 101 का निविदा निकालकर निर्माण कार्य शीघ्र प्रारंभ कराया जाये।

(सत्रह) सिरकाली-कराईकल, मईलदुथुरई - कराईकल और कुम्बकोणम - कराईकल को राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने के लिए सर्वेक्षण कराए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी) : संघ राज क्षेत्र पुडुचेरी का कराईकल जिला संघ राज्य क्षेत्र की राजधानी पुडुचेरी से 160 किमी. दूर है। यह जिला नागापट्टिनम और तंजावुर जिलों से घिरा है। यह सिरकाली–मईलदुथुरई, कम्बकोणम और नागापट्टिनम जैसे स्थानों से घिरा है। चूंकि यह जिला लम्बे समय से एक पिछड़ा जिला के बीच में

स्थित है इसलिए यह लम्बे समय से एक पिछड़ा जिला बना हुआ है। यद्यपि समग्र रूप से यह संघ राज्य क्षेत्र ने काफी प्रगति की है लेकिन सापेक्षिक रूप से कराईकल क्षेत्र अविकसित पड़ा हुआ है। इस पिछड़ेपन को दूर करने के लिए और इसके विकास में गति लाने के लिए पुडुचेरी सरकार ने कारईकल को हाल ही में एक पृथक जिला घोषित किया है। इसकी भौतिक अवसंरचना जैसे सड़कें, रेलमार्ग, वायु मार्ग, जल मार्ग बहुत कम है या नहीं के बराबर है। यह जिला रेल से एकदम नहीं जुड़ा है। सामान्य परिवहन का साधन केवल सड़क मार्ग है जो अत्यंत दयनीय स्थिति में है। हाल ही में आई सुनामी और नियमित प्राकृतिक आपदाएं जैसे बाढ़ सदैव सड़क की स्थिति को क्षतिग्रस्त करती रही हैं। कराईकल में अनेक पर्यटक आते हैं क्योंकि यहां पर सनीस्वरण मंदिर और कराईकल अम्मईयार धार्मिक वस्तुएं हैं। लेकिन पर्यटकों और जनता को कराईकल पहुंचने में काफी कठिनाई होती है। चूंकि कराईकल संघ राज्य क्षेत्र का एक हिस्सा है इसलिए भारत सरकार, पोत, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से कराईकल को भारत सरकार के वित्तपोषण से किसी राष्ट्रीय राजमार्ग या राज्य राजमार्ग से जोड़े जाने का अनुरोध है। इसलिए, मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि इसके लिए अविलंब सर्वेक्षण कराया जाए और सिरकाली, कराईकल, मईलादुथुरई–कराईकल और कुम्बरकोनम–कराईकल को जोड़ने वाली पक्की सड़क बनाई जाए। इस प्रकार के कदम से कराईकल के आर्थिक, सामाजिक और पर्यटन संबंधी विकास को गति मिलेगी।

(अठारह) अर्थव्यवस्था के समग्र विकास हेतु श्रम-उन्मुखी तकनीक को बढ़ावा दिए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री सूरज सिंह (बलिया, बिहार) : महोदय, प्रसिद्ध अर्थशास्त्री श्री अर्जुन सेन गुप्ता कमीशन ने जो तथ्य देश के श्रमिक वर्ग के संबंध में उजागर किये हैं, वे चौंकाने वाले हैं। एक तरफ देश स्वतंत्रता दिवस की 60वीं वर्षगांठ के जश्न में डूबा दिख रहा है, दूसरी और सेन गुप्ता की रिपोर्ट में 397 मिलियन असंगठित क्षेत्र के मजदूर मजबूरी और दरिद्रता की खाई में पड़ा दिख रहा है। 10वीं पंचवर्षीय योजना पूरी कर ली गयी, 11वीं पर काम होने जा रहा है। सोचने की जरूरत है कि क्या कारण है आज भी देश का आम आदमी दरिद्रता और निराशा के घेरे से ऊपर नहीं उठा पा रहा है। वास्तव में विकास की दिशा, देश की आवश्यकतानुसार नहीं है। आज एक और बेरोजगारों की लम्बी फौज दिखाई दे रही है, दूसरी और उद्योगों में श्रमिकों की कमी विकास के मार्ग में खड़ी है। स्पष्ट है कि विकास की दिशा भ्रमित है। देश का विकास श्रम प्रधान तकनीकी के उपयोग के आधार पर ही होना चाहिए, यहां पूंजी प्रधान तकनीकी का उपयोग असंतुलित विकास को जन्म देगा और अन्य अनेकों समस्याएं पैदा करेगा।

अतः मेरा आग्रह है कि अभी देश को पूंजी प्रधानता को पीछे रखकर श्रम प्रधान तकनीकी के उपयोग को प्रोत्साहित करने की नीति अपनानी चाहिए और समाज को सर्वांगीण विकास के पथ पर आगे बढ़ना चाहिए।

(उन्नीस) झारखंड में बाढ़ प्रभावित लोगों को विशेष वित्तीय राहत पैकेज दिए जाने की आवश्यकता

श्री हेमलाल मुर्मू (राजमहल) : महोदय, झारखंड राज्य के राजमहल, साहिबगंज, बरहरवा और पाकुड़ आदि क्षेत्रों में बाढ़ एवं मिट्टी कटाव से प्रतिवर्ष पांच लाख लोग प्रभावित हैं। हमारे क्षेत्र में मृदा–अपरक्षण एवं कटावरोधी कार्यों के लिए केन्द्र सरकार द्वारा परियोजनाएं स्वीकृत की गई परन्तु इसका लाभ प्रभावित लोगों को नहीं मिला। अभी हाल में हमारे क्षेत्र में नाव दुर्घटना में करीब बीस लोग मारे गये, कई लोगों का मृत शरीर भी नहीं मिल सका।

अभी हाल में बाढ़ से बचाव के लिए केन्द्र सरकार को सूचित किया गया है, परन्तु आज तक आवश्यक उपाय नहीं किये गये हैं।

अतः सरकार से आग्रह है कि झारखंड के बाढ़ग्रस्त क्षेत्रों से बचाव के लिए और बाढ़ पीड़ितों के मुआवजे के लिए केन्द्र सरकार द्वारा विशेष आर्थिक पैकेज जारी करने की व्यवस्था की जाये।

(बीस) पर्वतीय राज्यों को लोक सभा में और अधिक सीटें दिए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री नकुल दास राई (सिक्किम) : केन्द्र सरकार को नीतियां बनाते समय भारत के पहाड़ी राज्यों की जमीनी हकीकत को ध्यान में रखना चाहिए। केन्द्र सरकार के मौजूदा दृष्टिकोण से पहाड़ी राज्यों को पूरा लाभ नहीं मिल रहा है। ये छितरी की आबादी वाले राज्य हैं इसलिए प्रति व्यक्ति विकास लागत अधिक है। इसलिए मैं केंद्र सरकार से विशेष नीति बनाने का अनुरोध करता हूं जिससे पहाड़ी राज्यों की जनसंख्या को सीधा लाभ मिले।

भारत एक संघीय राज्य है। हमारे संघ की पूरे विश्व में प्रशंसा होती है। पहाड़ी राज्यों के लोगों की आवाज को बुलंद करने से इसमें और सुदृढ़ता आएगी। यह कार्य इन राज्यों से लोक सभा की सीटों की संख्या बढ़ाकर किया जा सकता है। पहाड़ी राज्य से अकेला सांसद होने के कारण मुझे नागरिकों की समग्र रूप से सेवा करने में समस्याओं का

सामना करना पड़ता है। क्योंकि पूरा राज्य ही मेरा निर्वाचन क्षेत्र है। किसी निर्वाचन क्षेत्र के सृजन के लिए जनसंख्या ही अकेला मानदंड नहीं होना चाहिए। लोक सभा में राज्य से अधिक प्रतिनिधि राज्य के पूर्ण विकास को सुनिश्चित करेंगे। इसलिए, अपने लोकतंत्र और संघीय ढांचे को सुदृढ़ करने और विकास प्रक्रिया को सुनिश्चित करने के लिए पहाड़ी राज्यों से और प्रतिनिधि लोक सभा में होना आवश्यक है।

अपराह्न 2.06 बजे

अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007*

[अनुवाद]

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री टी.आर. बालू) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि अन्तर्देशीय जलयान विधेयक, 1917 राज्य सभा द्वारा यथा–पारित में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 1917 (1917 का एक) एक ऐसा अधिनियम है जिसमें अन्तर्देशीय जलयान से संबंधित सभी कानून समेकित हैं। यह एक व्यापक केंद्रीय विधान है जिसमें सभी पहलू नामतः अन्तर्देशीय जल सीमा, पंजीकरण, सर्वेक्षण, सक्षमता प्रमाणपत्र, मालिकों और चालक दल के लिए लाइसेंस दिया जाना, मौतों की जांच, यात्रियों की सुरक्षा एवं ढुलाई, तीसरे पक्ष के विरुद्ध बीमा आदि शामिल हैं। इस अधिनियम के अंतर्गत राज्य सरकार को कार्यकारी शक्तियां दी गई हैं।

अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम, 1917 (1917 का एक) में अंतिम संशोधन 1977 में किया गया और तबसे अन्तर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र में अनेक महत्वपूर्ण विकास हो चुके हैं। महत्वपूर्ण विकास में तीन राष्ट्रीय जलमार्गों की घोषणा, और भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण का गठन है। तीन घोषित राष्ट्रीय जलमार्ग हैं :

(एक) 1982 में गंगा–भागीरथी– हुगली नदी तंत्र का इलाहाबाद – हल्दिया विस्तार (1620 किमी.);

(दो) 1988 में ब्रहमपुत्र नदी का सादिया – धुबरी विस्तार (891 किमी.); और

(तीन) 1992 में चम्पाकारा नहर और उद्योग मंडल नहर (205 किमी.) के साथ पश्चिमी–तट का कोल्लाम–कोट्टापुरम तक विस्तार।

तीन और जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्गों के रूप में घोषणा करने हेतु विचार चल रहा है। राज्य सरकारों द्वारा विकसित किए जा रहे कुछ अन्य जलमार्ग भी हैं।

भारतीय अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण का गठन पोत परिवहन और नौवहन के लिए राष्ट्रीय जलमार्ग का विकास, अनुरक्षण एवं विनियमन करने हेतु किया गया है। यह महसूस करने के बाद कि अन्तर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र को तेजी से प्रोत्साहन दिया जाए ताकि इसकी 'इन्टर मोडल विकास' परिवहन के क्षेत्र में उचित भागीदारी हो सके, सरकार इस उपेक्षित परिवहन प्रणाली को पुनर्जीवित करने पर अधिक बल दे रही है। देश में अन्तर्देशीय जल परिवहन प्रणाली की संभावित वृद्धि के साथ ही, अन्तर्देशीय जलयान से संबंधित मौजूदा कानूनी प्रावधानों की समीक्षा आवश्यक समझी गई थी।

इस उद्देश्य के लिए संयुक्त सचिव (परिवहन) की अध्यक्षता में अगस्त 1991 में एक समिति का गठन किया गया था। समिति में संबंधित राज्य सरकारों नामतः पश्चिम बंगाल, केरल, बिहार आदि के भी प्रतिनिधि थे। कुल मिलाकर समिति द्वारा अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 1917 में 128 संशोधन वर्तमान समय की प्रचालनात्मक आवश्यकताओं के मद्देनजर इसे अद्यतन बनाने की दृष्टि से किये गये। 1992 की समिति की सिफारिशों की समीक्षा आईडब्ल्यूएआई और केरल, पश्चिम बंगाल और गोवा की राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों से मिलाकर 2002 में गठित एक दल द्वारा की गई थी। इस दल ने 1992 की समिति द्वारा प्रस्तावित 36 संशोधनों का विलोपन करने का सुझाव दिया और 92 संशोधनों की सिफारिश की। इसके बाद मंत्रालय द्वारा इसकी समीक्षा की गई और प्रारंभिक रूप से इस मौजूदा विधेयक में 14 श्रेणियों में प्रारंभिक रूप से 68 संशोधन किए गए।

अन्तर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक 2005, अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 1917 में संशोधन करने के लिए, 8 दिसम्बर 2005 को राज्य सभा में पुरःस्थापित किया गया था। यह विधेयक राज्य सभा के माननीय सभापति द्वारा विभागों से सम्बद्ध परिवहन, पर्यटन और संस्कृति संबंधी स्थायी समिति के पास जांच एवं प्रतिवेदन के लिए भेजा गया था।

विभागों से सम्बद्ध स्थायी संसदीय समिति ने अन्तर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2005 पर 100वां प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जिसमें इसने विधेयक पर कतिपय संशोधनों की सिफारिश की थी। विभाग ने संसदीय स्थायी समिति की सिफारिशों पर विचार किया, और विधेयक के खंड 5 के अनुसार अस्थायी परमिट की वैधता की अवधि बढ़ाए जाने संबंधी सिफारिशों से सहमति व्यक्त की जिसे 30 दिन से बढ़ाकर 45 दिन किए जाने का प्रस्ताव है।

संसदीय स्थायी समिति की अन्य सिफारिशों के अनुसार पोत परिवहन विभाग यह महसूस करता है कि इस समय ये सिफारिशें स्वीकार्य नहीं है।

* भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग–दो, खण्ड–2 दिनांक 30.8.2007 में प्रकाशित।

[श्री टी.आर. बालू]

विधेयक में प्रस्तावित संशोधनों की प्रमुख विशेषताएं है :

- समतल और आंशिक रूप से समतल समुद्र और समुद्र जहां अधिकतम दो मीटर ऊंची लहरें उठती हैं को सम्मिलित करने के लिए अन्तर्देशीय जल सीमा का विस्तार। इसके परिणामस्वरूप अन्तर्देशीय जलयान द्वारा अन्तर्देशीय समुद्र का व्यापक प्रयोग होगा अन्यथा जिन्हें निर्धारित सीमा से आगे जाने की अनुमति नहीं होती।

- यांत्रिक रूप से चालित जलयान द्वारा खींची जाने वाली छोटी ट्रॉली को भी शामिल किया जाए, जो अभी तक अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 1917 के दायरे से बाहर है।

- प्रचालनात्मक दशाओं पर आधारित उपयुक्त निर्माण एवं निगरानी मानदंडों की व्यवस्था करके संबंधित राज्य सरकारों द्वारा जलयान की सुरक्षा को सुविधाजनक बनाने के लिए अधिसूचना के माध्यम से अधिकतम महत्वपूर्ण लहरों की ऊंचाई के मानदण्ड के आधार पर तीन क्षेत्रों में अन्तर्देशीय जल क्षेत्र को बांटना और अन्तर्देशीय समुद्र को विभिन्न क्षेत्रों में बांटने के लिए वर्गीकरण प्रक्रिया को लचीला बनाना।

- जलयान स्वामी और चालक दल को राहत प्रदान करने के लिए किसी राज्य सरकार द्वारा राज्यों को जारी पंजीकरण, सक्षमता या लाइसेंस या भूमि जलयान के चालक दल की वैधता बढ़ाना और अन्तर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र के समग्र विकास के हित में सर्वेक्षण प्रमाणपत्र का निर्गम लम्बित होने पर सर्वेक्षक द्वारा अस्थायी परमिट जारी करना।

- अन्तरराज्यीय प्रचालन कार्यों में लगे स्वामियों की बाधा को दूर करने के लिए पंजीकरण प्रमाणपत्र के अन्तरण करने के मानदण्ड को उदार बनाना।

- अन्तर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र में श्रमशक्ति की कमी की समस्या पर ध्यान देने के लिए अन्तर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र में सेना–नौसेना और तटरक्षक से उपयुक्त प्रशिक्षित श्रमशक्ति को सम्मिलित करने हेतु प्रावधान करना।

- धारा 54 ग का संशोधन जिससे मोटर यान अधिनियम 1988 की धारा 134 और अध्याय दस, ग्यारह और बारह को कतिपय उपांतरणों के साथ यांत्रिक रूप से चालित जलयानों के संबंध में लागू किया जाए तथा तीसरे पक्ष के जोखिम के लिए, दुर्घटनाओं के लिए क्षतिपूर्ति और दावा अधिकरण के लिए जलयान का बीमा करना।

सभापति महोदय : क्या धारा 54ग का संशोधन राज्य सभा द्वारा पारित किया गया है?

श्री टी.आर. बालू : यह राज्य सभा द्वारा पारित कर दिया गया है। अन्य महत्वपूर्ण विशेषताएं हैं :–

- (एक) अन्तर्देशीय यांत्रिक रूप से चालित जलयानों के संबंध में पोत के खोल, उपस्कर, मशीनरी, (दो) जीवनरक्षक उपकरणों और (तीन) बढ़ाई गई सुरक्षा के हित में संचार एवं नौवहन के लिए अपेक्षित उपकरण के लिए आवश्यकता के निर्धारण हेतु राज्य सरकारों को सशक्त बनाना

- अन्तर्देशीय पत्तन पर डिस्चार्ज आयल, तेलयुक्त मिश्रण, खतरनाक रसायन या हानिकर रसायन के निषेध हेतु प्रावधान, प्रविष्टि एवं निरीक्षण के अधिकार और प्रदूषण की रोक एवं नियंत्रण के लिए नियम बनाने, की शक्ति केंद्र सरकार को देना, इस अध्याय के अंतर्गत बनाए गए प्रावधानों हेतु और उनके अधीन बनाए गए नियमों के उल्लंघन हेतु दण्ड।

इन संशोधनों सहित विधेयक राज्य सभा द्वारा पहले ही पारित कर दिया गया है।

यह सम्माननीय सभा इस बात को स्वीकार करेगी कि इस विधेयक में संशोधन अंतर्देशीय जल परिवहन क्षेत्र के समग्र विकास के परिप्रेक्ष्य में अंतर्देशीय जलयानों के सुचारू प्रचालन हेतु आवश्यक हैं और मुझे उम्मीद है कि यह सम्माननीय सभा इन संशोधनों को स्वीकृति देगी।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"कि अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 1917 राज्य सभा द्वारा यथा पारित में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री राजनरायन बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहूंगा *...(व्यवधान)**

[अनुवाद]

सभापति महोदय : यह कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा। अभी आपके बोलने के लिए कोई प्रावधान नहीं है। यह चर्चा के लिए है। आप उल्लेख कैसे कर सकते हैं?

---

* कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री खारबेल स्वाईं (बालासोर) : वह रेलवे से संबंधित किसी पुरानी बात के बारे में उल्लेख कर रहे हैं न कि वर्तमान माननीय मंत्री जी का।

सभापति महोदय : इन सारी बातों का उल्लेख उस वक्त किया जा सकता है जब आप बोलें। इसके लिए पर्याप्त समय और अवसर है। कोई भी आपको अवसर से वंचित नहीं कर रहा है।

श्री खारबेल स्वाईं : वह इस विधेयक के बारे में कोई उल्लेख नहीं कर रहे हैं। वह किसी और बात का उल्लेख कर रहे हैं।

सभापति महोदय : अभी यह चर्चा का विषय नहीं है।

[हिन्दी]

प्रो. महादेवराव शिवनकर (चिमूर) : सभापति जी, मुझे ऐसा लगता है कि यह अंतर्देशीय जलयान विधेयक जल्दबाजी में लाया गया है। इसमें बहुत सी त्रुटियां अभी भी बाकी हैं। इस देश में जो आवश्यकता थी, उसके अनुसार हमने पिछले 60 वर्षों में नए जलमार्ग नहीं खोजे हैं। इस देश में बड़े प्रमाण में नये जलमार्ग हो सकते हैं। 1955 में डा. के. एल. राव ने जो नदियों को जोड़ने का कार्यक्रम दिया था, वह अगर हमने किया होता तो इस देश में बड़े प्रमाण में नये जलमार्ग हो जाते, लेकिन केन्द्र सरकार ने उस पर कोई ध्यान नहीं दिया और परिणामस्वरूप वही घिसे–पिटे पुराने जलमार्गों के संबंध में इस बिल में कानून का प्रावधान करने का, 1917 में कानून में दो–तीन बार थोड़ा परिवर्तन किया गया। तीन जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग कहा गया – गंगा, भागीरथी और हुगली नदी का इलाहाबाद हल्दिया क्षेत्र, राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या–एक, ब्रह्मपुत्र नदी का सदिया धुबरी क्षेत्र, राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या–दो और पश्चिमी तट नहर और चम्पाकारा तथा उद्योग मंडल नहरों का कोलम–कोटापुरम क्षेत्र, राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या–तीन। इनकी घोषणा स्वागत योग्य है। मगर इसके साथ–साथ क्या देश में ऐसी बारहों माह बहने वाली नदियां, जिससे यातायात हो सकता है और जिससे मालवाहकों का प्रयोग आज भी होता है, मगर वह किसी के नियंत्रण में नहीं है, उसका विकास नहीं हुआ है। आज हम अगर यूरोप की तरफ देखें तो पता चलता है कि उन्होंने अपने देश में कई नदियों को अंतर्राज्यीय जलमार्ग के भीतर उन नदियों को लाकर यातायात की सुविधाएं उपलब्ध कीं। इसलिए मैं सरकार से चाहूंगा कि इस देश में जो नये जलमार्ग आवश्यक हैं और जो ऑलरेडी एगजिस्ट हैं, उन जलमार्गों को इस बिल के भीतर लाकर, इसमें नियंत्रित करके यातायात और मालवाहकों की सुविधाएं उपलब्ध करनी चाहिए। समुद्र के किनारे जो पोत रखने की जगह है, मैं सिक्योरिटी के संबंध में कहना चाहता हूं, हालांकि वहां सेना एवं सेना के अधिकारी हैं, मगर उनका नियंत्रण पूरी तरह से नहीं है। मुंबई में जो बम ब्लास्ट हुआ था, सारे के सारे एक्सप्लोसिव और पदार्थ के बारे में सारे विश्व को मालूम हो गया, वे कहां से आए। वे अंतर्राष्ट्रीय जलमार्ग से, बाद में निकल कर खाड़ियों के द्वारा मुंबई शहर में गए। मतलब जो इंटरनल मार्ग है, उसके द्वारा मुंबई शहर में गए। क्या उन्हें नियंत्रण करने की या ऐसे जो जलमार्ग हैं, मतलब समुद्र की जो खाड़ियां है, उन्हें नियंत्रित करने के संबंध में क्या हम इस कानून के भीतर नहीं ला सकते?

महोदय, इसके संबंध में एक विचार यह करना चाहिए था और वह नहीं हुआ, इसलिए मैंने कहना चाहा कि इस बिल में थोड़ा–थोड़ा परिवर्तन करके लाया गया, केवल इतना करने से कुछ नहीं होगा, क्योंकि परमिट पहले भी मिलते थे, इसके संबंध में कुछ विशेष प्रावधान किए जाएं। इस देश में बीमा और मुआवजा देने के संबंध में अलग–अलग कानून हैं। अगर किसान आत्महत्या करते हैं, महाराष्ट्र और आंध्र में दो लाख रुपए मिलते हैं, रेलवे में एक्सीडेंट में कोई व्यक्ति मरता है तो पांच लाख रुपए मिलते हैं। अगर जंगल में किसी को शेर खा जाता है तो उसे दो लाख रुपए मिलते हैं। मुआवजे के संबंध में ऐसा कानून, आप इसमें कितना देना चाहते हैं, यह बताएं? क्या मानव का मूल्य देश में अलग–अलग रूप में है, व्यक्ति के मरने के बाद हम उसके परिवार की विशेष रूप से मदद नहीं करते हैं, मगर क्या हम बीमे के संबंध में कम्प्लसरी कर सकते हैं कि जैसे पांच–दस लाख का प्लेन में बीमा होता है, उस प्रकार का आप कितना मुआवजा देंगे? मुआवजा देने के संबंध में इस बिल में कुछ नहीं कहा है।

सभापति महोदय, मैं विनती करना चाहता हूं कि केवल नियम बनाने से काम नहीं चलेगा, बल्कि इसमें लिखना पड़ेगा कि हम 10 लाख रुपए मुआवजे के रूप में प्रति परिवार देंगे। क्या मंत्री जी इस प्रकार का परिवर्तन इस विधेयक में करना चाहते हैं? मुझे लगता है कि बार–बार परिवर्तन करने के बजाय बिल में समग्र और पूर्ण रूप से एक बार परिवर्तन करना चाहिए और उसमें ये सभी बातें आनी चाहिए।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से एक बात और पूछना चाहता हूं कि जो कमेटी इस बिल पर विचार करने के लिए बनी थी, उसकी समीक्षा करने के लिए फिर एक कमेटी बनाई गई। मैंने कमेटी रिपोर्ट नहीं देखी, यदि देखी होती, तो मैं शायद और अच्छी तरह विश्लेषण कर पाता, लेकिन जो सारी की सारी कलमें थीं, जिनके ऊपर उस कमेटी ने विचार किया था, उनको आपने क्यों नकार दिया, क्या कारण था, उसका आप समावेश क्यों नहीं कर पाए? क्या कमेटी ने उस पर गंभीर रूप से विचार नहीं किया था? अगर कमेटी ने गंभीर रूप से विचार किया था, तो आपने उसे डिलीट क्यों किया?

[प्रो. महादेवराव शिवनकर]

महोदय, मैं यह मानता हूं कि पश्चिम बंगाल सरकार ने इस पर विचार किया, लेकिन भारत सरकार तो पूरे देश की है। केवल एक राज्य सरकार ने इसे देखा। ऐसा लगता है कि जो लोग आपके साथ बैठते हैं, उन्हें खुश करने के लिए आपने ऐसा किया है। मैं बता रहा था कि अपनी बाजू के लोगों को खुश करने के लिए, पश्चिम बंगाल सरकार का नाम बता दिया, मगर फिर यह भी बताते कि उस समिति ने जो रिपोर्ट दी, उसे आपने किस कारण से डिलीट किया, क्यों उसका इसमें समावेश नहीं किया?

महोदय, मैंने इस बिल को पूर्ण रूप से पढ़ा है। एक्सीडेंट बहुत होते हैं। इसमें यांत्रिकी बोट चलाने की बात कही गई है, यांत्रिकी को बढ़ाने की बात की गई है, यह ठीक है, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि इसके लिए देश में विशेष रूप से कोई ट्रेनिंग नहीं है। देश में केवल सीमेन्स के लिए, मुंबई में ट्रेनिंग दी जाती है और कोई ट्रेनिंग इनके लिए नहीं है, जैसे हवाई जहाज चलाने के लिए पायलट तैयार करने की ट्रेनिंग दी जाती है। क्या उस आधार पर हम इनके लिए कोई स्पेशल ट्रेनिंग देने की व्यवस्था क्या कर सकते हैं? यदि नहीं कर सकते हैं, तो इस प्रकार के एक्सीडेंट तो देश में होते ही रहेंगे। हमें इनके लिए देश में एक ऐसी ट्रेनिंग की व्यवस्था करनी चाहिए जो टैक्नीकली साउंड हो।

महोदय, मैं आपको बताना चाहूंगा कि सड़क पर बस चलाने के लिए लाइसेंस दिया जाता है। दिल्ली में तो ब्लू लाइन बसों ने कहर मचा रखा है। रोजाना इतने एक्सीडेंट होते हैं कि अखबार उन खबरों से भरे रहते हैं। ऐसा लगता है कि ड्राइवरों को लाइसेंस देते वक्त न तो उनकी क्वालीफिकेशन और न ट्रेनिंग देखते हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या ऐसा इस विभाग में नहीं होगा? लाइसेंस देते समय इन बातों का ध्यान रखना चाहिए। मैं आपको बताना चाहता हूं कि सालमर का लाइसेंस, मैं देश के किसी भी राज्य से लाकर दे सकता हूं। यह हालत है इस देश में। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि जो लाइसेंसिंग प्रणाली आप इसमें लगाएंगे क्या उसके संबंध में आप स्पेशल प्रावधान करने वाले हैं, इसका खुलासा करने की आवश्यकता है।

महोदय, इसकी एक धारा में 25 हजार रुपए से आपने बढ़ाकर 50 हजार रुपए कर दिया और धारा 2 के खंड (ख) में 12500 रुपए से बढ़ाकर 25 हजार रुपए कर दिया। मोटर दुर्घटना दावा अधिकरण को बदलकर अन्तर्देशीय जलयान दुर्घटना दावा अधिकरण कर दिया है। यह बहुत वेग है। इसलिए केवल शब्दों के फेर और रुपयों की संख्या को डबल करने से यह काम नहीं होगा। इसमें विशेष रूप से एक्ट के लिए जो प्रावधान करना चाहिए, वह नहीं किया गया है।

महोदय, प्रदूषण के संबंध में, मैं एक मुद्दा बताकर अपनी बात समाप्त करूंगा। इस समय देश में प्रदूषण सबसे महत्वपूर्ण विषय है। यहां जो जलमार्ग है, इसमें गंगा में बहुत ज्यादा प्रमाण में प्रदूषण है। इसी प्रकार जमना में बहुत बड़े पैमाने पर प्रदूषण है। यमुना तो दिल्ली में जलमार्ग के रूप में काम में आ सकती है। गंगा और यमुना की गंदगी की सफाई के लिए हमने करोड़ों रुपए खर्च किए, मगर कुछ नहीं हो पाया। इसीलिए मैं कहना चाहता हूं कि नए जलमार्गों के संबंध में शोध और विचार करना पड़ेगा और पुराने जलमार्गों के प्रदूषण को रोकने के संबंध में विशेष उपाय करने होंगे। हमारे देश में प्रजातंत्र का विकृत रूप, प्रदूषण के रूप में देखने को मिल रहा है। इसे ठीक करने के लिए क्या यह सरकार कुछ करने वाली है, अगर सरकार कुछ करना चाहती है, तो माननीय मंत्री महोदय को इस बिल को पारित करने से पहले इस बारे में स्पष्ट रूप से खुलासा करना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए। आपने सभी बिन्दुओं को अपने भाषण में शामिल कर लिया है।

प्रो. महादेवराव शिवनकर : जी हां, महोदय, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं।

[हिन्दी]

महोदय, मैं प्रदूषण पर अपनी बात कहकर समाप्त कर दूंगा।

इन सारी नदियों का आप उपयोग करेंगे, लेकिन बाढ़ को नियंत्रित करने के संबंध में आप कुछ नहीं करना चाहते हैं। क्या इसके लिए भी इसमें प्रावधान हैं या नहीं? प्रदूषण और बाढ़ के संबंध में आप कह सकते हैं कि यह मेरा डिपार्टमेंट नहीं है, लेकिन केवल ऐसा कहने से काम नहीं चलेगा। यह मंत्रिमंडल की सामूहिक रिस्पॉन्सीबिलिटी है। इसलिए बाढ़ को नियंत्रित करने के लिए, चाहे वह ब्रह्मपुत्र हो, चाहे गंगा के तटवर्ती क्षेत्रों की बाढ़ हो या बिहार की बाढ़ की हो, इसके लिए आपको कुछ करना चाहिए। साथ ही साथ प्रदूषण को हटाने के लिए आप क्या करने वाले हैं? क्योंकि आने वाले समय में प्रदूषण बढ़ेगा। यह ठीक है कि आप रसायनों पर प्रतिबंध लगा देंगे, लेकिन यांत्रिक बोटों के चलने से जो प्रदूषण होगा, उसके लिए आप क्या करने वाले हैं? आजकल डीजल में कैरोसीन की मिलावट भारी मात्रा में की जाती है, जिस पर कहीं रोक नहीं है। इसलिए प्रदूषण को रोकने के संबंध में आप क्या विशेष करने वाले हैं, इस संबंध में माननीय मंत्री जी अवश्य खुलासा करेंगे, यही मेरी अपेक्षा है। अन्यथा बिल को संसद की कमेटी बनाकर उसके पास जांच के लिए भेजें ताकि एक विस्तृत बिल तैयार हो सके। इतनी ही मेरी विनम्र प्रार्थना है।

[अनुवाद]

श्री के.एस. राव (एलूरू) : महोदय, मैं बहुत प्रसन्न हूं कि माननीय मंत्री जी इस अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक को लेकर आए हैं जो पहली बार 1970 में लाया गया था और इसके बाद 1977 में इसमें संशोधन किया गया था। पहले ही 30 वर्ष बीत चुके हैं। हम सभी देख रहे हैं कि स्थितियां तेजी से परिवर्तित हो रही हैं, विशेषकर पिछले दो वर्षों में यह बहुत तेजी से परिवर्तित हुई है। सौभाग्यवश या दुर्भाग्यवश, स्थायी समिति ने भी अपना प्रतिवेदन पहले सौंप दिया है और जिस क्षण यह प्रतिवेदन सौंपा गया तत्क्षण मंत्री जी यह विधेयक लेकर इस सभा में आए हैं।

इस देश में तेल की अनुपलब्धता ने परिवहन लागत को बहुत अधिक बढ़ा दिया है। पेट्रोलियम मंत्री ने भी बार-बार स्पष्ट तौर पर कहा है कि इस देश में हाइड्रोकार्बन्स की कमी है और हमें परिवहन के लिए अनिवार्यतः आयातित तेल पर निर्भर रहना पड़ता है। इसलिए, निजी और कार्गो दोनों परिवहन लागत में न केवल देश के अंदर भी वृद्धि हो रही है। यह हमारा कर्तव्य है कि हम इस देश में प्रचुरता में उपलब्ध अंतर्देशीय जलमार्गों का उपयोग करें। ऐसी बारहमासी नदियां हैं जिन्हें जोड़ा जा सकता है और जिसमें अंतर्देशीय जलमार्ग भी बनाए जा सकते हैं। इस तरीके से हम परिवहन की लागत कम कर सकते हैं, विदेशी मुद्रा की बचत कर सकते हैं, पर्यटन को बढ़ावा दे सकते हैं और ग्रामीण क्षेत्रों में रोजगार उपलब्ध करा सकते हैं। इससे पर्यटन उद्योग को भी गति मिलेगी।

सभापति महोदय : क्या आपने स्थायी समिति का प्रतिवेदन पढ़ा है?

श्री के.एस. राव : जी हां, महोदय, पढ़ा है। यह जलयानों, तैरते घाटों, छोटी नावों और छोटे जलयानों के विनिर्माण में लगे उद्योग को गति प्रदान करेगा। इन सभी चीजों का भी विनिर्माण किया जा सकता है। आज, उन मछुआरों के पास भी रोजगार नहीं है जो पहले इस कार्य में लगे हुए थे। वे अब बेरोजगार हैं। यदि हम उन्हें कमतर ब्याज दर पर निवेश करने का अवसर प्रदान करें तब वे इस कार्य में आ सकते हैं और इस देश में ही इन जलयानों का विनिर्माण कर सकते हैं। तब हमें इन जलयानों को आयात करने की आवश्यकता नहीं रहेगी। ऐसे कई लोग हैं जो इन जलयानों को बना सकते हैं।

मैं प्रसन्न हूं कि कम से कम अब तो यह विधेयक सभा के समक्ष लाया गया है। मेरी चिंता केवल यही है कि मंत्री जी ने सभा के समक्ष उत्तर देते हुए बताया है कि निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन ये उन तीन जलमार्गों पर कार्रवाई करेंगे जिन्हें पहले राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया गया था और उसके बाद अन्य के बारे में सोचेंगें। इस देश में आज निधियों की कमी कहां है? वे दिन लद गए जब मंत्रीगण इस प्रकार उत्तर दिया करते थे कि "हम श्री राधाकृष्णन या कुछ अन्य सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों का स्वागत करते है। ये बहुत अच्छे सुझाव हैं। यह एक बहुत अच्छी परियोजना है परन्तु मुझे यह कहते हुए खेद है कि निधियां उपलब्ध नहीं हैं।" पहले ऐसे उत्तर सामान्य हुआ करते थे। परन्तु अब मंत्रीगण ऐसे उत्तर नहीं दे सकते हैं। आज अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रचुर निधियां उपलब्ध हैं। अब हमने वैश्वीकरण हेतु अपनी सहमति दी है।

मंत्री जी को कितने करोड़ रुपए की आवश्यकता है? पैसा उपलब्ध है। यदि सरकार के पास पैसा उपलब्ध नहीं है तो उन्हें निजी क्षेत्र की सहायता लेनी चाहिए। ऐसे लोग हैं जो बी ओ टी के तहत, वार्षिकी के तहत, संयुक्त उपक्रम के तहत, और सरकारी-निजी भागीदारी के तहत परियोजनाओं को लेने के लिए तैयार हैं। उन्हें केवल अपना दिमाग लगाना है। उन्हें अवश्य ही इसके प्रति कटिबद्ध और समर्पित होना चाहिए। इसमें कई वर्षों का समय नहीं लगता। मैं उनके द्वारा दिए गए आंकड़ों को देख रहा था। उन्होंने कहा कि वर्ष 2005-06 में 2. 82 बिलियन किलोमीटर परिवहन हुआ था। अब उनका प्रस्ताव है कि वर्ष 2011-12 तक इसे बढ़ा कर पांच बिलियन किलोमीटर टन कर दें। वह आगे वर्ष 2025 तक इसे बढ़ाकर 20 बिलियन किलोमीटर टन तक करना चाहते हैं। परन्तु उन्होंने कहा है कि यह सब निधियों की उपलब्धता के अध्यधीन है। कल, वह कह सकते हैं कि वह इसे पांच बिलियन किलोमीटर टन तक बढ़ाना चाहते थे परन्तु दुर्भाग्यवश वित्त मंत्री ने अनुमति नहीं दी क्योंकि निधियां उपलब्ध नहीं थी। यह समाधान नहीं है। माननीय मंत्री जी भी एक अनुभवी, विद्वान और युवा व्यक्ति है जो अंतर्राष्ट्रीय स्थिति को समझ सकते हैं। मेरा उनसे विनम्र अनुरोध है कि पैसा कम ब्याज दर पर प्रचुर मात्रा में उपलब्ध है और यह काफी उपयोगी है। यह मुद्रास्फीति को भी कम करेगा। सरकार मुद्रास्फीति से अत्यंत परेशान है। विपक्ष सुबह-शाम मूल्य वृद्धि पर सरकार की आलोचना कर रहा है। इन सब में उनके मंत्रालय द्वारा अंतर्देशीय जलमार्ग को प्रोत्साहित कर और इसे राष्ट्रीय जलामार्ग बनाकर कटौती की जा सकती है। उदाहरण के लिए, आंध्र प्रदेश में, गोदावरी और कृष्णा बारहमासी नदियां हैं। बकिंघम नही भी बारहमासी नदी है जो काकीनाडा को पुडुचेरि से जोड़ रही है। मैं बचपन से ही सुनता आ रहा हूं कि बकिंदाम नहर अंतर्देशीय जलमार्ग बनने जा रहा है। परन्तु आज तक, यह नहीं हो पाया है ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : अंतर्देशीय यातायात की क्या स्थिति है?

श्री के.एस. राव : वह कह रहे थे कि इसे काकीनाडा से शुरू

[श्री के.एस. राव]

होना है और इसे विजयवाड़ा तक जाना चाहिए और वहां से इसे तमिलनाडु जाना चाहिए और वहां से इसे अन्य स्थानों की ओर जाना चाहिए। मेरे अन्य सहयोगी आशंकित है कि माननीय मंत्री जी इसकी काकीनाडा से शुरूआत करने के बजाए पुडुचेरि से शुरूआत करेंगे .. .*(व्यवधान)*

महोदय, मेरा उनसे यह विनम्र अनुरोध है कि वह कृपया निधियों की उपलब्धता की शर्त हटा दें। क्यों उन्हें ही यह योजना बनाने दें कि अधिकाधिक जलमार्ग के लिए कितनी धनराशि की आवश्यकता है। उन्होंने कहा है कि बकिंघम नहर को राष्ट्रीय जलमार्ग बनाने का प्रस्ताव उन्होंने स्थायी समिति के समक्ष रखा है। परन्तु हम नहीं जानते हैं कि समिति कितना समय लेगी और कितना समय वह इसे राष्ट्रीय जलमार्ग बनाने में लेंगें। परन्तु मुझे लगता है कि इसकी आवश्यकता नहीं है। यह रातोंरात किया जा सकता है। उनके पास ऐसा करने का दृढ़संकल्प होना चाहिए। यह कोई उनके निजी हित में नहीं है अपितु यह राष्ट्रहित में है और यह सभी के हित में है। आज, सोचिए कि कृष्णा–गोदावरी बेसिन धान, चावल, फलों, सब्जियों, खजूर का तेल, चीनी और कई अन्य चीजों का कटोरा है। ये सारी चीजें कम लागत पर केरल लायी जा सकती हैं। आज, केरल आंध्र प्रदेश से बहुत चावल आयात कर रहा है। आप इसे बंकिघम नहर के माध्यम से बहुत सस्ते परिवहन लागत पर पा सकते हैं। इसलिए हमें मूल्यों में बढ़ोतरी क्यों करनी चाहिए? हमें परियोजना को क्यों विलंबित करना चाहिए? इस पर तत्काल कार्रवाई करनी चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह अपने विभाग में निधियों की अनुपलब्धता को स्थान न दें। निधियां प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हैं। यदि ये बजटीय सहायता के माध्यम से उपलब्ध न होती हैं तो उन्हें इसे बॉन्ड्स के माध्यम से जुटाना चाहिए या उन्हें अंतर्राष्ट्रीय स्रोतों से पैसा लेना चाहिए और उन्हें कार्य तत्काल शुरू करवाना चाहिए।

इसी प्रकार, कई अन्य सदस्यों के संबंधित राज्यों में भी अच्छी नदियां हैं। उदाहरण के लिए उड़ीसा और पश्चिम बंगाल में क्रमशः ब्राह्मणी और बैरक नदियों को बिना विलंब किए तत्काल जोड़ा जा सकता है।

अतएव हम सबको उन पर या सरकार पर इसके लिए दबाव डालना चाहिए कि वह यह सुनिश्चित करें केवल ये दो नदियां ही नहीं अपितु अन्य अनेक नदियां भी राष्ट्रीय जलमार्गों के रूप में विकसित की जाएं। वह इसे इसके दायरे में सम्मिलित कर सकते हैं क्योंकि वह ये सभी सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए इस अधिनियम में संशोधन कर रहे हैं ताकि ये सुचारू रूप से हो सके।

माननीय मंत्री जी ने कहा है कि वह परिवहन क्षेत्र के समान इस क्षेत्र में भी बीमा सुविधाओं प्रदान करने के लिए अधिनियम में संशोधन कर रहे हैं। यह एक उत्कृष्ट विचार है। यदि कल कोई दुर्घटना होती है, तो दोनों पक्षों और साथ ही तीसरा पक्ष, जो जलयान में भेजा जा रहा है, चाहे यह माल हो या व्यक्ति, को भी मुआवजा मिलेगा। ऐसा प्रावधान न होने की स्थिति में इसे प्रगतिशील कानून नहीं कहा जा सकता है। यह एक उत्तम कदम है।

मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि केवल देश के अंदर ही नहीं, अपितु जहां तक संभव हो, अन्तर्देशीय जलमार्गों को भी पत्तनों से जोड़ा जाना चाहिए ताकि बड़ी मात्रा में यह परिवहन अन्य देशों में किया जा सके। वह पत्तनों तक जा सकते हैं और वहां से वे इसे पुनः अन्तर्राष्ट्रीय जलयानों पर लाद सकते हैं। ऐसा नहीं है कि ये जलयान अन्तर्राष्ट्रीय जलक्षेत्र में जाएंगे। यदि आवश्यक हुआ माननीय मंत्री जी इस उपबंध को प्रभावी करने के लिए कानून में आवश्यक संशोधन करें ताकि इसे इसके दायरे में लाया जा सके। वह इस संबंध में तत्काल कदम उठाएं। तथापि मैं उनकी विधेयक के अन्य सभी प्रावधानों के लिए प्रशंसा करता हूं।

मेरा अगला विषय सड़क यातायात के संबंध में है। मेरे माननीय सहयोगी इसका उल्लेख कर रहे थे। आजकल सड़क द्वारा यात्रा करना स्वयं को आतंकित करना है और ऐसा इसीलिए है क्योंकि सड़क दुर्घटनाएं अत्यधिक होती है। टेलीविजन चैनल दिन रात सड़क दुर्घटनाओं की खबरें देते है। सैकड़ों लोग सड़क दुर्घटनाओं में मर रहे हैं। ऐसा क्यों हो रहा है? यह भारी सड़क यातायात के कारण है और लोगों की बदलती आदतों के कारण भी। पहले हम दिल्ली आने की नहीं सोचते थे परन्तु आज युवालोग मात्र आनन्दयात्रा के लिए दिल्ली आते है। उन्हें इसकी आदत पड़ती जा रही है। पहले हम अपने जिलों से बाहर जाने की सोच भी नहीं पाते थे। परन्तु आज हमारे नगरों से बाहर निकल कर कहीं भी जाने की कोई सीमा नहीं है। ऐसी स्थिति से भारी यातायात अवरोध हो जाता है और परिणामस्वरूप सड़क दुर्घटनाओं की संख्या भी बढ़ रही है। यदि इस स्थिति में सुधार लाना है तो जलमार्ग इस अवरोध को कम करने का एक अच्छा साधन बन सकते हैं। इससे न केवल राजस्व प्राप्त करने में सहायता मिलेगी अपितु सड़क अवरोधों और उनके परिणामस्वरूप होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने में भी सहायता मिलेगी। इसे बढ़ावा दिया जाना चाहिए। हर दृष्टिकोण से चाहे सड़क दुर्घटनाएं कम करने के लिये हों या परिवहन लागत कम करने के लिए या विदेशी मुद्रा बचाने के इसे बढ़ावा दिए जाने की आवश्यकता है।

उदाहरण के लिए हम बकिंगघम नहर को लें। इसका निर्माण हो जाए तो हम नहर के दोनों और पेड़ लगा सकते है। इससे हमारे पर्यावरण में सुधार करने में सहायता मिलेगी। माननीय मंत्री जी से मेरा विन्रम अनुरोध है कि उनकी सोच बड़ी होनी चाहिए। इस संशोधन विधेयक से कुछ समस्याओं का समाधान हो सकेगा। मैं इस कदम की प्रंशसा करता हूं। परन्तु मैं उन्हें यह भी बताना चाहूंगा कि उन्हें अपना दृष्टिकोण भी सीमित नहीं रखना चाहिए। उन्हें मात्र इसी तथ्य से संतुष्ट नहीं हो जाना चाहिए कि वह यह विधेयक लाए हैं जिसे लाने के लिए उनके पूर्ववर्ती सोच ही नहीं पाए। उन्हें आगे बढ़ना चाहिए।

विधेयक में माननीय मंत्री जी ने अन्तर्देशीय जलयान तथा अन्तर्देशीय जल की परिभाषा में परिवर्तन करने के प्रावधान किए हैं ताकि इससे आंतरिक ि ति में सहायता मिले।

यह एक अन्य प्रशंसनीय कदम है। इसी प्रकार इसे अन्तर्राज्यीय बनाया जा सकता है। प्रमाणपत्र एक ही राज्य तक सीमित रखने की आवश्यकता नहीं है। एक राज्य द्वारा दिया गया प्रमाणपत्र अन्य राज्यों को स्वीकार्य होना चाहिए। इस संबंध में जो प्रावधान किए जाने की आवश्यकता है, वे प्रावधान उन्हें करने दिए जाएं। वह विभिन्न राज्यों के मध्य राजस्व बांटने के संबंध में भी एक सूत्र तैयार कर सकते हैं। यह राज्यों के मध्य विवाद विषय नहीं बनना चाहिए।

अगला बिन्दु छोटी छोटी बातों के संबंध में हैं। इनमें कमी की जानी चाहिए। लाइसेंस जारी करने प्रमाणन, सर्वेक्षण और अन्य सभी बातों पर लगने वाली समयावधि कम करनी होगी। विधेयक में माननीय मंत्री जी ने एक अन्य अच्छी बात सुझाई है। सेना में ऐसे अनेक लोग कार्य कर रहे हैं जो इन अन्तर्देशीय जलयानों को चलाना जानते हैं और इनका तटरक्षक बलों आदि में नियुक्त इन कार्मिकों की सेवाएं लेने का प्रस्ताव है। आरंभ में गांवों के अधिकाधिक लोगों को इन कार्यों को करने हेतु प्रशिक्षित किया जायेगा। मैं इस तथ्य से प्रसन्न हूं। यह एक अत्यन्त उत्साहजनक बात है।

मेरा अंतिम मुद्दा प्रदूषण नियंत्रण के संबंध में है। माननीय मंत्री जी ने पर्यावरण नियमों के उल्लंघन के संबंध में कठोर नियमों का प्रावधान किया है। अन्तर्देशीय जल में कभी भी प्रदूषण न हो, इसके लिए कठोर सजा होनी चाहिए। यदि कोई उदारवादी होकर सजा की नाममात्र कर देता है, तब लोग इसकी परवाह ही नहीं करेंगे।

सभापति महोदय : प्रदूषण के संबंध में क्या बात है?

श्री के.एस. राव : महोदय मैंने पहले ही इसका उल्लेख किया है। मैं स्थायी समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत होने के तुरंत पश्चात् इस विधेयक को लाने के लिऐ माननीय मंत्री जी के इस कदम की प्रशंसा करता हूं। मैं केवल यह इच्छा करता हूं कि वह इस पहलू पर ध्यान दें। तथा सभी बातों को भी इसमें शामिल करें ताकि इसे बेहतर बनाया जा सके।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर) : महोदय, मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। इस विधेयक का समर्थन करते समय मैं सभा को याद दिलाना चाहूंगा कि सरकार द्वारा एक समीक्षा समिति का गठन किया गया था जिसने अन्तर्देशीय जलमार्गों के विकास के सम्पूर्ण पहलुओं की जांच की है। यह एक ऐसी समिति है जिसमें गोआ, केरल और पश्चिम बंगाल की सरकारों के प्रतिनिधि थे। समिति वर्तमान कानून जिसे मूलतः 1970 में बनाया गया था, के स्थान पर एक व्यापक कानून लाने की सिफारिश की थी। निसंदेह मंत्री जी ने अच्छे संशोधन शामिल किये थे। परन्तु मैं सभा को याद दिलाना चाहूंगा कि संभवतः अन्तर्देशीय जलमार्गों की समस्याओं के सम्पूर्ण पहलुओं को देखने के लिए एक व्यापक कानून की आवश्यकता है।

दूसरे, समिति ने पुनः राष्ट्रीय समुद्रीय नीति की सिफारिश की है। यह समिति सम्भवतः दो दशकपूर्व गठित की गई थी। दूसरी सभा को उत्तर देते समय माननीय मंत्री जी ने कहा कि यूपीए सरकार यथासंभव शीघ्र राष्ट्रीय समुद्रीय नीति की घोषणा करने पर विचार कर रही है। यह एक स्वागत योग्य कदम है। परन्तु राष्ट्रीय समुद्रीय नीति की घोषणा किए जाने से पूर्व मैं चाहूंगा कि इस नीति पर चर्चा की जाए। इस नीति पर देशभर में विस्तार से चर्चा करने का अवसर दिया जाना चाहिए इससे उस उद्देश्य की प्राप्ति में सहायता मिलेगी जिस उद्देश्य के लिए इसे लाया गया है। यदि ऐसा किया जाता है, तो उद्देश्य में सफलता प्राप्त होगी।

सभापति महोदय : उन्होंने अभी तक नीति की घोषणा नहीं की है।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन : उन्होंने घोषणा नहीं की है परन्तु उन्होंने राज्यसभा में वायदा किया है कि ऐसी नीति लाई जा रही है। मैं केवल यह कह रहा हूं कि ऐसी नीति को देश के समक्ष रखा जाना चाहिए ताकि लोगों के मध्य अधिक चर्चा हो सके।

चूंकि मैं इस विधेयक का समर्थन कर रहा हूं, मैं इस पर बारीकी में नहीं जाना चाहूंगा। वर्तमान संशोधन में एक नया पहलू भी है जोकि प्रदूषण नियंत्रण के संबंध में है जिसका सभापति ने भी उल्लेख किया है।

सभापति महोदय : जब यातायात अधिक होगा, तो प्रदूषण होना स्वाभाविक है।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन : परन्तु नए संशोधन में यह कहा गया है कि प्रदूषण नियंत्रक उपाय किए जाने चाहिए। तेल के बिखराव तथा अपशिष्ट जल को नियंत्रित किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : इस विधेयक में कुछ उपाय किए गए हैं।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन : इसे गंभीरतापूर्वक लिया जाना चाहिए। संभवतः, जब वे नियम बना रहे है।, तब उन्हें इस पहलू पर विस्तार से विचार करना चाहिए परन्तु यह एक समस्या है। यदि अंतर्देशीय जल परिवहन के वृहत्तर विकास के परिप्रेक्ष्य में इसे नियंत्रित नहीं किया जाता तो संभवतः इसके कारण नदियों का अस्तित्व समाप्त हो जाएगा, ये पश्चजल (बैकवाटर्स) और झीलों में बदल जायेंगे। यदि हम प्रदूषण पर नियंत्रिण नहीं करते तो संभवतः यह होने वाला है। मुझे लगता है कि इस विधेयक में इस समस्या का ध्यान रखा गया है जिसकी मैं सराहना करता हूं।

अब मैं केरल की समस्या पर आता हूं। यह तीन प्रस्तावित जलमार्गों में से एक है। वर्ष 1977 से, इस विधेयक में जब पहला संशोधन पारित किया गया था तीन महत्वपूर्ण घटनाएं घटीं। तीन राष्ट्रीय जलमार्गों की घोषणा की गई। तीसरा राष्ट्रीय जलमार्ग कोट्टापुरम–क्विलोन राष्ट्रीय जलमार्ग था। मैंने मंत्री जी द्वारा राज्यसभा के पटल पर रखा गया उत्तर देखा है।

अब कई समस्याएं हैं। चाहे जो भी समस्या हो, हमें न केवल इस राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 3 को पूरा करने के लिए पर्याप्त कदम उठाने हैं बल्कि कोल्लम से कोट्टापुरम पर कार्य को भी पूरा करना है। परन्तु कोट्टापुरम से कासरगोडे तक नामतः मालाबार के उत्तरी छोर तक और उसके बाद कोल्लम से कुलाचल तक संभवतः केरल की सीमा के पार तक हमारे यहां पारंपरिक जलमार्ग हैं। किसी न किसी तरह हम इस दिशा में बहुत धीमी गति से प्रगति कर रहे हैं। मैं केन्द्र को दोष नहीं देता हूं। राज्य को भी जिम्मेदारी बांटनी है। मैं नहीं कहता कि वह कार्रवाई नहीं करता है। परन्तु धनराशि उपलब्ध कराने में केन्द्र को थोड़ी अधिक रूचि लेनी चाहिए। मुझे लगता है कि पिछले वित्त आयोग ने अंतर्देशीय जलमार्गों के विकास के लिए केरल हेतु 300 करोड़ रुपए से अधिक राशि प्रदान की है। यहां मैं इस सभा को याद दिलाना चाहूंगा और चूंकि आप अध्यक्षपीठ पर आसीन हैं, यह याद दिलाना अत्यंत युक्तिसंगत है कि जब हम युवा थे केरल में संभवतः बहुत अधिक अंतर्देशीय जलमार्ग परिवहन हुआ करते थे। अधिकतर नदियों का उपयोग किया जाता था। वरकला में उस सुरंग का उपयोग किया जाता था और आप पार्वतीपुथनार और उसके आगे तक जा सकते थे। अब यह सब गाद से भरा हुआ है। इसे गादरहित करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया गया है। इसलिए मैं जो सुझाव दे रहा हूं वह यह है कि यह अब भी संभव है। मुझे यह कहते हुए खेद है कि माननीय मंत्री जी ने बेहद निराशावादी दृष्टिकोण अपनाया है। वह तीन बार केरल गए। यह सत्य है। वह तीन मुख्यमंत्रियों से मिले और संभवतः उन्होंने सहयोग नहीं किया। परन्तु चाहे कुछ भी हो, आपको वहां चौथी या पांचवीं बार भी जाना चाहिए। मैं यह नहीं कहता कि आपने ऐसा नहीं किया। आप वहां जाएं और सरकार से चर्चा करें और जैसा कि आप सामान्य लोगों से भी चर्चा करना चाहते थे अतः इस अवसर का भी उपयोग किया जा सकता है। परन्तु एक बात है कि जब ये राष्ट्रीय जलमार्ग बनाए जाएं तब मछुआरों की वास्तविक समस्याओं का भी ध्यान रखा जाए। इसके लिए कुछ पुनर्वास पैकेज की व्यवस्था की जानी चाहिए। यदि कुछ पुनर्वास पैकेज दिया जाता है और उन्हें अपना काम करने के लिए पर्याप्त अवसर दिए जाते हैं तो मुझे नहीं लगता कि वे केरल में राष्ट्रीय जलमार्ग के निर्माण की राह में बाधा उत्पन्न करेंगे।

महोदय, कोट्टापुरम के इस उत्तरी छोर से मालाबार के उत्तरी छोर तक पुराने जमाने के ब्रिटिश काल से 'केन्नोलि' नहर वहां है। इसका निर्माण अंग्रेजों द्वारा किया गया था। बिना अत्यधिक राशि खर्च किए इसे राष्ट्रीय मानक का बनाते हुए आप अधिक से अधिक नहरों का निर्माण केवल कुछ भागों को काटकर कर सकते हैं। इसे जोड़ने के लिए पश्चजल वहां उपलब्ध है। इसलिए, यदि हम सब रूचि लेते हैं तो यह संभव है। जब माननीय मंत्री जी वहां थे उन्होंने संसद सदस्यों के साथ बैठक में उदारतापूर्वक एक घोषणा की थी। महोदय, आप भी वहां मौजूद थे। उन्होंने घोषणा की थी कि भारत सरकार नए जलमार्गों की घोषणा करना चाहेगी यदि ऐसा प्रस्ताव नेदुमबासरी हवाईअड्डे यानि कि कोचीन हवाईअड्डे की और से आए। उस समय, हमनें इसे दे दिया था, और आपने यह वादा किया था कि ऐसा किया जाएगा। परन्तु, अभी मुझे यह कहते हुए खेद है कि आपने यह कहते हुए पत्र लिखा कि जब तक अन्य बाधाएं दूर नहीं की जाती हैं इसकी घोषणा नहीं की जाएगी। कृपया ऐसा रवैया न अपनाएं। साथ–साथ, आइए इसे पूरा करें, अन्यथा कुछ बाधाएं रह जाएंगी और इससे पूरी प्रणाली ही प्रभावित होगी। इसलिए, मुझे लगता है कि वहां अधिक उदार रवैया अपनाया जाना चाहिए जहां भी संभव हो। यह कोई छोटा मार्ग नहीं है। यदि कोट्टापुरम से कलाडि तक कोई 60 किलोमीटर राष्ट्रीय जलमार्ग बनाया जाता है तो इससे बंदरगाह से संपर्क स्थापित हो जाएगा। यदि बंदरगाह से संपर्क स्थापित हो जाता है तो कुमारकोम और एलेप्पी इत्यादि सहित सभी महत्वपूर्ण पर्यटन केन्द्र जलमार्ग से जुड़ जायेंगे। ...*(व्यवधान)*

महोदय, मैं और दो मिनट लूंगा। केरल का एक और महत्व है। यह एक ऐसा राज्य है जहां पर्यटन को उद्योग घोषित किया गया है और जहां पर्यटन बहुत अधिक विकसित है। इसलिए, यदि इन जलमार्गों का विकास किया जाता है तो मुझे उम्मीद है कि यह केरल के पर्यटन उद्योग में और अधिक विकास के लिए वरदान साबित होगा।

मुझे उम्मीद है कि मंत्री जी थोड़ा अधिक उदार दृष्टिकोण रखेंगे।

कृपया इस बात पर जोर मत दीजिए कि अगला कदम लेने से पहले सभी कार्य पूर्ण होने चाहिए। अभी तक जो कार्य पूरा नहीं हुआ है हम उसे पूरा करवाने में सहयोग करेंगे। परन्तु, क्यों न हम नए प्रस्तावों के साथ आगे बढ़े तब संभवतः हम कुछ कर पाने में सक्षम होंगें। महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि आज के परिप्रेक्ष्य में जब पूरा विश्व तेल संकट से जूझ रहा है और यह आर्थिक विकास को धीमा कर रहा है, यह राष्ट्रीय राजमार्ग का प्रस्ताव माल लाने ले जाने, लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान ले जाने; पर्यटन और अन्य सभी के लिए बहुत मददगार होगा। इन सभी बातों को ध्यान में रखते हुए मैं चाहता हूं कि सरकार इस परियोजना पर अधिक ध्यान देते हुए आगे बढ़े। मैं बस इन्हीं बातों को सामने रखता हूं।

श्री पी. करुणाकरन (कासरगोड) : महोदय, मैं अंतर्देशीय जलयान संशोधन विधेयक, 2007 का समर्थन करता हूं। यह नोट कर अत्यंत प्रसन्नता हो रही है कि सरकार हमारे अंतर्देशीय नौवहन को बढ़ावा देने में कुछ रूचि ले रही है। महोदय, पहला अधिनियम वर्ष 1917 में आया। महोदय, 1917 और 1977 के बीच इस विधेयक में कई संशोधन किए गए। महोदय, इसका अर्थ यह हुआ कि विशेषकर जो वैज्ञानिक और प्रौद्योगिकीय विकास हुए हैं उसके आलोक में अंतर्देशीय नौवहन के क्षेत्र में गहन अध्ययन किए जाने की आवश्यकता है। स्थायी समिति ने इसकी ऐसी आलोचना की है कि सरकार या मंत्री खंड–खंड में संशोधन लेकर आ रहे हैं। आप देखिएगा कि छोटी सी अवधि में इस अधिनियम में कई संशोधन होंगे। इसका यही अर्थ है कि संभावित आवश्यकताओं या आज की सभी आवश्यकताओं का मंत्रालय द्वारा गहन अध्ययन नहीं किया गया था। यही आलोचना स्थायी समिति द्वारा की गई थी।

सभापति महोदय : अधिकतर संशोधन स्वीकार कर लिए गए थे।

श्री पी. करुणाकरन : केवल कुछ संशोधन स्वीकार किए गए थे। परन्तु स्थायी समिति द्वारा कई संशोधन सुझाए गए थे। जहां तक अंतर्देशीय नौवहन का संबंध है अंग्रेजों के शासन के दौरान काफी महत्व था। हो सकता है कि ऐसा सड़कों की कमी के कारण रहा हो।

सभापति महोदय : आप कह रहे थे कि माननीय मंत्री जी कह रहे थे कि सिफारिशें स्वीकार कर ली गई थी।

श्री पी. करुणाकरन : परन्तु, अभी परिवहन सुविधाओं के क्षेत्र में बहुत तीव्र गति से प्रगति हो रही है। अंतर्देशीय नौवहन और जलमार्गों के मामले में धीमी प्रगति का यह एक कारण हो सकता है। यह अत्यंत हर्ष की बात है कि अंतर्देशीय नौवहन को सुरक्षा और दृढ़ता प्रदान करने के लिए सरकार ने तीन अंतर्देशीय जलमार्गों के बारे में निर्णय लिया है और घोषणा की है। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि तीन और जलमार्गों की घोषणा की जाने वाली है। महोदय, उद्देश्यों और कारणों के कथन में मंत्री जी ने मुख्य उद्देश्य अंतर्देशीय जलमार्गों के विस्तार को बताया है। अवश्य ही, यह दैनंदिन कार्यों में बहुत आवश्यक है। केवल वर्गीकरण के आधार पर ही हम जलयानों का उपयोग कर सकते हैं और साथ ही विस्तार या अधिमान्यता या पंजीकरण के प्रमाणन का उपयोग कर सकते हैं।

बिना प्रमाणन और पंजीकरण के भी अनेक जलयान कार्य कर रहे हैं। अन्य क्षेत्रों की उपयुक्त व्यापार शक्ति को भी इसमें शामिल किया गया है। प्रदूषण नियंत्रण के लिए महत्वपूर्ण प्रावधान किया गया है। महोदय, निवेश एक ऐसा महत्वपूर्ण मुद्दा है जिसका उल्लेख राव जी और अन्य लोगों ने किया है। अतः हमने उद्देश्यों का उल्लेख स्पष्ट रूप से किया है। किन्तु इस क्षेत्र के संवर्धन के लिए बजट प्रस्ताव अथवा आबंटन बहुत महत्वपूर्ण है। अतः सरकार को इसके लिए भी अधिक धनराशि आबंटित करनी होगी। अन्यथा अन्तर्देशीय जलमार्गों का विकास करना असंभव होगा क्योंकि इसे अन्य परिवहन सुविधाओं से प्रतिस्पर्द्धा करनी होगी। जैसाकि अन्य माननीय सदस्यों द्वारा उल्लेख किया गया है, यह परिवहन सुविधाओं को विकसित करने का ही प्रश्न नहीं है बल्कि यह देश में पर्यटन को बढ़ावा देने से जुड़ा हुआ है।

उदाहरणार्थ, जहां तक पर्यटन का संबंध है, गोआ एक अच्छा उदाहरण है। तत्पश्चात् केरल में भी पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए अन्तर्देशीय जलमार्गों का पूर्णतया उपयोग किया जा सकता है। अतः अंतर्देशीय जलमार्गों का उपयोग कर हम परिवहन सुविधाओं का विकास कर सकते हैं और देश में पर्यटन को बढ़ावा भी दे सकते हैं। इसे संभव बनाने के लिए परिवहन मंत्रालय और पर्यटन मंत्रालय को मिलकर काम करना होगा।

अन्तर्देशीय जलमार्गों की परिभाषा के संबंध में यह सच है कि पहले विधेयक की तुलना में इसमें कुछ सकारात्मक परिवर्तन किए गए हैं। किन्तु फिर भी इस पर अभी अधिक ध्यान देने की जरूरत है क्योंकि इसमें और अधिक अन्तर्देशीय जलमार्गों को शामिल किया जा सकता है। एक सुझाव यह है कि समुद्र के मुहाने के निकट के जलमार्गों को भी अन्तर्देशीय जलमार्गों की सूची में शामिल किया जा सकता है। मैं नहीं जानता हूं कि उन्हें शामिल किया गया है अथवा नहीं। इसके बाद मत्स्य जलयानों को शामिल नहीं किया गया है। यह सच है कि मत्स्य जलयानों का कार्य अलग है। साथ ही, मत्स्य जलयान अन्तर्देशीय जलयानों के माध्यम से ठीक प्रकार से कार्य कर सकते हैं। अतः उन्हें भी शामिल किया जा सकता है।

[श्री पी. करूणाकरन]

जहां तक अन्तर्देशीय जलयानों का संबंध है, जहां तक केरल का संबंध है मुख्य मुद्दा गाद निकालने का है। केरल में अधिकतर नदियां विभिन्न कारणों से जलयान अथवा नाव चलाने के लिए उपयुक्त नहीं है और इसका सबसे प्रमुख कारण तलछट है। इसके अलावा कुछ क्षेत्रों में मछुआरों की ओर से इसके लिए आपत्तियां भी की जाती हैं। बड़ी संख्या में मुछआरे अपनी जीविका के लिए समुद्र और नदियों पर भी निर्भर होते हैं और जलमार्गों के साथ साथ मछली पकड़ने के अनेक जाल हैं। अतः गाद निकालने से पहले एक उचित पुनर्वास योजना की घोषणा करनी होगी। केरल में हम अनेक समस्याओं का सामना करते हैं, श्री चन्द्रप्पन ने कुछ मुद्दों का उल्लेख किया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि सरकार को गाद निकालने के कार्य और पुनर्वास को एक साथ शुरू करना चाहिए।

एक अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा प्रदूषण में कमी करने की है। आजकल हमारी अधिकतर नदियां और जलमार्ग प्रदूषित हैं। इसका हमारे वातावरण पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ेगा। पोत या जलयान समुद्र ओर नदियों में तेल और अन्य पदार्थ छोड़ते हैं और इससे हमारे वातावरण पर प्रभाव पड़ता है। अतः हमारी नदियों में प्रदूषण रोकने के लिए विधेयक में एक खंड शामिल किए जाने की जरूरत है। नदियों का प्रदूषण ही एकमात्र मुद्दा नहीं है किन्तु प्रदूषण मानवों के लिए भी एक बड़ी समस्या बन चुका है। दूसरा मुद्दा प्रमाणन जारी करने के बारे में है। इसके अलावा, इसकी निगरानी बड़ी सावधानी से भी करनी होगी। इसके लिए विधेयक में प्रावधान किया गया है।

अपराह्न 2.59 बजे

(श्री मोहन सिंह पीठासीन हुए)

महोदय, यद्यपि यह प्रत्यक्ष रूप से इस विधेयक से संबद्ध नहीं है फिर भी मैं बताना चाहता हूं कि वर्ष 1995 में केरल में कुमाराकोम जलमार्ग में दुर्घटना हुई थी जिसमें बत्तीस लोगों की मृत्यु हो गई। वर्ष 2007 में थट्टाकौड जलमार्ग में दुर्घटना हुई थी जिसमें तीस छात्रों की मौत हो गई। केरल सरकार ने एक जांच आयोग गठित किया है और उस जांच आयोग ने अपनी रिपोर्ट दे दी है। इसमें बताया गया था कि उस जलयान के पास कोई लाइसेंस नहीं था जिसमें छात्र गए थे और उस जलयान की स्थिति बिल्कुल ठीक नहीं थी। अतः बड़ी सावधानी से प्रमाण पत्र जारी किया जाए। उसके अलावा जलयानों की समुचित निगरानी होनी चाहिए। यदि संबंधित अधिकारी निगरानी की ड्यूटी सही ढंग से नहीं करते हैं तो उनके खिलाफ कार्रवाई की जाए।

मेरा सुझाव है कि कुछ विशिष्ट क्षेत्रों में जलमार्गों की सूची में बंदरगाह जलमार्गों को भी शामिल किया जाना चाहिए। इसके लिए जलमार्गों की परिभाषा में संशोधन की आवश्यकता है। जहां तक केरल का संबंध है, कोल्लम–कोट्टापुरम जलमार्ग को तीसरे जलमार्ग के रूप में शामिल किया गया है।

अपराह्न 3.00 बजे

शुरू के दिनों में इसका पूर्व रूप से उपयोग होता था लेकिन अब अनेक कारणों से इसका पूरा प्रयोग करना संभव नहीं है। राज्य सरकार इस दिशा में कदम उठा रही है लेकिन मुझे विश्वास है कि केन्द्र सरकार और राज्य सरकार एक साथ मिलकर इस मुद्दे को निपटा सकती हैं। माननीय मंत्री ने इस मुद्दे पर चर्चा भी की है।

महोदय, केरल सरकार ने विशेषकर अन्तर्देशीय नौवहन के संबंध में, अर्थात् बड़ागरा माही नहर की खुदाई जो केरल के उत्तरी भाग के विकास के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है इस संबंध में कुछ सुझाव दिए हैं। इसके अलावा, कोट्टायम जिला 12 फीडर नहरों का विकास करने का भी सुझाव है। कोट्टायम जिला एक महत्वपूर्ण स्थान है जहां कुमारगम है और यहां अनेक पर्यटक आते हैं। इसलिए इस पर भी विचार किए जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, वेम्बान्नाद झील की फीडर नहरों का सुधार करने का भी सुझाव है। महोदय, माननीय प्रधान मंत्री और अन्य लोगों ने इस पर विचार–विमर्श किया है क्योंकि उन्हें पता है कि निवेश अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसलिए इस मामले पर भी विचार किया जाए।

जहां तक विमानपत्तन और समुद्रपत्तन विशेषकर कोची और सामान्यतः केरल के विकास का संबंध है, कोची समुद्र पत्तन और विमानपत्तन जलमार्ग का सुधार अत्यंत महत्वपूर्ण है।

इन्हीं सुझावों के साथ, मैं एक बार पुनः इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति महोदय, श्री टी आर बालू साहब, जो हमारे जल–परिवहन मंत्री हैं, जिन्होंने अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 1917 में संशोधन करके अंतर्देशीय जलयान संशोधन विधेयक, 2007 अभी संसद में पेश किया है, मैं उसके पक्ष में यहां पर खड़ा हुआ हूं। जैसे देखा गया है कि इसमें अंतिम संशोधन 1977 में किया गया था और तब से अब तक बहुत विकास हुआ है। जैसा अभी माननीय मंत्री जी ने तीन राष्ट्रीय जल मार्गों से परिवहन प्रचालन की सुविधा का ऐलान किया है, उससे देश को बहुत लाभ मिलेगा, जिसकी दूरी केवल 2716 किलोमीटर है। हमें खुशी है कि

इलाहाबाद में हम लोग आते हैं, इसमें आपने गंगा, भागीरथी, हुगली से इलाहाबाद और हल्दिया प्रखंड को राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या (एक) से जोड़ने की बात कही है। इसमें हल्दिया, कोलकाता, फरक्का, पटना और भागलपुर, वाराणसी, इलाहाबाद शामिल है। इस कदम का मैं स्वागत करता हूं क्योंकि जिन तीन जलमार्गों की आपने घोषणा की है उनमें यह भी एक शामिल है।

सभापति महोदय : यह तो पहले से है, घोषणा कोई नयी नहीं है।

श्री शैलेन्द्र कुमार : आपने यह भी कहा कि वहां पर जो टर्मिनल मौजूद हैं उनको भी विकसित किया जाएगा। इलाहाबाद में अक्सर देखा जाता है और इस बात को माननीय सभापति जी भी अच्छी तरह से जानते हैं कि जो हमारा यमुना का पुल है, कभी–कभी वहां बड़े जहाज आकर फंस जाते हैं, उस तरफ भी ध्यान दिया जाए। मैं चाहूंगा कि वहां बालू का कुछ खनन हो। वैसे तो खनन वहां होता है लेकिन पानी की मात्रा भी वहां अत्यधिक है। कुछ माननीय सदस्यों ने सुझाव दिये कि प्रदूषण रोकने के लिए जो नदी में गाद है या वहां मुछआरों के लिए अच्छी व्यवस्था होनी चाहिए और तट प्रदूषण रहित हों। वहां बहुत से ऐसे प्राकृतिक संसाधन भी हैं जैसे शिल्का सेंड और बालू की क्वालिटी भी वहां पर अच्छी हो, इससे व्यवसाय का अच्छा मौका लोगों को मिलेगा। इलाहाबाद–वाराणसी के बीच में 237 किलोमीटर के जलयान क्षेत्र में 1.0 मीटर जो आपने त्रिवेणी और फरक्का के बीच फैले 374 किलोमीटर जल क्षेत्र को रात्रि में चलाने की मांग की है, उससे यात्रियों को भी सुविधा होगी और खासकर हमारे जो बड़े–बड़े मालवाहक जहाज हैं, ढुलाई से उसका लाभ भी हमारे विभाग को होगा। जहां तक देखा गया है कि इन जल मार्गों की घोषणा से अंतर्राष्ट्रीय जल सीमाओं का भी विस्तार हुआ है।

सभापति महोदय, जगह–जगह पर बंदरगाहों, टर्मिनल्स का सौंदर्यीकरण हो, जिससे कि हमारे पर्यटन को भी बढ़ावा मिले और साथ–साथ माल की ढुलाई भी हो सके। बीच के रास्तों में जो प्राकृतिक सम्पदा है, उसे एक जगह से दूसरी जगह ले जाने में सहायता मिलेगी और इससे उत्पादन भी बढ़ेगा। लोगों को इससे रोजगार भी मिलेगा। जैसा कि अन्य माननीय सदस्यों ने कहा है, वह सही बात है कि कहीं पानी कम है और कहीं पानी ज्यादा है और खास कर नदियों को जोड़ने की बात है, अगर ऐसा किया जाता है, तो यह भी एक महत्वपूर्ण कदम इस दिशा में माना जा सकता है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे इस विधेयक पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। माननीय मंत्री जी ने अंतर्देशीय जलयान अधिनियम, 2007 को सदन में प्रस्तुत किया है। मैं इसका स्वागत और समर्थन करता हूं। निश्चित तौर पर देश के एक बड़े भूभाग में जल है। पुराने जमाने में जल मार्ग द्वारा ही सभी कार्य किए जाते थे। पहले न तो हवाई जहाज की व्यवस्था थी और न ही रेल मार्ग विकसित थे। यात्रियों के लिए और माल को लाने–ले जाने का काम जल मार्ग द्वारा ही किया जाता था, लेकिन धीरे–धीरे इसका प्रचलन खत्म होता जा रहा है। जो सरकारें सत्ता में आईं, उनका ध्यान भी इस तरफ जाना कम होता गया। आज स्थिति यह है कि हम जलमार्ग व्यवस्था की तरफ बहुत कम ध्यान दे रहे हैं। हवाई जहाज ज्यादा विकसित हो गए हैं, रेल मार्ग ज्यादा विकसित हो गया है, पब्लिक ट्रांसपोर्ट ज्यादा विकसित हो गए हैं और जलमार्ग की बजाए लोग सड़क और रेल मार्ग से जाना ज्यादा पसंद करते हैं या हवाई जहाज से जाना पसंद करते हैं। यह अच्छी बात है कि इस तरफ सरकार का ध्यान गया है और स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट को इम्प्लिमेंट करने भी जा रहे हैं, लेकिन पूरे तौर पर उनकी अनुशंसा को नहीं मान रहे हैं। स्टैंडिंग कमेटी ने बहुत ठोस सुझाव दिए हैं, शायद सरकार पूरी तरह से उन्हें इम्प्लिमेंट नहीं कर रही है। स्टैंडिंग कमेटी ने कई तरह के सुझाव सरकार को दिए हैं, उन्हें सरकार को जरूर मानना चाहिए।

महोदय, हम विदेशों से तेल आयात कर रहे हैं। तेल के बारे में हम आत्मनिर्भर नहीं हैं। 75 परसेंट तेल का आयात हम विदेशों से करते हैं, इसलिए तेल महंगा होता जा रहा है। हमें तेल आयात करने के लिए बहुत बड़े पैमाने पर पैसा खर्च करना पड़ रहा है और हमारी अर्थव्यवस्था पर भारी चोट पहुंच रही है। मैं समझता हूं कि यदि जल मार्ग में सुधार कर दिया जाए, उसे सुव्यवस्थित करके हम ज्यादा ध्यान आकृष्ट करें तो ज्यादा माल कम कीमत पर ढोने का काम कर सकते हैं और काफी पैसा हम बचा सकते हैं।

महोदय, हमारे इलाके में, जहां से हम आते हैं और आप आते हैं उत्तर प्रदेश और बिहार, यहां बहुत बड़ा भूभाग गंगा का है। जैसा कि मैंने चर्चा की है, छोटी दूरी और बड़ी दूरी के लिए तथा निजी स्तर पर भी जल मार्ग से ही आया–जाया करते थे। यात्री उत्तरी बिहार और मध्य बिहार के बीच में कम दूरी तय करने के लिए जलयान का ही इस्तेमाल करते थे। अब जहाज बंद हो गए हैं क्योंकि पुल बन गया है। बहुत आसानी से लोग आते–जाते थे, माल ढोने का भी काम होता था। उस समय और अब गंगा में काफी परिवर्तन हो गया है। पटना से सटी जो गंगा थी वह काफी दूर चली गई है। महोदय, आप पटना जाते रहते हैं। आपको नजर नहीं आएगा कि कभी वहां गंगा अवस्थित थी। गगा के किनारे का शहर पटना जहां से मैं आता हूं, उसकी खूबसूरती अलग

[श्री राम कृपाल यादव]

थी। बड़े पैमाने में प्रदूषण की वजह से गंगा पर असर पड़ा है। देश में विभिन्न नदियों का जल सूख रहा है। इस पर बड़े पैमाने पर विचार करना चाहिए। हमें लगता है कि कुछ दिनों में गंगा का अस्तित्व ही खत्म हो जाएगा। कटाव उसी तरह हो रहा है, सारी गंदगी उसमें जा रही है। भारत सरकार ने गंगा को साफ करने की एक योजना चलायी थी। यह एक अलग मामला है। उसमें पानी होगा तो उसे जल मार्ग के रूप में इस्तेमाल कर सकते हैं। कुछ पार्ट में इसकी सफाई हुई है। कोलकाता से लेकर पटना तक जहाज का परिचालन हो रहा है लेकिन कारगर ढंग से नहीं हो रहा है। गंगा में बालू आने की वजह से आसानी से जहाज आते–जाते नहीं हैं। कहीं–कहीं अटक जाते हैं और दूरी तय करने में कई कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अगर सरकार ने यह तय किया है कि जल मार्ग को ठीक से परिचालित करेंगे जिसके लिए आप राशि भी आबंटित करने जा रहे हैं तो उसे साफ करना पड़ेगा, रास्ता साफ करना पड़ेगा क्योंकि वह सिल्टिड हो गया, उसे डीसिल्ट करना पड़ेगा तभी आप अपने विचारों और सोच के अनुरूप जहाजों का परिचालन कर सकते हैं। सरकार को उसकी तरफ ध्यान देना चाहिए। इससे पर्यटन उद्योग का भी विकास होगा।

महोदय, मैं देश या दुनिया की बात नहीं कर रहा हूं। मैं जिस प्रदेश से आता हूं, वहीं उन्होंने इसका कार्यालय खोल दिया है, प्लेटफार्म भी बना दिया है लेकिन इसके लिए राज्य सरकार से बात करें क्योंकि इसमें राज्य सरकार का सहयोग चाहिए। यह बहुत बड़ी उपलब्धि होगी। इससे रोजगार के अवसर मिलेंगे। जिस तरह देश में बेराजगारी है, गरीबी और फटिहाली है, उसमें यह बड़ा कारगर कदम होगा। अगर आप इसे कराना चाहते हैं तो इसके लिए कारगार कदम उठाने पड़ेंगे। नीतियां बहुत बनती हैं लेकिन नीयत में खोट होगा तो कोई काम जमीन पर उतार नहीं पाएंगे। आपको इसके लिए उत्साहित करना चाहिए। आजकल ग्लोबलाइजेशन और प्राइवेटाइजेशन का समय है। दुनिया के देश यहां व्यापार करने के लिए आएंगे। उनको प्रोत्साहन देने का काम करें। सरकारी स्तर पर इसे चलाइए। बड़ी–बड़ी कम्पनियां जो हर क्षेत्र में प्रवेश करने का काम कर रही हैं, उनको भी अवसर प्रदान करिए ताकि अर्थव्यवस्था मजबूत हो गए, रोजगार के अवसर मिलें, पर्यटन उद्योग को भी बढ़ावा मिले, मगर जहां–जहां सिल्टिड नदियां हैं, उसे डीसिल्ट करिए, जो मार्ग अवरूद्ध हो गए हैं, उनको चलाइए, उनमें इनवैस्टमेंट करिए, वहां जहाज चलाइए। आप कम समय और खर्च में माल को लाने का इंतजाम करेंगे तो रेल मार्ग की जगह जल मार्ग से लोग माल लाएंगे।

सभापति महोदय : कम समय में ज्यादा बात कहने की आदत डालिए।

श्री राम कृपाल यादव : मैं ठोस बात कर रहा हूं।

इससे रोजगार मिलेगा, रोजगार मिलेगा तो गरीबी हटेगी। पर्यटन को उत्साहित करने के लिए देश–विदेश से लोग आते हैं, इससे पर्यटन आकर्षित होगा। कई ऐसे राज्य हैं जिनकी पर्यटन से ही आमदनी होती है। इन तमाम चीजों पर विचार करते हुए ठोस बजट लाइए। इसके लिए दूसरे विभागों से बात करके इस पर ध्यान दें। इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि प्रदूषण रोकने की भी आवश्यकता है ताकि गंगा नदी जैसी कई नदियों का बचाव किया जा सके। अगर नदी नहीं रहेगी तो आपकी परिकल्पना छाया में रह जाएगी, उसे सरजमीं पर लाने के लिए इसे कीजिए।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन इस विश्वास के साथ करता हूं कि माननीय सदस्यों और मेरे सुझाव पर ध्यान देंगे और कार्यवाही करेंगे। धन्यवाद।

सभापति महोदय : डिसिल्टिंग, प्रदूषण और पर्यटन, इन तीनों के लिए आपने पन्द्रह मिनट ले लिए हैं।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक) : सभापति महोदय, मैं यहां अन्तर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 पर विचार–विमर्श करने के लिए खड़ा हुआ हूं। यद्यपि इसमें विलम्ब हुआ है लेकिन अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम 1917 को संशोधित करने का निर्णय निश्चय ही अत्यंत महत्वपूर्ण है। मुझे विश्वास है कि इससे अन्तर्देशीय जलपरिवहन क्षेत्र में विकास की अत्याधिक सम्भावनाओं के दोहन में सहायता मिलेगी।

जैसा कि इस सभा को ज्ञात है कि इस अधिनियम में पिछली बार लगभग 30 वर्ष पहले 1977 में संशोधन किया गया था। इस क्षेत्र के विकास, आईडब्ल्यूटी ऑपरेशन की सुरक्षा में वृद्धि और पर्यावरण की सुरक्षा के लिए किए जाने वाले ये ऐसे तीन प्रमुख मुद्दे हैं जिन पर इस अधिनियम में किए जाने वाले परिवर्तन की दृष्टि से विचार किया जा रहा है और उन पर इस विधेयक में ध्यान दिया गया है।

तथापि, इस क्षेत्र का विकास अंततः सरकारी एवं निजी निवेश के प्रवाह पर निर्भर करेगा। निवेश को आकृष्ट करना आसान कार्य नहीं है क्योंकि यह अन्तर्देशीय जल परिवहन में लोगों की रुचि पर निर्भर करता है। 1980 की राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति के प्रतिवेदन के अनुसार देश की नावों के नौवहन के लिए जलमार्ग सहित देश का जलमार्ग 14544 किमी. है उसमें से 5685 किमी. यांत्रिक रूप से चालित पोतों के लिए उपयुक्त है। सरकार जिन तीन राष्ट्रीय जलमार्गों का विकास कर रही है उनकी लम्बाई 2716 किमी. है। इसके अतिरिक्त, गोवा और

मुम्बई के जलमार्ग का प्रयोग नौवहन के लिए किया जाता है। इसके अतिरिक्त विभिन्न आकारों वाली देश की नौकाएं नौवहन के लिए केरल, मेरे अपने राज्य उड़ीसा और देश के अन्य भागों में नदियों एवं नहरों का प्रयोग करती हैं। वर्तमान में केवल 2.82 बिलियन टन कि.मी. माल का परिवहन अन्तर्देशीय जल परिवहन प्रणाली द्वारा किया जाता है और सरकार का विचार इसे 2025 तक आईडब्ल्यूटी प्रणाली अपनाकर 20 बिलियन टन कि.मी. तक करने का है। अगले पांच वर्षों में अर्थात् 2011–12 तक इसके 5 बिलियन टन कि.मी. तक पहुंच जाने का आकलन है।

लेकिन इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए सरकार को निवेश की आवश्यकता है। क्या सरकार निजी निवेश को प्रोत्साहन दे रही है या संयुक्त उपक्रम के लिए प्रयास कर रही है या दोनों तरीके अपना रही है? तीन जलमार्ग नामतः गंगा–भागीरथी–हुगली नदियों का इलाहाबाद–हल्दिया क्षेत्र ब्रह्मपुत्र नदी का सादिया–धुबरी क्षेत्र तथा पश्चिमी तट नहर तथा चम्पाकारा और उद्योग मंडल नहरों का कोल्लम–कोट्टापुरम क्षेत्र को पहले ही राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया गया है तथा इन्हें अधिसूचित भी कर दिया गया है। इन तीन राष्ट्रीय राजमार्गों को अधिसूचित किया गया है और सरकार आंध्र प्रदेश और तमिलनाडु में क्रमशः गोदावरी और कृष्णा नदी से जुड़ी काकीनाड़ा–पुडुचेरी नहर को भी राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने पर विचार कर रही है। पूर्वी तटीय नहर में क्रमशः उड़ीसा की ब्रह्माणी और पश्चिम बंगाल की बराक नदी से जुड़ी हुई नहर को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने पर विचार किया जा रहा है और यह विधेयक सभा के विचाराधीन है। ये अच्छी परियोजनाएं हैं।

अंतर्देशीय जल परिवहन की पहचान मुख्य क्षेत्र के रूप में किए जाने की आवश्यकता है, इसके अलावा भविष्य में विभिन्न जल मार्गों का विकास नहीं किया जा सकता है। दसवीं योजना में अंतर्देशीय जल परिवहन के बुनियादी ढांचे के विकास हेतु 636 करोड़ रुपए का बजटीय प्रावधान किया गया है जबकि नौवीं योजना में यह केवल 150 करोड़ रुपए था। निःसन्देह इसका श्रेय मंत्री महोदय को जाता है। लेकिन मेरा प्रश्न यह है कि वास्तव में कम कितना हुआ है और इसके परिणाम क्या रहे। ये बातें भी राष्ट्र के समक्ष लाई जानी चाहिए।

अब मैं इसकी विस्तार से चर्चा करूंगा। इस समय अंतर्देशीय जलयानों को केवल शांत जल में नौवहन करने की अनुमति दी जाती है क्योंकि ज्वारीय जल को इसके लिए सुरक्षित नहीं माना जाता है। तथापि दो मीटर की ऊंचाई वाले ज्वारीय जल को अब अंतर्देशीय जलयानों के नौवहन हेतु उपयुक्त माना गया है।

यह देखा गया है कि अंतर्देशीय नौकाएं समुद्र के कुछ क्षेत्रों में सुरक्षा के मानदंडों को अपनाते हुए नौवहन करने में सक्षम है। अंतर्देशीय जल सीमा को पुनः परिभाषित करने की आवश्यकता थी और अब इसे कर दिया गया है। जानमाल और जलयानों की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए सभी कदम उठाए गए हैं।

इस संशोधन विधेयक की एक अन्य महत्वपूर्ण विशेषता अंतर्देशीय जलयानों की तीसरे पक्ष द्वारा अनिवार्य रूप से बीमित कराए जाने का उपबंध है। मैं समझता हूं कि इस उपबंध से यह सुनिश्चित होगा कि जलयानों को सड़क के मोटर यान के समक्ष माना जाए।

नए संशोधन के अनुसार अन्तर्देशीय जलयानों को नियमित रूप से प्रदूषण संबंधी जांच कराना अनिवार्य बनाया गया है। अब किसी राज्य में पंजीकृत अंतर्देशीय जलयानों की किसी अन्य राज्य में पूर्व के एक वर्ष के स्थान पर तीन वर्ष तक चलने की अनुमति दी गई है क्योंकि 12 महीने की अवधि को अत्यधिक कम महसूस किया गया है। स्थायी समिति द्वारा दिए गए इन कतिपय सुझावों को सरकार ने स्वीकार कर दिया है।

ब्रिटिश काल में इस अधिनियम को अंतर्देशीय जलयानों से संबंधित अधिनियम को सुदृढ़ बनाने हेतु अधिनियमित किया गया था और यह अत्यंत रोचक भी है। यह अंतर्देशीय जलयानों के विनियमन से संबंधित केंद्रीय विधान द्वारा यह अंतर्देशीय जल की सीमाओं से संबंधित था।

सभापति महोदय : कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री भर्तृहरि महताब : इसका संबंध पंजीकरण, सर्वेक्षण, इंजन चालक सहित मास्टरर्स और इंजीनियर्स की दक्षता और लाइसेंस से था।

सभापति महोदय : कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री भर्तृहरि महताब : मुझे कुछ और बातें कहनी है। मैं ज्यादा से ज्यादा दो तीन मिनट का समय लूंगा फिर अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

राज्य सरकार के पास कार्यपालिका की शक्तियां निहित हैं। अंतर्देशीय जलयान परिवहन को सबसे पहले रेलवे द्वारा प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ा। इसके पश्चात सड़क क्षेत्र की प्रतिस्पर्द्धा शुरू हुई। अंतर्देशीय जल परिवहन में न केवल कम प्रदूषण होता है बल्कि यह किफायती भी है। अतः आधुनिक जलमार्गों का विकास किया जाए और इसे राष्ट्रीय सामुद्रिक विकास कार्यक्रम में समन्वित करने का प्रयास करना चाहिए।

मैं सरकार से इसकी व्यापक समीक्षा करने का अनुरोध करता हूं और छोटे–छोटे अंश में विधान बनाने के स्थान पर ऐसा कानून बनाने का आग्रह करता हूं जो अंतर्देशीय जल परिवहन, इसके बुनियादी ढांचे और अंततः इसके समग्रह विकास के अनुरूप हो।

[श्री भर्तृहरि महताब]

वर्ष 1977 में किया गया संशोधन मुख्य रूप से यांत्रिकरूप से जलयानों को सीमित करने से संबंधित था। राष्ट्रीय जलमार्ग की अवधारणा संविधान के लागू होने से पूर्व अभिकल्पित नहीं थी।

स्वतंत्रता पश्चात् अंतर्देशीय जलपरिवहन राज्य और केंद्र की मिली–जुली जिम्मेवारी बन गई है। कई महत्वपूर्ण घटनाएं हो चुकी हैं और उचित दर पर प्रदूषण रहित परिवहन उपलब्ध कराने पर बल दिए जाने की आवश्यकता है। अंतर्देशीय जलयान विधेयक निश्चित रूप से इसमें महत्वपूर्ण भूमिक अदा करेगा। एक आपके राष्ट्रीय सामुदायिक विकास कार्यक्रम बनाए जाने की आवश्यकता है।

खंड 30 में नई धारकों को अन्तःस्थापित करने के संबंध में प्रदूषण से संबंधित अपराधों के मामले में शास्ति का उपबंध है। मैं इस संबंध में इस सभा और माननीय मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। इसमें स्पष्ट रूप से कहा गया है कि "इसके अंतर्गत अध्याय एक(ख) में बनाए गए किसी नियम के किसी उपबंध का जो कोई भी उल्लंघन करता है"। यह इसलिए है क्योंकि ये नियम सरकार द्वारा बनाए जाने हैं। एक परंतुक में यह कहा गया है और मैं आपका ध्यान इस तरफ आकृष्ट कर रहा हूं, कि बशर्ते यह कि इस उपधारा द्वारा कोई भी व्यक्ति इस अधिनियम में उपलब्ध किसी शास्ति का भागी नहीं होगा। यदि यह सिद्ध करता है कि अपराध उसके बिना किसी जानकारी के किया गया है।" ऐसी स्थिति में अव्यवस्था की स्थिति व्याप्त हो जायेगी क्योंकि वाहन के स्वामी को ही अंततः गैरकानूनी कृत्य का जिम्मेवार माना जायेगा। मैं माननीय मंत्री महोदय से इस पर विचार करने का अनुरोध करता हूं कि वह इस तथ्य को मोटर वाहन अधिनियम के साथ जोड़कर विचार करें और यह सुनिश्चित करें कि इसका किस प्रकार उल्लंघन हुआ है।

अंत में मैं यह कहते हुए अपनी बात समाप्त करना चाहता हूं कि राज्य और केंद्र के बीच उचित समन्वय की आवश्यकता है। इस विधेयक में प्रदूषण की रोकथाम और नियंत्रण और अंतर्देशीय जल संरक्षण को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : सभापति महोदय, मैं अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 का समर्थन करता हूं। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : रेगिस्तान में दो साल से नाव चलने लगी है।

...*(व्यवधान)*

प्रो. रासा सिंह रावत : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से जानना चाहूंगा कि इस स्थायी समिति ने जो संसद द्वारा निर्मित होती है क्योंकि यह इसी भावना से निर्मित होती है कि वहां सभी दलों के लोग होते हैं और विचार–विमर्श करने के बाद एक कसैंसस बन जाती है। इसके बाद अनुशंसाएं प्रदान की जाती हैं लेकिन माननीय मंत्री जी ने जैसा प्रारम्भ में कहा कि कुछ अनुशंसाएं स्वीकार की गई हैं और शेष को छोड़ दिया गया है। इसलिए मैं आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि किन कारणों से स्थायी समिति द्वारा सुझायी गई अनुशंसाओं को छोड़ा गया है, क्यों छोड़ गया है और यदि नहीं छोड़ा जाता है तो निश्चित रूप से यह समग्र बिल हो जाता, काम्प्रीहेंसिव बिल हो जाता और बाद में बार–बार संशोधन नहीं करने पड़ते। भारत को प्रकृति की गोद कहा जाता है। हिन्दुस्तान प्रकृति का पालना है। भगवान ने हमें नदियां दी हैं, समुद्र दिया, पहाड़ दिया, सब तरह की जलवायु दी। जो इंलैंड वॉटर ट्रॉसपोर्टेशन है, हमारे यहां इसकी बहुत संभावना है लेकिन प्रारम्भ से जैसा पूर्व साथी ने कहा था कि माननीय सिंचाई मंत्री श्री राव ने आज से कई वर्षों पहले नदियों को जोड़ने की बात कही थी। फिर एन.डी.ए. की सरकार माननीय अटल जी के नेतृत्व में आई, उस समय भी नदियों को जोड़ने वाली चर्चा चली, कुछ योजना भी बनी लेकिन यू. पी.ए. सरकार आने के बाद भूल गई। अगर नदियों को जोड़ने वाली बात आगे बढ़ती तो इससे जहां एक तरफ बाढ़ से बचाव होता, समुद्र में पानी बेकार नहीं जाता, वहीं दूसरी ओर अंतर्देशीय जलयानों का संचालन और हमारा नौपरिवहन भी बढ़ जाता। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : राजस्थान में भी पानी पहुंच जाता।

प्रो. रासा सिंह रावत : हां जी, राजस्थान में भी पानी पहुंच जाता। आप बिल्कुल सही कह रहे हैं। हमारी बात की आपने पुष्टि की, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। लेकिन इस सरकार का ध्यान इस ओर नहीं गया है। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि चाहे गंगा हो, ब्रह्मपुत्र हो, कावेरी हो, कृष्णा हो, गोदावरी हो, गोवा की मांडवी हो या ज्वारी नदियां हों या केरल की नदियां हों, इन सब नदियों के अंदर, जैसा उल्लेख किया गया है।

समुद्र से जाकर मिलने वाली जितनी नदियां हैं, वे नदियां मैदानी इलाकों में बहती हैं, उनमें नेविगेशन भली प्रकार से हो सकता है। उसमें चाहे माल ढोने का काम हो, चाहे मुसाफिरों को ले जाने का काम हो, यह काम सरलता से हो सकता है। सभापति जी, आप रामचरित मानस के अध्ययनकर्ता रहे हैं। मर्यादा पुरुषोत्तम श्री राम के मुंह से केवट नाम निकला। इससे पता चलता है कि नदियों के द्वारा आना–जाना उस समय भी होता था। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आज नदियों

में काफी गाद जमा हो जाती है। राम तेरी गंगा मैली – गंगा के बारे में भी ऐसा कहा जाता है। ब्रह्मपुत्र या अन्यान्य नदियों में भी ऐसा ही है। गंगा में इलाहाबाद से हरिद्वार तक प्रयास किया जाये तो निश्चित रूप से राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जा सकता है। यहां पर नेविगेशन भली प्रकार से हो सकता है। ब्रह्मपुत्र नदी में पहले लकड़ी ले जाये जाने का काम किया जाता रहा है। प्राचीन काल से ही व्यापार उसी मार्ग से होता रहा है। इसलिए जलयान मार्ग को विकसित किए जाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, गुजरात में नर्मदा नदी बांध से सरदार सरोवर नहर निकाली गई है जिसका पानी कच्छ तक पहुंचा है। इसी तरह राजस्थान में मरुधर इन्दिरा गांधी नहर काफी चौड़ी है जो भाखड़ा नहर से ली गई है। इसी प्रकार गंगा नहर हरिद्वार से निकली है। इन नदियों में बड़ी तेजी से पानी प्रवाहित होता है। चूंकि यह नहर काफी लम्बी और चौड़ी है, उसमें अंतर्राज्यीय जलयान की बातें हो सकती हैं। लेकिन इसके लिये – दाम बनाये काम – देश को आर्थिक दृष्टि से समृद्ध कर जल, स्थल, वायु मार्गों के अंदर यातायात और माल ले जाने का ढांचा खड़ा करने की आवश्यकता है। मेरी सरकार से प्रार्थना है कि इस क्षेत्र को गौण और अपेक्षित न समझे। यह संशोधन बिल लाया गया है, इसके माध्यम से समुद्री व्यापार बढ़ाने की बात कर रहे हैं लेकिन अंतर्राष्ट्रीय जलमार्गों के माध्यम से आंतरिक व्यापार को बढ़ाने और आंतरिक लोगों की ओर ज्यादा ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, इस बिल के माध्यम से बताया गया है कि भूतपूर्व सैनिकों को सर्विस मिल सकेगी, यह बहुत ही अच्छी बात है। हमारे भूतपूर्व सैनिक, चाहे नौसेना से हों, तटरक्षक रहे हों, वे काफी अनुभवी हैं। ऐसे अनुभवी लोगों को नाविक ले लिया, मछुआरों को ले लिया क्योंकि वे जलमार्गों से परिचित हैं लेकिन प्रशिक्षित हों तो और अच्छी बात है। उससे उन लोगों को रोजगार मिलेगा, पुनर्वास मिलेगा, उन्हें वेतन–भत्ते मिलेंगे। आज मछुआरों और नाविकों की दशा दयनीय है, उनकी तरफ ध्यान दिया जाना चाहिए। ऐसा न हो कि इनको लेने के बाद वे बेचारे बोटमैन और कुलियों का काम करते रहें, वे लोग रोजगार से वंचित हो जायें और उन लोगों के लिए रोजी–रोटी की समस्या खड़ी हो जाये। इस ओर ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, यहां केरल और गोवा की बात की गई कि वहां प्रतिनिधियों की एक कमेटी का गठन किया गया। गोवा में मांडवी और जुआरी नदियां हैं जहां पर्यटकों के लिए रात्रि में जलयान चलता है। वहां जलयान की परिवहन की दृष्टि से अगर इसे राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित कर दिया जाये, इस आशय का प्रस्ताव राज्य सरकार से आये तो केन्द्र सरकार को उस जलमार्ग की महत्ता समझते हुए घोषणा की जानी चाहिए। इसी प्रकार से जितनी नदियां बची हुई हैं, उनमें से गाद निकालकर वहां अंतर्देशीय जलयान परिवहन किया जा सकता है।

सभापति महोदय, यहां प्रदूषण की बात कही गई। दिल्ली में यमुना नदी का पानी शुद्ध करने के लिए, गंगा का पानी शुद्ध करने के लिए तथा देश की अन्य नदियों का पानी शुद्ध करने के लिए करोड़ों–अरबों रुपये खर्च किये गये। इस संबंध में कई योजनाएं बनाई गईं लेकिन फिर वही प्रदूषण है। बिल में कहा गया कि जलयानों से तेल निकले, पैट्रोल निकले, डीजल निकले लेकिन वह गिरे नहीं, इस ओर ध्यान दिया जायेगा और आपने उसके जुर्माना लगाये जाने की व्यवस्था की है।

इसमें एक साल का कारावास लिखा हुआ है, अगर कोई किसी नियम का उल्लंघन करता है तो उसके लिए एक साल तक का कारावास और पच्चास हजार रुपए का जुर्माना रखा हुआ है, यह बहुत कम है। प्रदूषण जैसे मामले में, कोई जोखिम वाले पदार्थ या इस प्रकार की कोई चीजें ले जानी हों, उन पर भी प्रतिबंध लगाएं, इस बारे में भी ध्यान रखने की आवश्यकता है। इसके बारे में विशेष ध्यान दिया जाए। ...*(व्यवधान)* इसके लिए कठोर नियम बनाने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए आपको बहुत–बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्री अधीर चौधरी (बरहामपुर, पश्चिम बंगाल) : महोदय, मैं अंतर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 प्रस्तुत करने के लिए माननीय मंत्री श्री टी.आर. बालू की सराहना करता हूं।

महोदय, इन वर्षों में यह देखा गया है कि अन्तर्देशीय जल क्षेत्र के साथ विकास संबंधी प्रक्रिया में अपेक्षित बच्चे की भांति व्यवहार किया गया है। यदि हम अन्तर्देशीय जल परिवहन की मॉडल हिस्सेदारी को देखें तो पता चलता है कि मॉडल मिश्रण में अन्तर्देशीय जल की हिस्सेदारी वास्तव में निराशाजनक है।

संप्रम सरकार विशेषकर माननीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह ने घोषणा की है कि अन्तर्देशीय जल परिवहन पर जोर दिया जाए ताकि हमारे देश में परिवहन के मॉडल मिश्रण में अन्तर्देशीय जल परिवहन की हिस्सेदारी को बढ़ाया जा सके।

महोदय, सरकार ने पहले ही तीन राष्ट्रीय जलमार्गों अर्थात् गंगा भागीरथी–इलाहाबाद–हल्दिया, हुगली नदी प्रणाली का और पश्चिम तटीय नहर की कोल्लम–कोट्टापुरम क्षेत्र की घोषणा की है। आंकड़ों

[श्री अधीर चौधरी]

से यह पता चलता है कि इन वर्षों में विशेषकर पिछले तीन वर्षों में राष्ट्रीय जलमार्गों एक, दो और तीन के माध्यम से भेजे गए माल की मात्रा घटती रही है। तथापि, वर्तमान तीन राष्ट्रीय जलमार्गों के अतिरिक्त सरकार तीन और जलमार्गों अर्थात् पूर्वी तटीय कॉरीडोर पर काकीनाडा, पुडुचेरी और बारक नदी को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित करने पर विचार कर रही है। मुझे और अधिक राष्ट्रीय जलमार्गों की घोषणा करने में कोई आपत्ति नहीं है क्योंकि जितने अधिक राष्ट्रीय जलमार्ग होंगे, उतने ही अधिक अन्तर्देशीय जल परिवहन की संख्या बढ़ेगी। किन्तु विद्यमान तीन राष्ट्रीय जलमार्गों के दोहन के लिए दो तीन वर्ष के समय की जरूरत होगी। यदि हम और अधिक राष्ट्रीय जलमार्गों की संख्या बढ़ाएंगे तो धनराशि कहां से आएगी? प्रश्न यह है।

महोदय, भारत एक ऐसा देश है जो जल सम्पदा जैसी प्राकृतिक संसाधनों से सम्पन्न है। भारत में 4500 किमी. लम्बा जलमार्ग है जो सरलतापूर्वक नौवहन योग्य है। यदि हम किमी. की दृष्टि से सभी मार्ग इसमें जोड़ दें तो यह स्पष्ट है कि नौवहन जलमार्ग के एक हिस्से का ही दोहन किया जा रहा है।

वर्षों से यह क्षेत्र भारी लापरवाही और उदासीनता का शिकार रहा है। तथापि यह विश्व भर में जाना माना एक तथ्य है कि अन्तर्देशीय जल परिवहन प्रणाली अन्य साधनों की तुलना में पर्यावरण के अनुकूल है और मित्तव्यता तथा ईंधन दक्षता की दृष्टि से भी उपयोगी रहा है। एक लीटर ईंधन से जल मार्ग द्वारा 100 टन से अधिक माल को एक किलोमीटर तक ले जाया जा सकता है। इसकी तुलना में सड़क मार्ग से एक लीटर ईंधन से लगभग 24 टन माल का परिवहन किया जा सकता है और रेलमार्ग से लगभग 85 टन माल की ढुलाई की जा सकती है। इस तरह इस बात को आसानी से समझा जा सकता है कि ईंधन कुशलता की दृष्टि से जलमार्ग अधिक उपयोगी है और इससे प्रदूषण भी कम होता है। इस क्षेत्र में दुर्घटनाएं कम होती हैं जिस पर विशेष बल दिए जाने की आवश्यकता है। मेरा विचार है कि इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए यह विधेयक अत्यन्त सहायक होगा।

इस विधेयक के उद्देश्यों और कारणों के कथन के अनुसार सरकार जलयानों में नाविक तैनात करने के लिए और अधिक प्रशिक्षित कार्मिकों को शामिल करने पर विचार कर रही है। एक ओर सरकार कहती है कि विद्यमान जन शक्ति को कम तथा चुस्त दुरुस्त किया जाना है छंटनी की जानी है और उन्हें स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति देने का प्रस्ताव किया गया है तो दूसरी ओर अब यही मंत्रालय जलयानों में नाविकों की नियुक्ति के लिए प्रशिक्षित कार्मिकों को शामिल करने पर विचार कर रहा है। यह इस विधेयक में भी शामिल किया गया है। अतः यह मुझे अन्तर्विरोधी लगता है क्योंकि अन्तर्देशीय जलपरिवहन प्रणाली की क्षमता बढ़ाने के लिए विद्यमान जनशक्ति को आसानी से प्राथमिकता अवसर दिया जा सकता है।

अन्तर्देशीय जलयान विधेयक में भी एक अत्यधिक नई पहल की गई है जिसके द्वारा सरकार अन्तर्देशीय जलमार्गों में प्रदूषण निवारण और नियंत्रण के लिए मोटर वाहन अधिनियम 1988 के प्रावधानों को शामिल कर रही हैं। इसके बाद आगे से 'मोटर वाहन' के स्थान पर 'अन्तर्देशीय जलयान' को मशीनी रूप से चालित जलयान माना जाएगा। मोटर वाहन अधिनियम में 'सार्वजनिक स्थान' के स्थान पर इस विधेयक में 'अन्तर्देशीय जल' का प्रयोग होगा। जन सेवा वाहन का उल्लेख 'जन सेवा जलयान' माना जाएगा। माल वाहन को माल सेवा जलयान समझा जाएगा। राज्य परिवहन को 'राज्य जल परिवहन वाहन' समझा जाएगा। वाहन के चालक को 'जलयान मास्टर' समझा जाएगा।

विधेयक में यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि यह सरकार और अवसंरचनात्मक सुविधाओं के सृजन तथा इस क्षेत्र को नई शक्ति तथा प्रोत्साहन देने के लिए और धनराशि का निवेश करेगी। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं वह अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम को प्रति टन कर व्यवस्था के दायरे में क्यों नहीं ला रहे।

यदि अन्तर्देशीय जलयानों को प्रति टन कर व्यवस्था के अन्तर्गत लाया जाएगा तो मैं सोचता हूं कि इससे अन्तर्राष्ट्रीय जलयान मालिकों को लाभ होगा अन्यथा वे किसी की परवाह नहीं करेंगे। यह सच है कि इस क्षेत्र के लिए योजना आबंटन का उपयोग नहीं किया गया, और जहां तक अन्तर्देशीय जल परिवहन प्रणाली का सम्बन्ध है, आबंटन का कम उपयोग ही इसकी कमजोरी है। इस प्रकार हमें योजना आबंटन का अधिकतम उपयोग करने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त, निजी क्षेत्र का निवेश को अनिवार्य कर दिया जाना चाहिए क्योंकि सरकार अवसंरचनात्मक सुविधाएं जैसे फेयरवे टर्मिनल नौवहन सहायता आदि प्रदान करेगी। परन्तु जहां तक जलयानों की संख्या तथा अन्य सुविधाओं का संबंध है। मेरा विचार है कि निजी क्षेत्र को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। क्या मैं माननीय मंत्री जी से जान सकता हूं कि इस क्षेत्र में अब तक कितना निजी निवेश किया गया है।

मैं यह भी सुझाव देना चाहता हूं कि अन्य विभागों जैस भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को देखते हुए सरकार भारतीय समुद्री प्राधिकरण (मैरीटाइम अथॉरिटी ऑफ इंडिया) बनाने पर विचार क्यों नहीं कर रही है ताकि इस क्षेत्र को अधिक संस्थागत प्रणाली प्रदान की जा

सके। हम जानते हैं कि वर्तमान अन्तर्राष्ट्रीय परिदृश्य में ग्लोबल वार्मिंग एक मुद्दा बन गया है परन्तु वर्षों से अन्तर्देशीय जल परिवहन कम होता जा रहा है। इसकी पर्यावरणीय अनुकूल क्षमताओं के कारण इस क्षेत्र में अधिक निधियों, और अधिक संस्थागत तंत्र, अधिक निजी निवेश और अधिक प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते (रत्नागिरि) : सभापति महोदय, मैं इस बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। पूरी दुनिया में सबसे सस्ती परिवहन सेवा यदि कोई है तो वह जल परिवहन सेवा है। बदलते समय के साथ हमें भी बदलने की आवश्यकता है। सौभाग्य से पूरे हिन्दुस्तान का बहुत लम्बा तटीय क्षेत्र है। मैं महाराष्ट्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। महाराष्ट्र के ठाणे, मुम्बई, रायपुर, रत्नागिरि और सिन्धु दुर्ग पश्चिमी तटीय क्षेत्र में आते हैं, वेस्ट कोस्ट पर आते हैं। इसकी कुल लम्बाई 570 किलोमीटर की है। इस बिल में नये तीन इनलैण्ड वाटर वेज़ का चयन किया गया है। इनलैण्ड वॉटर वेज़ की संख्या और बढ़ाने की आवश्यकता है। अभी तो मैंने 570 किलोमीटर का जिक्र किया, उस पूरे तटीय क्षेत्र में टूरिज्म को काफी बढ़ावा मिला है। दुनिया भर से पर्यटक वहां आते हैं। एक समय था जब पूरे देश में खास तौर पर तटीय क्षेत्र का आनन्द लेने के लिए पर्यटक गोवा आते थे, लेकिन आज धीरे-धीरे पश्चिम तटीय महाराष्ट्र के तटीय क्षेत्र में आने लगे हैं और पर्यटकों की संख्या दिन-ब-दिन बढ़ती जा रही है।

जो महाराष्ट्र के तटीय क्षेत्र हैं, जैसे केरल में बैकवाटर है और उसका पूरा उपयोग आज केरल की सरकार टूरिज्म के माध्यम से, पर्यटन के माध्यम से कर रही है। बैकवाटर के कारण देश भर और विदेश से पर्यटक केरल में आते हैं। जो सागरीय पर्यटन का आनन्द है, वह आनन्द वहां उन्हें मिलता है। उस आनन्द के लिए वे वहां आते हैं। जैसी केरल की स्थिति है, लगभग वैसी ही स्थिति महाराष्ट्र के तटीय क्षेत्र में है।

वहां कुछ पुराने पोर्ट्स थे, लेकिन आज वहां पोर्ट नहीं रहे, लेकिन रेवस से दीघी, दीघी से दाभोल, दाभोल से जयगढ़ और जयगढ़ से भालवन जो पांच पुराने पोर्ट्स थे, पूरा प्रवासी यातायात इसी के माध्यम से होता था और माल का यातायात भी, माल दुलाई भी जल परिवहन के माध्यम से हुआ करती थी। आज वे सारे बन्द पड़े हैं। आज वहां पर किसी भी प्रकार का न प्रवासी यातायात है, न माल का यातायात हो रहा है। लेकिन यहां पर काफी अवसर हैं, हमें इसको बढ़ाना चाहिए और फिर से वहां पर प्रवासी यातायात को शुरू करना चाहिए, माल यातायात की शुरूआत वहां पर होनी चाहिए और जैसे आपने तीन इन्लैंड वाटरवेज़ का चयन किया है, इसको बढ़ाने की आवश्यकता है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से विनती करूंगा कि हमारे महाराष्ट्र के पश्चिम तटीय क्षेत्र पर वाटरवेज काफी जगह पर है, वहां पर बैकवाटर के माध्यम से टूरिज्म को भी बढ़ावा मिल सकता है और टूरिज्म के माध्यम से एम्पलायमेंट जैनरेशन वहां पर हो सकता है, रोजगार के अवसर वहां पर मिल सकते हैं। सबसे ज्यादा रोजगार टूरिज्म में है और जब हम यहां पर प्रवासी यातायात शुरू करने जाएंगे तो निश्चित रूप से उस यातायात के माध्यम से, उस सेवा के माध्यम से, जल परिवहन सेवा के माध्यम से भी रोजगार के अवसर निश्चित रूप से मिलने वाले हैं।

महाराष्ट्र की सरकार ने इससे पहले ही कोस्टल हाईवे वहां पर बनाया है, उस कोस्टल हाईवे का काम अब लगभग पूरा होने जा रहा है। कोस्टल हाईवे के साथ-साथ यदि हमारे यहां जल परिवहन सेवा भी शुरू होती है तो निश्चित रूप से जो पूरे महाराष्ट्र का पश्चिम तटीय क्षेत्र है, जिसे हम कोंकण के नाम से जानते हैं, जिसमें पांच जिले आते हैं, ठाणे, मुम्बई, रायगढ़, रत्नागिरि और सिन्धुदुर्ग, इन पांचों जिलों का विकास निश्चित रूप से हो सकता है और सबसे अच्छी परिवहन सेवा का लाभ वहां की जनता को मिल सकता है।

आज हम लोग कॉमर्शियल या इण्डस्ट्रियल डैवलपमेंट जो करने जा रहे हैं, इस इण्डस्ट्रियल डेवलपमेंट के लिए भी माल यातायात में भी यदि जल परिवहन सेवा से होता है तो सबसे सस्ता होता है। जैसे कई प्रोजेक्ट्स अब वहां पर लगने जा रहे हैं। उसमें हमको जो भी रॉ मैटीरियल लाना है, वह विदेश से लाना पड़ता है और जब विदेश से हम कोई रॉ मैटीरियल यहां लाना चाहते हैं, हमारे देश में इण्डस्ट्रीज को बढ़ावा देने के लिए तो वह सारा रॉ मैटीरियल जो भी है, चाहे यह किसी भी इण्डस्ट्री में लगने वाला हो, वह सारा इस जल परिवहन सेवा के माध्यम से आता है, बड़े-बड़े जहाजों से आता है तो वही सस्ता हो सकता है, दूसरा कोई चारा तो है नहीं और इसलिए इस पूरे महाराष्ट्र के पश्चिम तटीय क्षेत्र को, विशेषकर इस तटीय क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिए, उसके विकास में एक अहम भूमिका निभाने के लिए इस क्षेत्र के लिए भी, जैसे आपने तीन इन्लैंड वाटरवेज का चयन किया है, मैं चाहूंगा कि चौथा इन्लैंड वाटरवेज इस क्षेत्र में डैवलप किया जाये, यही विनती मैं माननीय मंत्री जी से करता हूं।

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं पी.एम.के. दल और उसके संस्थापक अध्यक्ष की ओर से अन्तर्देशीय

[प्रो. एम. रामदास]

जलयान (संशोधन) विधेयक, 2007 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं इस विधेयक की सक्षमताओं में जाने से पहले मंत्री जी की दो कारणों से प्रशंसा करना चाहता हूं। पहला, उन्होंने काकीनाड़ा–पुडुचेरी के बीच अन्तर्देशीय जलमार्गों के माध्यम से संपर्क स्थापित किया है। इस योजना से काकीनाड़ा, पुडुचेरी और यानम के विकास में सहायता मिलेगी जो पुडुच्चेरी संघ राज्य क्षेत्र का भाग है। अतएव हम मंत्री महोदय को पुडुचेरी के औद्योगिक विकास को प्रोत्साहित करने के लिए बधाई देते हैं।

दूसरे, जहां तक विधेयक का संबंध है, यह विधेयक बदलते समय के अनुरूप है। यह विधेयक बिल्कुल उपयुक्त समय पर आया है जिसकी देश में अन्तर्देशीय जलमार्गों के विकास को गति प्रदान करने के लिए आवश्यकता है।

जैसाकि आप जानते हैं कि भारत सरकार इस विधेयक को 1917 में लाई थी और 1977 में इसमें संशोधन किया गया। इस संशोधन के पश्चात् काफी कुछ परिवर्तन हो चुके हैं। अर्थव्यवस्था तथा अन्य क्षेत्रों में भारी प्रगति हुई है। उदाहरण के लिए भारतीय अर्थव्यवस्था में प्रगति की गति बढ़ी गई है। अब हम वृद्धि पथ पर 9.2 प्रतिशत की अभूतपूर्व वृद्धि दर प्राप्त करने के लिए प्रयासरत हैं। यदि अर्थव्यवस्था एक शरीर के समान है तो परिवहन इस शरीर का स्नायु भाग है और स्नायुओं के बिना शरीर का अस्तित्व ही नहीं रहेगा। अतएव परिवहन प्रणाली को भारतीय अर्थव्यवस्था के विकास के साथ समान गति से बढ़ना है। इसी संदर्भ में जलमार्ग परिवहन प्रणाली, जो देश की आवश्यक परिवहन प्रणाली बन गई है, का विकास किया जाना है। अतएव परिवहन विकास इस देश के आर्थिक विकास का आनुषंगिक भाग बन गया है।

इतना ही नहीं, जलमार्ग परिवहन न केवल मनुष्यों, सामग्री कच्चे माल और अन्य चीजों के लिए उपयोगी है अपितु यह देश के विभिन्न भागों में औद्योगिक विकास को भी त्वरित करता है तथा इनके द्वारा उद्योगों के तैयार उत्पादों को उत्पादन स्थान से निर्यात स्थान को भेजे जाते हैं। अतएव जलमार्गों का निर्यात में काफी योगदान है।

माननीय पर्यटन मंत्री जी यहां उपस्थित हैं। वह इस बात को मानेंगी कि यदि परिवहन मंत्रालय, पोत परिवहन और पर्यटन मंत्रालय मिलकर इकट्ठे कार्य करें तो वे अन्तर्देशीय जलमार्गो की विपुल संभावनाओं का दोहन कर सकते हैं क्योंकि अंतर्देशीय जलमार्गों में यात्रा से पर्यटकों का आगमन और आकर्षण भी बढ़ता है।

अतएव इन सभी कारणों से अन्तर्देशीय जलमार्गों को बदलते समय के साथ बदला जाना चाहिए और इसीलिए भारत सरकार ने तीन अन्तर्देशीय जलमार्गों की घोषणा की है और अन्य तीन विचार के विभिन्न चरणों में है। सरकार ने अन्तर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण का भी गठन किया है। इन सभी परिवर्तनों के अनुरूप सांविधिक प्रावधानों को भी बदला जाना चाहिए। यही कारण है कि माननीय मंत्री जी हमारे समक्ष अन्तर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक के रूप में परिवर्तन लेकर आए हैं।

इसकी मुख्य विशेषताएं, जो इस क्षेत्र के विकास के लिए बहुत से लाभ देती है, निम्नवत् हैं। इसका आशय अन्तर्देशीय जलसीमाएं बढ़ाने का है। इसमें यांत्रिकी रूप से चालित जलयानों की परिभाषा में संशोधन की मांग की गई है। यह एक राज्य द्वारा जारी विनियमन प्रमाणत्र को अन्य राज्यों में मान्यता देता है। इसमें तटरक्षक बलों, नौसेना और सेना से मास्टरों और इंजीनियरों की बिना परीक्षा के सीधी नियुक्ति का प्रावधान है। इसमें मोटर वाहन अधिनियम की कुछ धाराओं को लागू किया गया है। इसमें अन्तर्देशीय जलमार्गों के प्रदूषण नियंत्रण का प्रावधान है। छः महत्वपूर्ण विशेषताएं हैं जिनमें बहुत सारी अच्छाईयां हैं और इनका अर्थव्यवस्था पर लाभदायक प्रभाव पड़ेगा।

उदाहरण के लिए, अन्तर्देशीय जल सीमाओं के विस्तार से जलमार्गों तथा इनकी क्षमताओं का अत्याधिक उपयोग होगा। यांत्रिकी रूप से चालित जलयानों की परिभाषा से माल और सेवाओं के द्रुत परिवहन में सहायता मिलेगी और इसमें हमारे द्वारा प्रयोग किए जाने वाले जलयानों के आधुनिकीकरण का प्रावधान है। अभियन्ताओं और अन्यों को प्रमाणपत्र देने से, सेना नौसेना तथा अन्य क्षेत्रों से लोगों की नियुक्ति द्वारा अभियंताओं की कमी पूरी की जा सकेगी। मोटर वाहन अधिनियम की कुछ धाराएं लागू करने से इन मशीनी जलयानों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संरक्षा तथा सुरक्षा का प्रावधान हो सकेगा।

इसलिए, यह विधेयक अत्यंत महत्वपूर्ण है और अर्थव्यवस्था की दृष्टि से अत्यंत मूल्यवान है। इसी के साथ–साथ सुझाव के रूप में मैं माननीय मंत्री को यह बताना चाहता हूं कि विभिन्न जलमार्गों से गाद निकालने का काफी अधिक कार्य किया जाना है। जिससे आप माल और अन्य प्रकार की सेवाओं की आवाजाही में तेजी ला सकें।

किसी समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करके पर्यटन मत्रालय और पोत परिवहन मंत्रालय के बीच समन्वय होना चाहिए। मैं माननीय मंत्री से देश के सकल घरेलू उत्पाद में अन्तर्देशीय जलमार्गों के वास्तविक योगदान का आकलन करने का भी अनुरोध करता हूं। आज की तिथि के अनुसार, हमारे पास जलमार्गों की लम्बाई और अन्य वस्तुओं से संबंधित आंकड़ हैं।

अपराह्न 4.00 बजे

लेकिन आय के संबंध में, रोजगार के संबंध में और निर्यात आदि

के संबंध में इसका क्या योगदान है..., ताकि हम निवेश के संबंध में इस योगदान को समझने में सक्षम हो सकें। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : कृपया, अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

प्रो. एम. रामदास : किसी माननीय सदस्य ने इस बात का उल्लेख किया था कि इस क्षेत्र में निवेश का कार्य पीछे चल रहा है और यह वापस नहीं आ रहा है। मैं उन्हें यह बताना चाहूंगा कि इसी संप्रग सरकार के समय के दौरान ही अन्तर्देशीय जलमार्गों में निवेश 150 करोड़ रुपए से बढ़कर 650 करोड़ रुपए हो गया है। निसंदेह यह निवेश पर्याप्त नहीं है तथा और अधिक निवेश किया जाना चाहिए और मुझे आशा है कि ग्यारहवीं योजना में ऐसा हो जाएगा। राष्ट्रीय सामुदायिक नीति, जो कि विचाराधीन है, में जलमार्गों के पहलु पर कुछ ध्यान केन्द्रित किया जाना चाहिए। यहां इस बात की आशंका है जैसा कि एक माननीय सदस्य द्वारा व्यक्त किया गया है कि क्या अन्तर्देशीय जल सीमा में विस्तार करने से अन्तर्देशीय मछुवारों का मछली पकड़ने का कार्य प्रभावित होगा। मैं माननीय मंत्री से इसका मछुवारा समुदाय पर पड़ने वाले प्रभाव का आकलन करने का अनुरोध करता हूं और यदि वे इस दूरगामी परिवर्तनों से प्रभावित होने वाले हैं, तो मैं उनमें किसी पुनर्वास योजना पर कार्य करने का अनुरोध करूंगा। मैं उनसे चेन्नै से वेलांगन्नी को वाया पुडुच्चेरी और कराईकाल होते हुए जलमार्ग परिवहन प्रणाली चलाने की संभावना की जांच करने का भी अनुरोध करूंगा जो कि समय की मांग है और जिससे लोगों की परिवहन सुविधा बढ़ेगी और इससे पुडुच्चेरी की पर्यटन क्षमता में भी वृद्धि होगी।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार फिर माननीय मंत्री को बधाई देता हूं और इस संशोधन विधेयक का समर्थन करता हूं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय : अभी और भी विधेयक हैं और मंत्री जी को जवाब भी देना है। तरीका यह है कि जिन वक्ताओं को अपनी राय रखनी है, उन्हें बहस शुरू होने से पहले अपने नाम दे देने चाहिए। लेकिन जब लिस्ट खत्म होने लगती है, तब कई माननीय सदस्य नाम दे देते हैं। यह कोई तरीका नहीं है। बहस का समय खत्म हो गया है, फिर भी दो नाम बाकी हैं। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप दो–दो मिनट में अपनी बात खत्म करें।

[अनुवाद]

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी) : महोदय, मैं अन्तर्देशीय जलयान (संशोधन) विधेयक, 2005 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं माननीय मंत्री से केरल में राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या–3 नामतः कोट्टापुरम से कोल्लाम जलमार्ग को पूरा करने में शीघ्रता बरतने हेतु कदम उठाने का अनुरोध करता हूं।

मैं माननीय मंत्री से राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या 3 को नीलेश्वरम् और त्रिवेन्द्रम तक बढ़ाने का अनुरोध करता हूं। इस संबंध में राज्य सरकार द्वारा भी अनुरोध किया गया है। मुझे कुछ आशंकाएं भी हैं। मैं अलेप्पी से संबंध रखता हूं, जो कि केरल का धान का कटोरा कहा जाता है। अल्लेप्पी में धान के खेत समुद्र तल से काफी नीचे है अर्थात् समुद्र तल से 1.5 से 2.00 मीटर नीचे है। अतः, जलमार्गों से यात्रा को आसान बनाने के लिए जलमार्गों की गाद साफ की जाएगी। कुट्टानंद के किसानों को यह आशंका है कि यदि जलमार्गों की गाद निकाली जाए, तो खारे जल के धान के खेतों में चले जाने की संभावना है जो समुद्र तल से नीचे हैं। अतः धान के खेतों में खारे जल के प्रवेश को रोकने के लिए जलमार्गों की गाद को नियंत्रित करने हेतु पर्याप्त उपाय किए जाने चाहिए।

महोदय, एक अन्य बात तन्नुरमुक्कम और तिकनोपुरा स्थित राष्ट्रीय जलमार्ग संख्या 3 के बारे में है। इस खारे पानी के धान के खेतों में प्रवेश को रोकने के लिए खारे पानी का बैराज है। खारे पानी का यह बैराज एक वर्ष में तीन महीने तक बंद रहेगा। जब इसे कंटेनर यातायात की सतत जल यात्रा के लिए खोला जाता है, तो खारे जल के रिसाव की संभावना होती है।

जलमार्गों के आकार के साथ–साथ धान के बड़े बड़े खेत हैं। जलमार्गों के किनारों की उचित प्रकार से हिफाजत नहीं की जाती है।

जब झील के अंदर कंटेनर आते–जाते हैं तो जलमार्गों में लहर आने के कारण तट टूट जाते हैं और पानी के धान के खेतों में चले जाने की संभावना होती है और इससे फसल को नुकसान होगा। अतः इन सभी बातों पर उस समय विचार किया जाना चाहिए जब मंत्री महोदय जलमार्गों को खोलने हेतु शीघ्र कार्यवाही करने की बात करते हैं।

एक और बात भी है। यद्यपि तेल के बिखराव और जलमार्गों में प्रदूषण को रोकने के लिए उपाय किये गये हैं, फिर भी तेल के जलमार्गों में बिखराव अथवा रिसाव की पर्याप्त संभावना हैं। जहां जलमार्गों की चौड़ाई कम है, वहां इसकी संभावना अधिक है। इसलिए, तेल के बिखराव को रोकने के लिए पर्याप्त उपाय किए जाने चाहिए।

अल्ल पुझा में अन्तर्देशीय माल टर्मिनल है। प्रस्तावित स्थल वह स्थल है, जहां प्रसिद्ध नेहरू ट्राफी बोट रेस का आयोजन होगा। अलेप्पी एक पश्चजल पर्यटन स्थल और हाउस बोट पर्यटन स्थल के रूप में उभर रहा है। अलेप्पी में अन्तर्देशीय माल टर्मिनल के लिए प्रस्तावित स्थान वही स्थान है जहां प्रसिद्ध नेहरू ट्राफी बोट रेस का आयोजन

[डा. के.एस. मनोज]

होगा। हाऊस बोट टर्मिनल के लिए भी यही स्थान निश्चित है। राज्य सरकार और स्थानीय लोगों ने भी यही अनुरोध किया था। हम माननीय मंत्री से भी अनेक बार मिले थे। लेकिन अभी भी स्थल का पता नहीं चला है। वहां अन्य स्थल हैं जो उपयुक्त हैं और कारगो टर्मिनल के लिए वर्तमान स्थल के निकट हैं। अतः मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करूंगा कि टर्मिनल के लिए स्थान का निर्धारण करने के लिए राज्य सरकार तथा साथ साथ अल्लेप्पी के लोगों के अनुरोध पर विचार करें।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूं।

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी) : महोदय, सर्वप्रथम मैं यह कहना चाहता हूं कि मैंने अपना नाम देर से दिया क्योंकि मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र में था।

विधेयक पर बात शुरू करते हुए मैं यह कहना चाहता हूं कि यह एक गतकालिक विधि है जिसे आज अधिक कठोर, अधिक पर्यावरण अनुकूल और अंतर्देशीय जलमार्गों को अधिक प्रभावी बनाने के लिए संशोधित किया जा रहा है। यहां मेरा तर्क यह है कि 1917 में प्राकृतिक जलमार्ग थे। लेकिन स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद अनेक बड़े जल निकाय एवं बड़े बांध बनाए गए हैं जैसे कि बालिमेला, ऊपरी इन्द्रावती परियोजनाएं जो 110 वर्ग किमी. या 200 वर्ग कि.मी. क्षेत्र हैं। हीराकुड बांध का उदाहरण लीजिए। ये बांध वहां पर है। जल निकायों के कारण बहुत सारे गांव अलग थलग पड़ गए हैं। अतः वहां आने–जाने का साधन केवल नौका ही है। ऊपरी इन्द्रावती, रेंगलि जैसे बांध हैं। आने–जाने का साधन केवल नौकाएं हैं क्योंकि इन गांवों के लिए अभी सड़कें कटी हुई हैं। मैंने बालिमेला के बारे में पहले ही उल्लेख किया है।

बालिमेला इसका एक उदाहरण है। जहां चित्राकोंडा क्षेत्र में कोरापुट जिले के तीन ब्लॉक हैं। वे आंध्र प्रदेश में सम्मिलित होना चाहते हैं क्योंकि ओरकेल से चित्राकोडा के लिए संचार की कोई सुविधा नहीं है। अतः तीन पंचायतें आंध्र प्रदेश में सम्मिलित होना चाहती हैं क्योंकि वहां उन्हें सरकारी सुविधाएं नहीं मिल रही हैं। अतः महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहता हूं कि इन बड़े जल निकायों, जिनका सृजन स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद किया गया है, का ध्यान रखा जाना चाहिए। अनेक गांवों में सड़क यातायात या रेल यातायात की सुविधा नहीं है। वहां के लिए यातायात का एकमात्र माध्यम नौकाएं हैं। इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि यदि मंत्रालय आगे आता है और अच्छी नौकाएं प्रदान करता है तो सरकारी सुविधाएं गरीब लोगों तक पहुंच सकेंगी।

उड़ीसा जलमार्गों और बांधों वाला समुद्री राज्य है। महानदी और ब्रह्मानी डेल्टा वहां पर है। वहां पुराने जलमार्ग हैं। आज भी वे वहां है। अतः, यह अत्यंत उपयुक्त समय है कि उड़ीसा के कतिपय जलमार्गों को राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया जाए। कोई अंतर्देशीय जलमार्ग क्षेत्रीय कार्यालय भुवनेश्वर या उड़ीसा के किसी भाग में विशेषकर भुवनेश्वर या कटक में खोला जाए। यह अत्यंत जरूरी है। यही मेरी कुछ मांगें हैं।

यह एक बहुत अच्छा कानून है जो आज लाया जा रहा है क्योंकि यह पर्यावरण हितैषी है। इससे प्रदूषण रूकेगा। नए इंजन लगाए जाएंगे और आउटबोर्ड मशीनों को नौकाएं चलाने के लिए लगाया जाएगा। अतः यह अत्यंत स्वागत योग्य विधेयक है। इसमें विरोध करने के लिए कुछ भी नहीं है। लेकिन एक बार पुनः मैं यह कहना चाहता हूं कि आज मेरे निर्वाचन क्षेत्र कालाहांडी, कोरापुट और सभी स्थानों पर, ऐसी नौकाएं थी जो लोगों को अच्छी सेवाएं दे रही थी।

सभापति महोदय : वे अकाल प्रवण क्षेत्र हैं और वहां सूखा है।

[हिन्दी]

श्री विक्रम केशरी देव : यहां पर इन्द्रावती डैम बना है, जहां आपकी 110 क्युबिक मीटर पानी रहता है और 45 गांव बांध की दूसरी तरफ हैं जिनके बीच कोई कम्युनिकेशन नहीं है। पहले जो मोटर–बोट चलती थी, जो वहां मेंडिकल सर्विसेज पहुंचाती थी, अब खराब हो गई है। आपकी हैल्थ मिनिस्ट्री की रिपोर्ट में भी बताया गया है कि इसकी वजह से वहां सैंकड़ों आदमी कॉलरा और डायरिया से पीड़ित हैं। इसलिए मैं चाहता हूं कि वहां इमीडिऐटली इनलैण्ड वाटर कनेक्टिविटी की सुविधा प्रदान की जाए।

सभापति महोदय : कृपया कालाहांडी में पानी पहुंचाइए।

[अनुवाद]

पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री टी.आर. बालू) : वस्तुतः मैं उन सभी संसद सदस्यों को धन्यवाद देता हूं जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया है और महोदय, जिन्होंने इस अधिनियम के संबंध में कुछ बहुमूल्य सुझाव दिए हैं।

सबसे पहले हमें सोचना होगा कि यह संशोधन क्यों आवश्यक है? वर्ष 1917 के इस अधिनियम में इस संशोधन क्यों किया जा रहा है? सर्वप्रथम, यह संशोधन परिवर्तित होती विश्व अर्थव्यवस्था और आवश्यकताओं की चुनौतियों को पूरा करने के लिए आवश्यक है। महोदय, नदियां और अन्य जल स्रोत सब कुछ वहां पर है। मान लीजिए, यदि कोई नदी विशेष समुद्र में गिरती है। यहां नदियां हैं, ज्वार की लहरें हैं और समुद्र के मामले में शांत और आंशिक रूप से शांत समुद्र हैं।

अब तक, अंतर्देशीय जलयानों को शांत और आंशिक रूप से शांत

समुद्र में चलने की अनुमति नहीं है। परन्तु ये नदी ज्वारभाटा लहरों में चल सकते हैं और उसके बाद हम जलयानों को शांत और आंशिक रूप से शांत समुद्र में चलने की अनुमति नहीं देंगे। इसी प्रकार इस मामले के लिए हम यह अधिनियमन चाहते हैं और न केवल यही बल्कि विशेषकर अंतर्देशीय जल में प्रदूषण नियंत्रण के क्षेत्र में और जोखिमों के विरुद्ध जलयानों की बीमा की अनुरुपता तथा शांत और आंशिक रूप से शांत जल को कवर करने के लिए भारतीय जल सीमा तक इनकी पहुंच के मामले में कई परिवर्तनों की आवश्यकता है। यह अन्तर्देशीय जल को तीन जोनों में विभक्त करने में सहायक है ताकि यदि किसी विशेष जलयान को विशेष जोन में चलना हो तो उसके लिए निर्माण सामग्री कुछ और होगी। यदि यह उपयुक्त जोन भी हो, तब भी निर्माण सामग्री कुछ और होगी। यदि यह जोन 3 हो तब भी निर्माण सामग्री, विशेष जोन में चलने के लिए अनुकूल होगी। और प्रमाणपत्र की वैद्यता को बढ़ाते हुए और ऐसी चीजें जैसे क्षमता, अनुज्ञप्ति और अंतर्देशीय जलयान एक राज्य सरकार से दूसरी राज्य सरकार द्वारा अनुमोदित किया जाता है और यह सेना, नौसना तथा तटरक्षक द्वारा प्रशिक्षित जनशक्ति को भी शामिल करने में सहायता करेगा। यह जलयानों के जोखिम के विरुद्ध बीमा हेतु मोटर वाहन अधिनियम, 1988 के अनुकूल प्रावधान बनाने में मदद करेगा। हम भारतीय जलयागों द्वारा अंतर्देशीय जल के प्रदूषण को रोकने के लिए इस अधिनियम में एक नया अध्याय भी अंतःस्थापित कर रहे हैं। इन प्रयोजनों के लिए, इस अधिनियम में संशोधन किया गया है। कई वर्षों के बाद, हम एक सीमित प्रयोजन के साथ आगे आए हैं। यह व्यापक विधेयक नहीं है। कई मित्रों ने कहा है कि एक व्यापक विधेयक लाया जाना चाहिए। परन्तु यह केवल सीमित प्रयोजनों हेतु है। अभी तक हमने जो अनुभव प्राप्त किया है उसके आधार पर ही हम इसे लेकर आ पाए। ऐसा नहीं है कि हम रातो रात इस विधेयक को लेकर आए हैं। इसे वेबसाइट पर डाला गया, लोगों को भी इसकी जानकारी दी गई और हमने राज्य सरकारों से भी परामर्श किया और तब कहीं हम इस विधेयक को लेकर आए हैं। मैं यह भी जानकारी देना चाहूंगा कि ऐसा नहीं है कि इसे संशोधित नहीं किया जा सकता है। जब कभी ऐसा अपेक्षित होगा इसे अवश्य संशोधित किया जाएगा। इन पर विचार करते समय तत्पश्चात्, माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों को ध्यान में रखा जाएगा।

मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाए विशिष्ट प्रश्नों का उत्तर देना चाहूंगा। प्रो. महादेवराव शिवनकर ने उन नए राजमार्गों के बारे में पूछा था जिन्हें विकसित किया जाना है। मैं उन्हें यह जानकारी देना चाहता हूं कि नए जलमार्गों पर विचार किया जा रहा है। जैसे ही इन्हें उच्चस्थ प्राधिकारी द्वारा स्वीकृति मिल जाती है मैं संसद में वापस आऊंगा। इसके बाद, वह अंतर्राष्ट्रीय जलमार्गों की सुरक्षा और संरक्षा के बारे में जानना चाहते थे। मैं सभा को जानकारी देना चाहूंगा कि सुरक्षा और संरक्षा में वृद्धि करने के लिए वाणिज्य पोत परिवहन अधिनियम में आई एस पी एस को भी शामिल करने हेतु संशोधन किया गया है। इसके बाद, उन्होंने प्रशिक्षण से जुड़े मुद्दों के बारे में प्रश्न किया था। पटना में राष्ट्रीय अंतर्देशीय नौवहन संस्थान है और हम लोगों को इस संस्थान में प्रशिक्षित कर रहे हैं।

इसके बाद, उन्होंने जानना चाहा कि क्यों संसदीय स्थायी समिति की सभी सिफारिशों को स्वीकार नहीं किया गया है। हमने उन कुछ सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है जिन पर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है और जो अन्य सिफारिशें वर्तमान में स्वीकार करने योग्य नहीं हैं। जब आवश्यकता होगी हम अन्य संशोधनों पर भी विचार करेंगे। वह चाहते थे कि सरकार अंतर्देशीय जल घोषित करने के लिए समान मापदंड अपनाए। मैं यह बताना चाहूंगा कि समान मापदंड अपनाना व्यवहार्य नहीं है क्योंकि एक स्थान की परिस्थितियां दूसरे स्थान से भिन्न होती हैं। उन्होंने बकिंघम नहर के बारे में प्रश्न पूछा था। मैं यह बताना चाहूंगा कि बकिंघम नहर को राष्ट्रीय जलमार्ग सं.4 घोषित किया गया है और उच्चतम प्राधिकारी से अनुमति लेने के बाद हम बहुत जल्द संसद में वापस आएंगे।

इसके बाद, श्री के.एस. राव ने भी बकिंघम नहर के बारे में पूछा था। मैं उन्हें भी यही उत्तर देना चाहूंगा। इसके बाद उन्होंने कृष्णा–गोदावरी जलमार्ग से संबंधित प्रश्न भी पूछा था और यह कहा था कि यह मामला लंबे समय से लंबित पड़ा हुआ है। मैं उन्हें जानकारी देना चाहूंगा कि इसमें विलंब अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया के कारण होता है। हम अवश्य ही संसद के समक्ष एक अधिनियम लाएंगे।

महोदय, अधिकतर माननीय सदस्यों ने मिलते–जुलते प्रश्न पूछे हैं। श्री चन्द्रप्पन ने कहा कि कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों का समाधान नहीं किया गया है। उन्होंने कहा कि इन सभी मुद्दों का समाधान करने के लिए एक व्यापक विधान लाए जाने की आवश्यकता है। मैं एक बार पुनः कहना चाहूंगा कि यह एक व्यापक विधेयक नहीं है और मैं उन्हें यह जानकारी देना चाहूंगा कि हम यथासमय एक व्यापक विधान अवश्य लेकर आएंगे।

उन्होंने कहा कि कोल्लम–कोट्टापुरम जलमार्ग के राष्ट्रीय जलमार्ग सं.3 के रूप के विकास में कई समस्याएं हैं। वह भली–भांति जानते हैं कि हमने इस मामले पर माननीय मुख्यमंत्री के साथ कई बार चर्चा की है। उन्होंने कहा कि मुझे केरल का दौरा करना चाहिए। मैं केरल का दौरा 30 बार करने के लिए तैयार हू क्योंकि यह 'ईश्वर का अपना देश' है। मैं सभी माननीय संसद सदस्यों से यह अनुरोध करना चाहूंगा कि वे राज्य सरकार पर दबाव बनाएं ताकि सामाजिक समस्याओं का समाधान मैत्रीपूर्ण तरीके से हो सके।

[श्री टी.आर. बालू]

ऐसा नहीं है कि मंत्री जी इस मामले को नहीं निपटा सकते हैं परन्तु यह मामला एक सामाजिक समस्या से संबंधित है जिसका समाधान अत्यंत सौहार्दपूर्ण तरीके से और शांतिपूर्ण वातावरण में किया जाना चाहिए। मैं श्री चन्द्रप्पन से यही बात बताना चाहूंगा। उन्होंने कोच्चि बंदरगाह को भी जोड़ने का मुद्दा उठाया है। हम इसे जोड़ने के लिए तैयार हैं परन्तु इस विशेष मुद्दे का समाधान किया जाना चाहिए।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर) : उस क्षेत्र में, यानि कि कोट्टापुरम से करेन तक मुझे लगता है कोई समस्या नहीं है।

श्री टी.आर. बालू : मैंने संसद सदस्यों के साथ हुई बैठक में पहले ही यह वादा किया है कि इस पर अवश्य विचार किया जाएगा। इसके लिए, यदि आप चाहते हैं तो मैं डी पी आर तैयार करवा सकता हूं। जब अन्य मुद्दों का समाधान हो जायेगा तब हम इस मुद्दे पर विचार करेंगे।

श्री करूणाकरन ने अंतर्देशीय जलमार्गों के विकास के लिए अधिक निधियों के आबंटन का मुद्दा उठाया है क्योंकि इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। मैं माननीय सदस्य से सहमत हूं कि इससे अवश्य ही पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा और इसलिए निधियों के आबंटन में वृद्धि की जानी चाहिए।

अगला मुद्दा जलमार्गों में नाव दुर्घटनाओं से बचने के लिए निगरानी और सुरक्षा विनियमों के संबंध में था। वर्तमान राजमार्ग अधिनियम के अंतर्गत, यह उत्तरदायित्व संबंधित राज्य सरकारों का है इसलिए राज्य सरकार को इस मामले में ध्यान देना चाहिए।

अगला मुद्दा वडगरा–माही नहर की खुदाई से संबंधित है। मैं पहले ही कह चुका हूं कि इसके और विस्तार पर विचार केवल इस विशेष मुद्दे के निस्तारण के बाद ही किया जायेगा ...*(व्यवधान)* चाहे तमिलनाडु हो या पुडुचेरि, सभी के मामले में उत्तर यही है।

अगला मुद्दा जो श्री शैलेन्द्र कुमार द्वारा उठाया गया था, यह इलाहाबाद और वाराणसी में नदी की तह से बालू की आवधिक निकर्षण किए जाने की आवश्यकता से संबंधित था। हम उथले क्षेत्र से गाद निकालने के लिए लो ड्राटिड ड्रेजर खरीदने की योजना बना रहे हैं। यह कार्य यथा संभव शीघ्रातिशीघ्र किया जाएगा।

सभी ने नदियों को जोड़ने के बारे में बात की। यह मेरे मित्र के अधिकार क्षेत्र में है। मुझे लगता है कि माननीय जल संसाधन मंत्री इस मामले पर विचार करेंगे।

श्री रामकृपाल यादव जी ने कार्गो को धीरे–धीरे अन्यत्र भेजने के बारे में कहा है। जी हां, क्योंकि यह रेलवे बोर्ड और नागर विमानन विमानन विभागों से संबंधित है। धीरे–धीरे इसे रेल, सड़क या अन्य माध्यम से अन्यत्र भेज दिया जायेगा।

सभापति महोदय : वह सो रहे हैं।

श्री टी. आर. बालू : उन्होंने कहा है कि हमें इसे पुनः प्रतिष्ठापित करना है। जी हां, हमें इस प्रणाली को पुनः प्रतिष्ठापित करना है। परन्तु, जब तक हम इस प्रणाली में सुधार नहीं लाते तब तक यह कार्य नहीं किया जा सकता है और इसके साथ ही यह पर्यावरण के अनुकूल और सबसे सस्ता परिवहन माध्यम है। निश्चय ही, भारत सरकार इस पर ध्यान देगी।

श्री महताब ने कहा है कि देश में सभी जगह अंतर्देशीय जलमार्गों का पर्याप्त विकास किया जाना चाहिए। हम ऐसा करने का प्रयास कर रहे हैं तभी, हम आगे आए हैं। हम और तीन अन्य जलमार्गों को भी राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करने जा रहे हैं।

अगला मुद्दा अंतर्देशीय जलयान की सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु उठाए गए कदमों से संबंधित था। हमने इस पर विचार किया है और विधेयक में इसकी व्यवस्था की गई है। मैं अपने मित्रों से विधेयक को पढ़ने का अनुरोध करता हूं।

श्री रासा सिंह रावत ने पूछा है कि संसदीय समिति द्वारा दिए गए सुझावों को इसमें शामिल क्यों नहीं किया गया है। मैं इसका उत्तर पहले ही दे चुका हूं।

अगला मुद्दा नदियों को जोड़ने से संबंधित है। मैं इसका पहले ही उत्तर दे चुका हूं। एक अन्य मुद्दा महत्वपूर्ण नदियों में धीरे–धीरे जमा होने वाली गाद से संबंधित है और इसे रोकने की आवश्यकता के साथ साथ तलकर्षण किए जाने की आवश्यकता है। तलकर्षण एक महत्वपूर्ण मुद्दा है। राष्ट्रीय जलमार्ग एक और दो का निश्चित रूप से तलकर्षण किया जा रहा है, हम स्थिति में और भी सुधार करेंगे।

गोवा की मंडोनी और जुआरी नदियों को राष्ट्रीय राजमार्ग में शामिल करने हेतु मैं समझता हूं कि गोवा प्रशासन की ओर से एक प्रस्ताव भेजा गया है। इस पर निश्चित रूप से समय रहते विचार किया जायेगा।

अपने ओजस्वी भाषण में, श्री अधीर चौधरी ने कहा है कि सभी तीन जलमार्गों को शुरू किया जाए। जब तक हम ऐसा नहीं कर पाएंगे। तब तक हमें जल बेसिनों की घोषणा नहीं करनी चाहिए। अधिक जलमार्ग होना चाहिए। इसके बाद ही हमें व्यापक रूप से कार्य करना चाहिए और यह प्रणाली कार्य करने योग्य और अर्थक्षम होनी चाहिए। इसलिए हम

इस पर विचार करेंगे? इसके साथ हम नई प्रणालियों की घोषणा करेंगे और विद्यमान प्रणालियों का उचित रखरखाव करेंगे।

एक प्रश्न यह पूछा गया कि सरकार अंतर्देशीय जलयान को टन आधारित कर व्यस्था में शामिल क्यों नहीं कर रही है। यह भावना कुछ समय से विचाराधीन है। अंतर मंत्रालयीन परामर्श किया जा रहा है। मैं शीघ्र ही इस संबंध में उचित उत्तर दूंगा। मैं समझता हूं कि यह मामला अग्रिम चरण में है।

एक प्रश्न यह भी पूछा गया कि भारतीय राष्ट्रीय सामुद्रिक प्राधिकरण की स्थापना क्यों नहीं की जा रही है। अंतर्देशीय जलमार्ग प्राधिकरण की स्थापना पहले ही की जा चुकी है।

मेरे मित्र, श्री अनंत गीते ने महाराष्ट्र की रेवास, धीथी, जयगढ़ और मावलन नदियों का उल्लेख किया है। यह विशेष प्रणाली महाराष्ट्र राज्य के क्षेत्राधिकार में थी। हमने इसके लिए गत तीन चार वर्षों में 10.38 करोड़ रुपए की राशि दी है। यदि और सहायता की आवश्यकता है तो उन्हें प्रस्ताव भेजना चाहिए।

प्रो. रामदास ने वर्तमान प्रणालियों को प्राथमिकता दिए जाने की तत्काल आवश्यकता का उल्लेख किया है। मैं इसका उत्तर पहले ही दे चुका हूं। चेन्नई–तेलंगनी जलमार्ग के विकास की आवश्यकता है, यह सरकार के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत है। अतः यह कार्य राज्य सरकार द्वारा किया जाना चाहिए।

डा. के.एस. मनोज ने कहा है कि तलकर्षण के दौरान क्षारीय जल के रिसाव को रोकने हेतु पर्याप्त उपाय किए जाने चाहिए। उनकी बात सही है। इस पहलू पर ध्यान दिया जायेगा। जहां तक नेहरू ट्रॉफी बोट रेस के निकट नौवहन का प्रश्न है। यह एक विशिष्ट स्थल है। मैं नहीं समझता हूं कि यह किसी प्रकार से नेहरू ट्रॉफी बोट रेस में व्यवधान डालेगा। इसे मैंने भी लगभग दो सप्ताह पूर्व देखा है। इस रेस को देखने हेतु विश्वभर से लोग आ रहे हैं और वे इसकी प्रशंसा कर रहे हैं ... *(व्यवधान)*

सभापति महोदय : मंत्री महोदय, कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित कीजिए।

श्री टी.आर. बालू : आप जिस मुद्दे को उठा रहे हैं उसके कारण वर्तमान नेहरू ट्रॉफी में व्यवधान नहीं हो रहा है।

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल) : अंतर्देशीय जल को प्रदूषित नहीं किया जाना चाहिए ...*(व्यवधान)*

श्री टी.आर. बालू : हम इसका ध्यान रखेंगे। प्रदूषण की स्थिति में हम इसे रोकने का प्रयास करेंगे।

महोदय, अंतिम वक्ता ने उड़ीसा के तत्काल विकास के संबंध में कुछ कहा है। हमने इसे अंतिम सेट में पहले ही शामिल कर लिया है। हम इसका ध्यान रखेंगे। मैं सभी माननीय सदस्यों से केवल यह अनुरोध करता हूं ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदय : श्री रामकृपाल यादव जी जब मंत्री महोदय आपके प्रश्न का उत्तर दे रहे थे तब आप सदन में सो रहे थे।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

सभापति महोदय : श्री रेड्डी, आपका नाम वक्ताओं की सूची में था लेकिन आप सदन में चर्चा हेतु उपस्थित नहीं थे।

श्री टी. आर. बालू : तमिलनाडु के काकीनाड़ा से पुडुचेरी के एलूरू नहर की लम्बाई लगभग 1000 किलोमीटर है। इस पर शीघ्र ही विचार किया जायेगा और यह अग्रिम चरण में हैं ...*(व्यवधान)*

श्री एन. जनार्दन रेड्डी (विशाखापत्तनम) : महोदय, यह उनके द्वारा लगभग तीन वर्ष पूर्व किया गया था ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : अब चर्चा समाप्त हो चुकी है। कृपया अपना स्थान ग्रहण करें। आपका नाम इस चर्चा में भाग लेने वाले वक्ताओं की रूचि में शामिल था। लेकिन आप उपस्थित नहीं थे। मैं क्या कर सकता हूं। आप इस सभा के एक वरिष्ठ सदस्य हैं। कृपया बैठ जाइए।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : अब किसी अन्य प्रश्न की अनुमति नहीं दी जायेगी। उन्होंने सभी प्रश्नों का उत्तर दे दिया है।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

सभापति महोदय : कुछ भी रिकार्ड में नहीं जाएगा।

...*(व्यवधान)**

सभापति महोदय : जवाब हो गया है। कोई क्वैरी नहीं है।

...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : आपका कुछ भी रिकार्ड में नहीं जा रहा है।

...*(व्यवधान)**

---

*कार्यवाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया गया।

सभापति महोदय : आप प्रोफेसर हैं। बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप क्या वहां सत्याग्रह करने जा रहे हैं।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय : प्रश्न यह है:

"कि अन्तर्देशीय जलयान अधिनियम, 1917, राज्य सभा द्वारा यथा पारित, में और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : अब सभा विधेयक पर खंड वार विचार करेगी।

प्रश्न यह है:

"कि खंड 2 से 14 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 से 14 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

सभापति महोदय : अब, माननीय मंत्री महोदय, विधेयक पारित करने का प्रस्ताव कर सकते हैं।

श्री टी. आर. बालू : मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है:

"कि विधेयक पारित किया जाए।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अपराह्न 4.32 बजे

सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा वाणिज्य, उत्पादन, प्रदाय और वितरण का विनियमन) संशोधन विधेयक, 2007

[अनुवाद]

सभापति महोदय : अब हम मद सं. 18 पर विचार करेंगे।

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री (डा. अंबुमणि रामदास) : सभापति महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं:

"कि सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार और वाणिज्य, उत्पादन, प्रदाय और वितरण का विनियमन अधिनियम, 2003 में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

इस अधिनियम में सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पादों के पैकेटों पर खोपड़ी और दो हड्डियों से बने खतरे के निशान तथा अन्य स्वास्थ्य संबंधी विनिर्दिष्ट चेतावनी प्रदर्शित अनिवार्य रूप से करने की व्यवस्था की गई है। अधिनियम में प्रस्तावित संशोधन से खोपड़ी और दो हड्डियों से बने खतरे के निशान का प्रदर्शन अनिवार्य के स्थान पर वैकल्पिक हो जायेगा।

प्रस्तावित संशोधन से स्वास्थ्य संबंधी विनिर्दिष्ट चेतावनी के कार्यान्वयन को लागू किया जा सकता है क्योंकि इससे युवाओं और बच्चों के साथ-साथ निरक्षर व्यक्तियों के बीच भी तम्बाकू के उपयोग के कारण होने वाले स्वास्थ्य संबंधी गंभीर और प्रतिकूल परिणामों के बारे में जागरूकता आयेगी।

मैं प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक पर विचार किया जाए।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

"कि सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा (वाणिज्य, उत्पादन, प्रदाय और वितरण विनियमन) संशोधन अधिनियम, 2003 में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

[हिन्दी]

सभापति महोदय : यह बहुत छोटा विधेयक है। इस पर चर्चा के लिए केवल एक घंटे का समय है इसलिए माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि संक्षेप में कहें ताकि हम दूसरा एजेंडा भी ले सकें क्योंकि सबसे महत्वपूर्ण बाढ़ पर चर्चा है और इसका जवाब भी दिया जाना है।

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश (कनकपुरा) : यह भी इम्पॉर्टेंट है।

सभापति महोदय : हम चाहेंगे कि इसे एक घंटे में पास कर दिया जाए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : इस पर चर्चा के लिए एक घंटे का समय है।

श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश : आधा घंटे ज्यादा कर दिया जाए।

सभापति महोदय : बीएसी ने इसके लिए एक घंटे का समय दिया है। हमारी मजबूरी है। जब बीएसी की संस्तुति को पास किया था तब चर्चा करनी चाहिए थी। इसलिए हम इसे एक घंटे में समाप्त करना चाहेंगे। माननीय सदस्य बहुत कम समय में अपनी बात को संक्षेप में कहें।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : माननीय सभापति जी, कहने के लिए यह बिल बहुत छोटा है लेकिन इसके परिणाम बहुत खतरनाक हैं। केवल परिणाम ही नहीं, जिस मानसिकता से यह अमैंडमेंट बिल पेश किया गया है, वे खतरनाक हैं। दोनों बातें खतरनाक हैं इसलिए इसे छोटा मान कर नहीं चलें। इस पर पूरी चर्चा करना आवश्यक है। हालांकि पूरे बिल पर मैं भी चर्चा करना नहीं चाहूंगी लेकिन जो केवल अमैंडमेंट दिया है, वह देते समय खुद मंत्री जी ने भी कहा है कि आज अगर देखें तो बच्चों, महिलाओं या एक प्रकार से पूरे समाज पर सिगरेट, तम्बाकू, बीड़ी का एक गलत असर जा रहा है।

मैं उस संख्या में नहीं जाऊंगी कि कितने परसेंट लोग बीड़ी पीते हैं, कितने परसेंट लोगों को कैंसर हुआ है या कितने लंग्स खराब हो गए हैं। मिनिस्टर साहब स्वयं डाक्टर हैं वे हर चीज को जानते हैं और हर चीज को समझते हैं। केवल यह बात ध्यान में रखनी आवश्यक है कि हिन्दुस्तान की जनता को ध्यान में रखकर एम्बलम या प्रिंटिड मैटर या चित्र का प्रपोशन तय करना बहुत आवश्क है। मैं प्रपोशन का ज्यादा उल्लेख करना चाहती हूं क्योंकि कई बार ऐसा होता है कि यह चीज स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है, ऐसा कोने में लिखा रहता है। जो डिब्बा बंद दूध होता है, तब हमने कहा था इस पर लिखना आवश्यक है कि मां का दूध बच्चे के लिए छः महीने तक आवश्यक है लेकिन वह बारीक अक्षरों में कोने में लिखा रहता है, ऐसा लगता है कि उसे पढ़ने के लिए साथ में मैग्नीफाइंग ग्लास देना पड़ेगा। हमारे देश में इस क्षेत्र में अनपढ़ लोग ज्यादा है। जो पान–गुटखा खाते हैं या बीड़ी पीते हैं, ज्यादातर मजदूर हैं, खेती–किसानी करने वाले हैं इसलिए चित्र की तो आवश्यकता है ही लेकिन इसका प्रपोशन भी तय करना पड़ेगा। सबसे बड़ी बात मैं कहना चाहती हूं, जब आप थोड़ी सी सहूलियत देने जा रहे हैं लेकिन यह भी देखें कि स्मोकिंग या पान–तम्बाकू का असर केवल पीने वालों पर नहीं बल्कि जिसे पैसिव स्मोकिंग, सैकिण्ड हैंड टोबेको स्मोक कहते हैं, पड़ोस में बैठे व्यक्ति पर भी होता है। इसके साथ मैं यह भी कहूंगी कि खास तौर से महिलाओं पर भी इसका असर होता है। ...*(व्यवधान)*

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी) : महोदय, यहां गुटखा पड़ा है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : यह मंत्री की सीट है, किसी मिनिस्टर ने रखा होगा।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : यह तो और भी दुर्भाग्यपूर्ण बात है।

सभापति महोदय : मंत्री जी ही बता रहे हैं कि मंत्री लोग गुटखा खाते हैं।

श्री राम कृपाल यादव : सदन में इसका प्रवेश निषिद्ध होना चाहिए।

सभापति महोदय : आप इसे अपने भाषण में कहिएगा।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैं तो कहती हूं कि बड़े तो खाते ही हैं लेकिन सबसे खतरनाक चीज यह है कि लेने के लिए बच्चों को भेजते हैं। इसका असर स्मोकिंग करने वाले पर ही नहीं बल्कि जो इनहेल करता है उस पर भी होता है। इसे इस दृष्टि से भी देखना जरूरी है कि सिर्फ उस महिला पर ही नहीं, अगर वह गर्भ से है तो उस पर भी यह असर करता है। यह चीज स्वास्थ्य के लिए कितनी खतरनाक है, ये सब कुछ ध्यान में रखकर लॉ में जो कुछ भी प्रोवीजन करें लेकिन इसे करते समय इस भयावह चित्र को ध्यान में रखना पड़ेगा, तब कहीं जाकर इस पर अच्छे तरीके से सोच सकेंगे, यह तभी ठीक रहेगा। कई बार यह होता है कि हम लॉ में कुछ प्रोवीजन करते हैं लेकिन उसमें से निकलने का रास्ता भी उसी में से ही मिल जाता है। आज आपने जैसे कहा कि उसमें से रास्ता मिल जाएगा, जिस तरह से हम देखते हैं कि शराब की एडवर्टाइजमेंट नहीं करते हैं लेकिन नाम तो सबको मालूम है कि किंगफिशर है या मैकडोनेल्ड है। पानी की एडवर्टाइजमेंट करते हैं लेकिन सबको मालूम है कि इसका मतलब क्या है। कई बार कहा जाता है कि अगर ताड़ी की दुकान पर बैठकर कोई दूध भी पियेगा तो लोग समझते हैं कि ताड़ी पी है, इसलिए कानून में इन चीजों पर सख्ती होना आवश्यक है।

मुझे बहुत दुःख है कि रिलीजियस सेंटीमेंट की बात कही गई है, मैं इसे आखिर में कहूंगी। मैं मानती हूं कि कानून में ऐसा कहीं भी नहीं लिखना चाहिए। एक तरफ तो रिलीजियस सेंटीमेंट की बात कह रहे हैं, मैं आपको पूछना चाहूंगी कि कैसा रिलीजियस सेंटीमेंट? जिस चीज से शरीर आहत हो रहा है, निसर्ग पर असर हो रहा है। जैसे अभी आपने कहा गुटखा खाकर इधर–उधर छोड़ दिया, इतना ही नहीं गुटखे की पन्नी सब जगह मिलेगी। आज पूरा हिमालय का वातावरण नष्ट हो रहा है क्योंकि जगह–जगह पाउच नष्ट नहीं होते, पैकिंग नष्ट नहीं होती है, वे आपको जगह–जगह ढेर के ढेर पड़े मिलेंगे। ये स्वास्थ्य के लिए हानिकारक हैं। अक्सर लोग पाउच मुंह में डालकर बस में बैठ जाते हैं। मेरे जैसी महिला अपने अनुभव की बात आपको बता रही हूं। हम साइकिल चलाने वाले लोग हैं। हमने जीवन में साइकिल और स्कूटर चलाये हैं। जब कभी हम किसी बस या गाड़ी के बराबर से निकलते

[श्रीमती सुमित्रा महाजन]

थे, तो हमेशा मन में डर रहता था कि किसी खिड़की से साड़ी पर प्रिंट न बन जाए। ये वही गुटखा और पान खाने वाले लोग हैं। कभी–कभी डर लगता था कि पता नहीं किस खिड़की में से जलती हुई बीड़ी आकर साड़ी पर गिर जाए। हमारे मन में हमेशा एक भय बना रहता था। यह मैं अनुभव की हुई बात बता रही हूं। इस तरह से यह समाज के पूरे वातावरण को बिगाड़ने वाली बात है। इतना ही नहीं, ये चीजें गंदगी भी फैलाती हैं। जहां चाहे पान की पीकें पड़ी मिलेंगी, जहां चाहे जली हुई सिगरेट और गुटखे के पाउच पड़े मिलेंगे। इस तरह से ये जीवन में गंदगी फैलाते हैं। इनके कारण जीवन गंदा और महंगा हो जाता है और मृत्यु सस्ती हो जाती है।

मंत्री जी आप रिलीजियस सैन्टिमेंट्स की बात कर रहे हैं। रिलीजन क्या सिखाता है, आखिर धर्म क्या है? समाज के कल्याण को धर्म कहते हैं। आप इसमें किसके कल्याण की बात कर रहे हैं, इसमें कौन सी रिलीजियस भावना है। मैं कहती हूं कि धर्म इन बातों से आहत नहीं होता है कि आप क्या चित्र दिखा रहे हैं, बल्कि मैंने जो कहा, इन बातों से धर्म वास्तव में सबसे ज्यादा आहत होता है। धर्म पर आंच इन बातों से आती है कि लोगों का जीवन बिगड़ रहा है, लोगों की आदतें बिगड़ रही हैं। कोई स्कल या दो हड्डियां दिखाने से धर्म आहत नहीं होता है। इसलिए कृपा करके रिलीजियस सेन्टिमेंट्स की बात मत करिए। इस बात पर मैं सबसे ज्यादा क्रोधित हुई हूं।

सभापति जी, मुझे एक बात और कहनी है। मैं इधर–उधर से पढ़ रही हूं। आज मंत्री जी ने जो बात कही है, लेकिन यही बातें दोहराई भी जाती हैं कि देश में करोड़ों बीड़ी मजदूर हैं, जिनकी रोजी–रोटी रुक जायेगी। क्योंकि बीड़ी कारखानेदारों ने एक प्रकार से धमकी दी है कि हम सब कारखानें बंद कर देंगे और बीड़ी कामगारों को काम नहीं मिलेगा, इस तरह की चर्चा की जाती है। लेकिन आचार्य जी, आप बात समझिये। मैं पूछना चाहूंगी कि क्या इसमें बीड़ी कामगारों को खाली काम मिलने की बात है? आज बीड़ी कामगारों की क्या अवस्था है? हजारों–लाखों की संख्या में बीड़ी कामगार किन परिस्थितियों में काम कर रहे हैं। आज कारखानों के अंदर क्या हालात हैं – वहां महिलाएं पूरे दिन बीड़ियां बनाती हैं। इससे उनकी सेहत पर क्या असर होता है और शाम को आखिर में जिस तरीके से उनकी बीड़ियां तौली जाती हैं, ये सब हमारी अनुभव की हुई बातें हैं। क्योंकि हम जनता में रहते हैं, इसलिए हमें पता है कि किस तरीके से वहां तौल की जाती है, किस तरीके से आधी बीड़ियां निकाल दी जाती हैं, किस तरीके से उन्हें कम पारिश्रमिक दिया जाता है। वह इतने कम पैसे में क्या करेगी, क्या खायेगी? हम कौन से पारिश्रमिक की बात करते हैं। हम बीड़ी मजदूरों के कौन से हितों की बात करने जा रहे हैं कि करोड़ों बीड़ी मजदूरों को काम नहीं मिलेगा। इस तरह की धमकियां दी जाती हैं और बोलते हैं कि उनके लिए सोचो – यह मैंने पेपर में पढ़ा है। बड़े–बड़े लोग बातें करते हैं कि करोड़ों बीड़ी मजदूरों के बारे में हमें सोचना चाहिए और इसलिए इस प्रकार का एम्बलम नहीं होना चाहिए। जब हम धार्मिक बातें करते हैं तो ऐसी बातें कई जगह पर होती हैं। जैसे इलैक्ट्रिक का खम्बा है, उस पर हम 440 वाट लिखते हैं और उस पर भी वही स्कल और दो हड्डियां दिखाई देती हैं। क्योंकि वहां खतरा है। लोगों के दिमाग में एक बात है कि इस प्रकार का एम्बलम, इस प्रकार का चित्र – कहीं न कहीं खतरे की घंटी है। इस तरह से यह खतरा दर्शाने के लिए है।

सभापति महोदय : अब आपके भाषण के खतरे की घंटी बज गई है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : सभापति महोदय, आज जो मैं बोल रही हूं, वह एक सांसद के नाते नहीं बोल रही हूं।

सभापति महोदय : आपने बात बहुत अच्छी कही है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : कहीं न कहीं एक मां का दिल इनकी बातों से से रहा है।

सभापति महोदय : आपके भाव को हम समझते हैं, लेकिन समय बहुत कम है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : यह बात इनकी समझ में नहीं आती। इन्हें लगता है कि प्रैशर है, लेकिन इन पर बीड़ी मजदूरों का प्रैशर नहीं है। यह बीड़ी मजदूरों का प्रैशर नहीं बोल रहा है, आप मुझे माफ करना। मुझे शंका होती है कि इन पर कहीं न कहीं बीड़ी मजदूरों का प्रैशर बोल रहा है, जिसके कारण ये लोग ऐसा बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)* इसलिए मैं कह रही हूं कि उन्होंने जिस भाषा का इस्तेमाल किया और रिलीजियस सैन्टीमेंट्स वाली बात कही – क्या यह सरकार रिलीजियस सैन्टीमेंट्स की बता कर रही है। एक मंत्री अभी यहां से उठकर गए हैं। करोड़ों लोगों के रिलीजियस सैन्टीमेंट्स रामसेतु से जुड़े हुए हैं। आप उस पर प्रहार कर रहे हो, उसे डायनामाइट से उड़ाने जा रहे हो। यह डाइनेमाइट है तथा बीड़ी, सिगरेट और इस प्रकार के गुटको का उपयोग कौन से रिलीजियस सेंटीमेंट के लिए कर रहे हैं? इसीलिए मेरा मानना है कि जिस प्रकार से बात हो रही है कि यह न बीड़ी मजदूरों की बात कर सकते हैं, न रिलीजियस सेंटीमेंट, पहले तो मेरा विरोध इसी शब्द पर है। आपको अमेंडमेंट करना हो, आप करिए, आपका कहना हो कि स्कल और हड्डियां नहीं, इसकी जगह और कोई भयावह चित्र हो जिससे खतरे की घंटी लोगों को लगे, वह हम दिखाएंगे तो मुझे कुछ नहीं कहना है। लेकिन अगर आप दूसरा कोई चित्र लगाइए जिससे

लोगों को खतरा महसूस हो जाए लेकिन रिलीजियस सैंटीमैंट की बात जो आपने कही है, मेरा इस रिलीजियस सैंटीमैंट पर घोर विरोध है। इसलिए हो सकता है कि आज बहुमत के नाम पर, सभापति जी, आज बहुमत की तलवार आपके हाथ में है, ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय : बहुमत की तलवार हमारे हाथ में नहीं है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : आपके हाथ में नहीं, सरकार के हाथ में है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगी कि सरकार के हाथ में आज बहुमत की तलवार है लेकिन मैं आगाह करना चाहूंगी कि इस प्रकार से गलत शब्दों का इस्तेमाल करके आप अगर पान, गुटका, बीड़ी, को बढ़ावा देना चाहेंगे तो यह जो बहुमत की तलवार इस देश के यौवन पर चला रहे हो और केवल यौवन पर नहीं, इस देश के भविष्य पर चला रहे हो, इस बात को ध्यान में रखिए और इसमें रिलीजियस सैंटीमैंट्स का आधार मत लीजिए। आपको और किसी के प्रैशर से कुछ करना हो तो करिए, मेरा विरोध इस बात के लिए है। धन्यवाद।

सभापति महोदय : आप बहुत अच्छा बोलीं।

चौधरी लाल सिंह (ऊधमपुर) : सभापति जी, मैं आज सिगरेट और तम्बाकू के बारे में जो अमेंडमेंट बिल आया है, इस बारे में बात करूंगा। मेरी बड़ी बहन जैसी माननीय सदस्या ने जो अभी-अभी कहा है, मैं भी उनका समर्थन करता हूं। मैं यह कहना चाहता हूं और आप सब जानते हैं कि सबसे पहले इस देश में हुक्का था और अभी भी गांवों में कई जगह मिलेगा। आप देखते हैं कि इस हुक्के के नीचे पानी की एक डिब्बी होती है, एक लम्बी सी नाली लगी होती है, इस नाली से वह आदमी खींचता है, उसके ऊपर टोपी लगाई है, उसके बीच में एक पत्थर सा डाला है, उसके ऊपर फिर एक चैन डाली है और फिर आग डाली है। इतने बड़े प्रोसेस से निकलकर वह पीता है। जब वह पीता है तो ठीक 15 दिन के बाद फिर उस पाइप के बीच में एक सलाख डालता है। उसके बीच में मोटी-मोटी मैल निकलती है क्योंकि जो वह सुट्टा लगाता है, उसमें रुकावट आती है। मैं कहना चाहता हूं कि पानी भी साफ था, ऊपर पत्थर भी रखा गया था जिससे कि उसमें नीचे कुछ गिरा भी नहीं तो उस पाइप में फिर इतनी मैल कहां से आ गई? यह तो उसमें हुआ, लेकिन जो आदमी डाइरेक्ट पी रहा है तो उसकी नाली का क्या हो रहा है? उसकी नाली को तो छेड़ा भी नहीं जा सकता है।

आपने देखा होगा कि कई लोग अपने बिस्तर में बैठे-बैठे लम्बी-लम्बी सांस ले रहे होते हैं। क्यों? उनको श्वास लेने में दिक्कत हो रही है, उनकी नाल तंग हो गई है। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि इस तरह की कोई बीमारी न हो। तम्बाकू, जर्दा, नस्वार, चुटकी इत्यादि जो भी चीजें हैं, ये सारी चीजें पहले ही भूत हैं। इनके ऊपर ही बहुत बड़ा भूत दिखाना चाहिए क्योंकि यह भूत जिसके घर में घुसा है, उसके लंग्स चले गए हैं। आज हिन्दुस्तान की औरतें मेजेरिटी में विडो हैं। जो औरतें विधवा हुई हैं, उनके आदमी क्यों मरे? इस नशे से, गरीब की गरीबी से शिकार हुए हैं क्योंकि वे बीड़ी, सिगरेट और तम्बाकू पीते रहे हैं। आप जानते हैं कि दारू की थ्योरी है कि शरीर के जिस हिस्से को जिस तरह से इस्तेमाल करेगा, वह वैसा बन जायेगा। मैं अपने बिहार और यू.पी. के साथियों से रिक्वेस्ट करूंगा कि एक दिन ऐसी खबर आयेगी कि यू.पी. और बिहार के लोग गूंगे हो गये हैं क्योंकि वे ऊं.ऊं. करते हैं। उनकी बात करने का स्टाइल देखिये जिससे पता चलता है कि मुंह ऊपर उठाए हुए हैं जैसा कुछ गिर रहा है। ऐसी कौन सी इम्पोर्टैंट बात है जो आपने पाली हुई है। कोई नाक से घुसेड़ता है, कोई दांत में रखता है, कोई लिप्स के नीचे रख रहा है और कोई पी रहा है। क्या कमाल का स्टाइल है? इस स्टाइल को बनाने के लिए देश में एक्टर रखे हुए हैं। जब सिगरेट पीते हैं, एक औरत नीचे गिरी है, पेड़ के नीचे आ गयी है, एक्टर मुंह में सिगरेट रखकर सूटा लगाता है, उस पेड़ को उठाता है और नीचे से औरत निकल रही है। मैं पूछना चाहता हूं कि यह एक्टिंग किस के पल्ले पड़ रही है। हमारे जवान लोग जो इस जैनरेशन के हैं या आगे आने वाले के हैं जिन्हें हम जवान भारत कहते हैं, क्या आप उन्हें जवान बना रहे हैं या उन्हें बूढ़ा कर रहे हैं? आप उनकी जवानी को कमजोर कर रहे हैं। किसान की ज़मीदारी होती है और यदि आप किसी जवान कुली को देखो तो पैडी की बोरी उठाना चाहता है लेकिन मुंह में बीड़ी है, उससे उठाया नहीं जाता है। वह सिगरेट, तम्बाकू और बीड़ी के नशे में है। इसलिए, मैं हैल्थ मिनिस्टर साहब से कहूंगा कि आपका डिपार्टमेंट हिन्दुस्तान के लोगों पर लाखों रुपया टी.बी. के नाम पर खर्च कर रहा है। अगर यही एक लाख रुपया किसी गरीब पर खर्च किया जाये तो फायदा मिले। आप कहते हैं कि बेरोजगारी हो जायेगी, घर बर्बाद हो जाये, जिस रोजगार से देश की नस्ल बर्बाद हो जाये, ऐसे संस्कार पर लानत है। मिनिस्टर साहब के यहां से चिट्ठी निकल रही है, बिल में अमैंडमेंट कर रहे हैं और उसमें लिखा है कि पसंद करके लगाइये, क्या पसंद करेगा? आप उसके घर जाकर पूछे कि जिसका बच्चा कैंसर से मर रहा है, उसका कोई इलाज नहीं है, उसके गले और फेफड़े का कैंसर है और सरकार ने डाक्टरों को इस मर्ज के लिए बिज़ी किया हुआ है, उन पर तनख्वाहें लुटाई जा रही हैं, दवाइयां लूटी जा रही हैं और इतने बड़े इन्फ्रास्ट्रक्चर का इस्तेमाल मैजारिटी ऑफ दीज़ पीपल्स पर खर्च किया जा रहा है। जान है तो जहान है – स्वास्थ्य ही धन है – आप कौन सा वैल्थ बनाने जा रहे हैं? क्या आपके लिए इकौनिमी इम्पार्टैंट नहीं है? जब जिन्दगी और मौत का सवाल आता है तो आप देखेंगे कि घर में जो नशेड़ी लोग है, अगर आप उनकी करतूत देखेंगे, उनकी हालत देखेंगे तो मालूम होगा कि

[चौधरी लाल सिंह]

उन्हें खाने के समय का पता नहीं चलता है और न दूसरी बातों का पता चलता है और बिस्तर पर ही बहुत सी चीजें कर देते हैं। इसलिए मेरा आपके मार्फत मिनिस्टर साहब से सबमिशन है कि मेहरबानी करके बतायें कि ये चीजें कहां जा रही हैं? मुझे ऐसा लगा कि किस से पूछें कि किस रिलीज़न से है, क्या सरदारों से हैं? वे तो सिगरेट से वास्ता नहीं रखते, जिस कौम का इससे रिश्ता ही नहीं है, तो कौन सा देवता आ गया है? न सिक्ख, न ईसाई, न हिन्दू, न बौद्ध और न भिक्षु है। यह कौन सा देवता है, जो किसी भी धर्म को चोट पहुंचाता है और देश के लोगों की सेहत को बर्बाद करता है। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय, मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि अगर यह सचमुच में ईमानदारी से चाहते हैं कि लोगों का भला हो, स्कूलों में बड़ी लम्बी–लम्बी लाइनें लगी होती हैं, मैं कहना चाहूंगा कि मेहरबानी करके स्कूल, कॉलेज और जितने भी इंस्टीट्यूशंस हैं, किसी भी इंस्टीट्यूशन की कैंटीन में चाहे बार की दुकान हो, वहां इस पर रोक लगनी चाहिए, इसके लिए सरकार सख्ती करे। सरकार इस पर ध्यान दे, क्योंकि अगर लोग इन चीजों से बचेंगे तो पैसे ही कमाएंगे। बीड़ी वाले पैसे कमाने के लिए मजदूरों को एक्सप्लायट करके, धोखाधड़ी करके ड्रामेबाजी कर रहे हैं। ...*(व्यवधान)* इसलिए मेरा सबमिशन है कि इसके लिए मंत्री जी जब अपना भाषण करें तो तोड़ दें दीवारें और बना दें हिन्दुस्तान को एक बढ़िया जवान देश और जवान लोगों को बीमारियों से बचाएं।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा) : महोदय, मैं सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा वाणिज्य, उत्पादन प्रदाय और वितरण का विनियम) संशोधन विधेयक, 2007 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। स्वास्थ्य मंत्री ने यह विधान एक विशिष्ट प्रावधान, एक विशिष्ट धारा का संशोधन करने के लिए लाया है।

अपराह्न 4.56 बजे

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

यह अधिनियम, 2003 में पारित किया गया था। लेकिन यह संशोधन क्यों लाया गया है? यह संशोधन इसलिए लाया गया है क्योंकि जिस समय सभा के बजट सत्र के दौरान ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के अन्तर्गत यह मामला उठाया गया था तो इस सभा के विभिन्न सदस्यों ने ऐसी मांग की थी। हमारी चिन्ता उद्योग या उद्योगपतियों के लिए नहीं है जो इन बीड़ी उद्योगों को चला रहे हैं। हम खोपड़ी एवं दो हड्डियों से बने खतरे के निशान मृत शरीर तथा चेतावनी स्वरूप अन्य चित्रों को दर्शाने संबंधी विशिष्ट धारा का संशोधन करने की बात इसलिए कर रहे हैं क्योंकि इससे बीड़ी उद्योग को नुकसान होगा।

हमारे देश में लगभग 80 लाख बीड़ी कामगार हैं और उनका रोजगार खतरे में पड़ा जायेगा। अधिनियम बनाने के बाद एक नियम स्वीकार किया गया था और उस नियम में यह कहा गया है कि आरम्भ में यह 1 मार्च, 2007 से लागू किया जाना था और उसके बाद इसे 1 जून, 2007 तक स्थगित कर दिया गया था। जब यह मामला इस सभा के विभिन्न वर्गों द्वारा उठाया गया तथा अनेक व्यापार संघों और बीड़ी कामगारों द्वारा उठाया गया जो सड़क पर उतर आए, तो सरकार ने इस मामले पर ध्यान देने के लिए मंत्रियों के एक दल का गठन किया।

अपराह्न 5.00 बजे

इस मंत्रिमंडल ने मूल अधिनियम की धारा 7 के सभी पहलुओं का अध्ययन किया और एक साधारण संशोधन लाया गया है। यह संशोधन है, "खोपड़ी और दो हड्डियों से बना खतरे के निशान और ऐसी अन्य चेतावनी जो विहित की जाए सहित, विशिष्ट चेतावनी के स्थान पर।" यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि उस पर किस प्रकार की चित्रात्मक चेतावनी होनी चाहिए। सिगरेट के पैकेटों पर वैधानिक चेतावनी लिखी होती है। तथापि, बीड़ी का पैकेट आकार में सिगरेट के पैकेट से छोटा होता है। चित्रात्मक चेतावनी के आकार का उल्लेख अधिनियम में किया गया है। यदि बीड़ी के पैकेट के लिए भी वही आकार रखा जाए तो यह पैकेट के सतह क्षेत्र का लगभग 70 प्रतिशत क्षेत्र कवर कर लेगा। यदि पैकेट के सतह क्षेत्र का 70 प्रतिशत हिस्सा वैधानिक चेतावनी के लिए हो, तो ब्रांड का नाम और अन्य बातें छापने के लिए कोई स्थान नहीं बचेगा। इसलिए यह सुझाव दिया गया था कि खोपड़ी और दो हड्डियों के स्थान पर पैकेट पर छोटे आकार में कोई अन्य चित्रात्मक चेतावनी मुद्रित की जाए। लेकिन विधेयक में इसका उल्लेख नहीं किया गया है।

जब तक चित्रात्मक अधिनियम के अंतर्गत बनाए गए नियमों में संशोधन नहीं किया जाता केवल धारा 7 में संशोधन करने से ही उद्देश्य प्राप्त नहीं होगा। अतः धारा 7 के संशोधन के साथ उस धारा से संबंधित नियमों में भी संशोधन किया जाए।

हमने इस बात की मांग क्यों की कि इसमें संशोधन होना चाहिए? हमने यह मांग क्यों की कि इसका प्रवर्तन नहीं किया जाना चाहिए? देश में 80 लाख बीड़ी कामगार हैं जो बीडी के उत्पादन पर निर्भर हैं। हमें पता है कि इससे स्वास्थ्य संबंधी खतरा है, लेकिन कुछ निरोधात्मक उपाय भी किए जाने चाहिए। यदि लाखों बीड़ी कामगार बेरोजगार हो जाते हैं, उनकी नौकरी चली जाती है तो इस प्रकार के प्रावधानों का क्रियान्वयन करने जैसी कोई बात नहीं की जानी चाहिए। हमें बीड़ी कामगारों की स्थिति का पता है। बड़ी संख्या में बीड़ी कामगारों को न्यूनतम मजदूरी नहीं मिलती है। जहां वे संगठित हैं, उन्हें विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा निर्धारित न्यूनतम मजदूरी प्राप्त होती है। हमें पता है कि

कामगारों की बहुत बड़ी संख्या को सामाजिक सुरक्षा जैसे कि भविष्य निधि प्राप्त नहीं होती है। यद्यपि उच्चतम न्यायालय ने यह निर्देश दिया था कि सभी बीड़ी कामगारों को 1987 से जब निर्णय दिया गया था, भविष्य निधि प्रदान की जाए। लेकिन हमें पता है कि कुछ प्रतिशत बीड़ी कारखाना मालिक भविष्य निधि अधिनियम का क्रियान्वयन नहीं कर रहे हैं।

एक बीड़ी कामगार कल्याण निधि गठित है। आठ रुपये की राशि कल्याण उपकर के रूप में ली जाती है और वह राशि उस निधि में बीड़ी कामगारों के स्वास्थ्य की देखरेख के लिए, औषधालय सुविधाओं के लिए, चिकित्सा सुविधाओं के लिए और विद्यार्थियों एवं बीड़ी कामगारों के बच्चों को छात्रवृत्ति देने के लिए जमा की जाती है। लेकिन इस कल्याण निधि का उचित रूप से उपयोग नहीं किया जाता है। हमें यह पता है।

मेरे जिले में दो वर्ष पूर्व एक अस्पताल मंजूर किया गया था लेकिन अभी तक यह अस्तित्व में नहीं आया है। हम जानते हैं कि यह केवल बीड़ी श्रमिकों की ही समस्या नहीं है, बल्कि यह तम्बाकू की खेती करने वाले हजारों किसानों, जिनकी जीविका इस पर निर्भर है, की भी समस्या है। इस उद्योग के बंद होने की स्थिति में लगभग 80 लाख बीड़ी श्रमिक बेरोजगार हो जायेंगे। इससे तम्बाकू उत्पादकों पर भी प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। कुल मिलाकर लगभग 1 करोड़ पचास लाख लोग इस उद्योग पर निर्भर हैं। कुछ विशेष कारण से हमने यह मांग की थी कि ...*(व्यवधान)*

श्रीमती सुमित्रा महाजन : धार्मिक भावना क्यों?

श्री बसुदेव आचार्य : मैं भी इस पर आपत्ति प्रकट करता हूं। उद्देश्यों और कारणों के कथन में स्वास्थ्य मंत्री ने क्या कहा है? यह महसूस किया गया है कि धार्मिक भावनाओं को ध्यान में रखा गया है। मैं नहीं समझता हूं कि खोपड़ी और हड्डी वाले खतरे के निशान के प्रदर्शन में कोई धार्मिक भावना है। यह श्रमिकों की मांग है। उद्देश्यों और कारणों के कथन में यह लिखा जाना चाहिए था क्योंकि यह अधिकांश श्रमिकों की मांग है। वे अधिनियम में संशोधन करने हेतु यह विधान/विधेयक ला रहे हैं। इसे सही से कहा जाना चाहिए। तम्बाकू उत्पादों के पैकेटों पर खोपड़ी और हड्डियों वाले खतरे के चिह्न के प्रदर्शन को अनिवार्य बनाने के स्थान पर वैकल्पिक बनाया जाना चाहिए। लेकिन विधेयक में इसका उल्लेख नहीं किया गया है। अब यह अनिवार्य है क्योंकि उपबंध अनिवार्य बनाया गया है। अब नियमों के अनुसार, वैकल्पिक नियम बनाये गये हैं। अब 1 अक्तूबर से यह लागू किया जायेगा और यह अनिवार्य होगा। इसलिए अधिनियम की धारा 7 में संशोधन के साथ-साथ बनाए गए नियमों में भी संशोधन किया जाए ताकि खतरे के चिह्न के प्रदर्शन वाले विशेष उपबंध को अनिवार्य बनाने के स्थान पर वैकल्पिक बनाया जा सके। अतः मेरा सुझाव यह है कि खोपड़ी और दो हड्डियों वाले खतरे के चिह्न के स्थान पर कोई अन्य चेतावनी लिखित चित्र पैकेट पर प्रदर्शित किया जाना चाहिए ताकि तम्बाकू का सेवन करने वाले अथवा बीड़ी पीने वाले लोगों को यह जानकारी मिल सके कि बीड़ी के सेवन से उन्हें क्या हानि हो रही है। अतः मेरा सुझाव है कि इस विकल्प को भी विधेयक में शामिल किया जाना चाहिए। हड्डियों और खोपड़ी वाला चिह्न नहीं होना चाहिए। इसके स्थान पर कोई अन्य चित्र होना चाहिए। इसका आकार छोटा होना चाहिए ताकि बीड़ी पैकेट पर 70 प्रतिशत स्थान उपलब्ध वैधानिक चेतावनी जारी करने में ही न चला जाए। मेरी मांग यह है कि विधेयक में संशोधन के साथ साथ नियमों में भी तदनुसार संशोधन किया जाना चाहिए ताकि अधिनियम की धारा 7 में संशोधन करने के उद्देश्य को प्राप्त किया जा सके।

उपाध्यक्ष महोदय : इससे पहले की मैं अगले सदस्य को बोलने का अनुरोध करूं, मैं एक अनुरोध करना चाहता हूं। इस विधेयक हेतु एक घंटे का समय दिया गया था। मेरे पास वक्ताओं की लम्बी सूची है। अतः यदि मैं सभी वक्ताओं को इच्छानुसार बोलने का अवसर दूं तो मेरे लिए यह संभव नहीं हो सकेगा कि इसे निर्धारित समय सीमा में समाप्त कर दिया जाए। अतः मैं उनसे 4 अथवा 5 मिनट तक ही बोलने का अनुरोध करता हूं।

श्री बृज किशोर त्रिपाठी (पुरी) : महोदय, समय सीमा में वृद्धि की जा सकती है। ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : इसके लिए बिजनेस एडवाइजरी कमेटी ने एक घण्टा एलाट किया था। आप भी उस वक्त वहां थे, जब हमें इसके लिए एक घण्टे का टाइम मिला था। आज फ्लड की चर्चा का भी रिप्लाई होना है, और भी बहुत बिजनेस मेरे पास है।

...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : आज हमारे पास बहुत बिजनेस है।

श्री श्यामा चरण गुप्त (बांदा) : माननीय अध्यक्ष जी, सिगरेट के संशोधन बिल के विषय में अभी जिन-जिन माननीय सदस्यों ने अपने विचार रखे हैं, वे बहुत अच्छे हैं। मैं भी उनसे सहमत हूं, किन्तु मैं माननीय मंत्री जी और सरकार को यह अवगत कराना चाहूंगा, जो सम्भवतः मिसिंग है कि सिगरेट ज्यादा इन्जूरियस है, बीड़ी कम इन्जूरियस है और च्यूइंग में खाया जाने वाला तम्बाकू या सेवन करने वाला तम्बाकू से ज्यादा नुकसान होता है। सिगरेट का तम्बाकू ब्लेंडिड होता है, बीड़ी के तम्बाकू में कोई ब्लेंडिंग नहीं की जाती। बीड़ी में बहुत अधिक गरीब

[श्री श्यामा चरण गुप्त]

मजदूर, तेंदू पत्ता तोड़ने वाले, तम्बाकू की खेती करने वाले, बीड़ी बनाने वाले, लोडिंग करने वाले, पैकिंग करने वाले, प्रिंटिंग करने वाले, इस तरह से जैसा आचार्य जी ने बताया कि लगभग 80 लाख मजदूर रोजी–रोटी पाते हैं। यदि इसमें कोई इंजरी और कोई जोखिम स्वास्थ्य को होता है तो इसमें केन्द्रीय सरकार ने ही बजट में एक्साइज़ ड्यूटी के साथ–साथ सैस भी लगाया हुआ है, जिससे उनके स्वास्थ्य के लिए काफी कुछ उपाय किये जाते हैं। मेरा आपके माध्यम से सरकार से यह अनुरोध है कि इस बिल में संशोधन तो किया जाये, इसमें बीड़ी को एग्जम्प्ट किया जाये। बीड़ी में इस नियमावली का पालन न कराया जाये, क्योंकि जैसा कि आचार्य जी ने भी अभी कहा है कि बीड़ी का बंडल छोटा होता है, सिगरेट का पैकेट बड़ा होता है। बीड़ी के बंडल के साइज में वार्निंग लिखने के लिए अभी माननीय मंत्री जी ने एमेंडमेंट रखा है, इस साइज में अगर बंडल के ऊपर लिख दिया जायेगा तो न तो उसका ब्राण्ड, न नाम और न उस चीज को कोई भी प्रदर्शन हो ही नहीं सकता, इसलिए वह बिकेगी ही नहीं और उसे कोई मांगे का भी नहीं, क्योंकि उसका कोई प्रदर्शन नहीं हो सकेगा। इसलिए मेरा यह संशोधन है, मेरा यह सुझाव है कि इसमें जो वार्निंग लिखवाई जा रही है, उसके लिए लेबल में 20 परसेंट स्थान एलाट कर दिया जाये कि 20 परसेंट में वार्निंग लिखी जाये और 80 परसेंट में उसका नाम जो कुछ भी है, उसका प्रदर्शन होना चाहिए। रही बात कि अगर इसको समाप्त कराया जायेगा तो एम्पलायमेंट भी नहीं बढ़ेगा, हैल्थ के लिए इजूंरियस है, सब कुछ हम मानते हैं, लेकिन सब लोग कहते हैं, कोई कहता है कि इससे कैंसर होता है, कोई कहता है कि कोई और बीमारी होती है और लोगों को भी कैंसर होता है, जो बीड़ी और सिगरेट नहीं पीते, उन्हें भी कैंसर होता है तो वह बीड़ी और सिगरेट की वजह से नहीं होता है, इसलिए सीधे–सीधे आरोप इसी व्यापार में लगा दिया जाये, इसी आइटम में लगा दिया जाये, ऐसा उचित नहीं है।

महोदय, मुझे कहने में थोड़ी हिचक हो रही है, लेकिन मैं कहूंगा कि मैं चैन स्मोकर हूं, फिर भी एकदम स्वस्थ हूं। मैं बीड़ी भी पीता हूं और सिगरेट भी पीता हूं। अगर मैं बीड़ी और सिगरेट न पियूं, तो मुझे सवेरे बाथरूम जाने में भी कष्ट होता है। मैं मानता हूं कि कुछ लोगों को इससे दिक्कत हो सकती है, लेकिन कुछ लोगों को इससे सुविधाएं भी हैं। कुछ लोगों का यह इलाज भी है। बहुत से लोग बीड़ी सिगरेट नहीं पीते हैं, तो उनका चित्त शांत नहीं रहता, उनका मन स्वस्थ नहीं रहता। वे कभी ठीक से बात नहीं कर पाते। ऐसा भी होता है, लेकिन ऐसा कम होता है।

मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि आप इसमें संशोधन करें, अच्छी बात है, लेकिन इस संशोधन पर ऐसा भी विचार करें कि आप ट्रेड धीरे–धीरे घटायें। टुबैको का सेवन धीरे–धीरे खत्म करायें। इसके एकबारगी खत्म होने से बहुत बड़े केंद्रीय कर का नुकसान होगा और केन्द्रीय एक्साइज ड्यूटी का भी नुकसान होगा। इससे अनइंप्लायमेंट में बढ़ावा होगा। अगर आपके पास इंप्लायमेंट देने का कोई वैकल्पिक उपाय है, तब उसमें कोई हर्ज की बात नहीं है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी जो विधेयक लाए हैं, मैं उस विधेयक का समर्थन करता हूं। खास तौर पर जब तंबाकू सेवन की बात की जा रही है, तो मैं आपको जानकारी देना चाहूंगा कि प्रतिवर्ष लगभग दस लाख लोग तंबाकू सेवन के कारण मौत के मुंह में चले जाते हैं। आज यह स्थिति है। इससे बड़ी आबादी अफेक्टेड हो रही है। मैं बताना चाहूंगा कि तंबाकू सेवन से ही कैंसर और टीबी जैसी बीमारियां होती हैं। कई ऐसी बीमारियां हैं, जिनके कारण नौजवान से लेकर बुजुर्ग तक परेशानी में आ जाते हैं या बीमार हो जाते हैं।

महोदय, मंत्री जी ने कहा है कि इसमें जो मार्क है, वे उसे तब्दील करना चाहते हैं। धार्मिक भावनाओं को ठेस पहुंच रही है, इसलिए आप इसे तब्दील करें। मगर मैं समझता हूं कि आप चिन्ह कुछ भी परिवर्तित कर लें, पीने वाला तो इसे पियेगा ही। जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा कि मैं सिगरेट या बीड़ी पीकर भी बिल्कुल स्वस्थ हूं। जब माननीय सदस्य ही यह एहसास कर रहे हैं, तो लोगों पर इसका क्या असर होगा?

महोदय, मैंने देखा, हालांकि मुझे यह नहीं कहना चाहिए, लेकिन मैं बताना चाहूंगा कि सदन में लोग जर्दे की पुड़िया लेकर बैठे हुए हैं। मैं समझता हूं कि वह मंत्रीगण की सीट है। जब मंत्रीगण ही पुड़िया खा रहे हैं, जर्दा की पुड़िया अभी भी वहीं पड़ी हुयी है, ऐसी स्थिति में क्या हो सकता है? यह स्थिति बहुत खराब है। मैं समझता हूं कि आप चिन्ह कुछ भी लगा लें, उससे कुछ नियंत्रित होने वाला नहीं है। पीने वाला तो पियेगा ही। जब तक मन का भाव परिवर्तत नहीं होगा, तब तक मैं समझता हूं कि यह नियंत्रित नहीं हो पाएगा। हर सिगरेट पर लिखा रहता है कि इंज्यूरियस फार हेल्थ, मगर इसे कौन पीने वाला मानता है? अंग्रेजी में लिखा रहता है, अब हिंदी में छापना प्रारंभ कर दिया गया है। मैं समझता हूं कि जो कानून बनते हैं, उनका असर गांवों तक नहीं पहुंच पाता है। आप हिंदी और अंग्रेजी में तो इसे लिखते ही हैं, लेकिन हमारे देश में कई भाषाएं बोली जाती हैं, हमारा देश महान है, बड़ा देश है, हर जाति–धर्म भाषा के लोग यहां रहते हैं, इसलिए माननीय मंत्री जी को इस ओर ध्यान देना चाहिए और कंपनियों को कंपेल करना चाहिए कि आप जिस इलाके में सिगरेट और तंबाकू बेच रहे हैं, उस इलाके की

क्षेत्रीय भाषा का भी प्रयोग हो। मै। समझता हूं कि तब यह ज्यादा कारगर होगा।

बहुत से लोग हिन्दी नहीं जानते और बहुत से लोग अंग्रेजी नहीं जानते। सिगरेट, तम्बाकू और बीड़ी का इस्तेमाल गांवों तक होता है, शहरों में लोग कहां पीते हैं। जब तक उन्हें जानकारी नहीं मिलेगी, जब तक उसका असर नहीं होगा। लोगों में अवेयरनैस जगाने की भी जरूरत है। यह बात सही है कि इस व्यपार से जुड़े हुए लोग बहुत गरीब तबके के हैं। लगभग डेढ़ करोड़ लोग गृह मजदूर हैं जिनकी इससे जीविका उपार्जन होती है। मैं इस बात को मानता हूं। कई माननीय सदस्यों ने अपनी भावना व्यक्त की है कि ऐसे लोगों की स्थिति खराब हो जाएगी, वे परेशानी में पड़ जाएंगे। मैं इसका प्रतिकार नहीं करता, लेकिन तम्बाकू सेवन से बहुत सी बीमारियां बढ़ रही हैं। फेफड़े के रोग तम्बाकू सेवन से होते हैं। मैं समझता हूं कि तम्बाकू का प्रचलन धीरे–धीरे बढ़ता जा रहा है। आजकल 12 से 14 वर्ष के स्कूल जाने वाले लड़कों को भी मैंने देखा है कि वे सिगरेट और तम्बाकू का सेवन करते हैं, खास तौर से पान पराग, पान मसाला, जर्दा आदि का सेवन किया जाता है। आजकल जर्दायुक्त पान मसाले बेचे जा रहे हैं जो जहर हैं। उनसे कैंसर हो जाता है। इस पर नियंत्रण नहीं हो पा रहा है, इसलिए सरकार को ठोस उपाय ढूंढने पड़ेंगे। यह जबरदस्ती चलने वाला नहीं है। तम्बाकू के बारे में अवेयरनैस जगाने के लिए सालाना लगभग 40 हजार करोड़ रुपये खर्च हो रहे हैं, लेकिन उसका खास असर नजर नहीं आ रहा है। इसलिए मैं मंत्री जी और सरकार से कहना चाहूंगा कि निश्चित तौर पर ऐसे ठोस उपाय करने चाहिए ताकि लोग तम्बाकू का सेवन करने से बचें। स्वास्थ्य ही हमारी पूंजी है। यदि स्वास्थ्य रहेगा तो सब कुछ है, स्वास्थ्य नहीं रहेगा तो सब बेकार है। ...*(व्यवधान)* मानव संसाधन ताकत दुनिया में कहीं नहीं है। हमार देश ह्यूमन रिसोर्स के बल पर ही तरक्की कर रहा है और उसी में घुन लगना प्रारंभ हो गया है। गांवों के किसान और मजदूरों को देखिए कि उनकी क्या हालत है। उन्हें ठीक से खाने को नहीं मिलता, लेकिन वे तम्बाकू, बीड़ी और दूसरी चीजों का सेवन करते हैं जो हैल्थ के लिए हानिकारक होते हैं। ...*(व्यवधान)* उनके पास रोटी खाने के लिए पैसे नहीं होते लेकिन उन्हें तम्बाकू आदि खाने की गंदी आदत पड़ जाती है। ...*(व्यवधान)* लोगों में अवेयरनैस जगानी चाहिए, उन्हें अपने आप को नियंत्रित करना चाहिए। माननीय सांसद को निश्चित तौर पर यह बात नहीं कहनी चाहिए। यह लोगों को उत्साहित कर रहे हैं कि आओ और तम्बाकू पीयो, गांजा पीयो और स्वस्थ रहो। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : यादव जी, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री राम कृपाल यादव : आप करोड़ों लोगों को बीमारी देकर दो हजार लोगों को रोजगार दे रहे हैं। करोड़ों लोगों को सुखा दीजिए और हजार लोगों को राहत दीजिए, यह कोई मतलब है। ...*(व्यवधान)* मैं गरीब लोगों का विरोधी नहीं हूं, समर्थक हूं। ...*(व्यवधान)* मैं समाप्त कर रहा हूं। ...*(व्यवधान)* सिख समुदाय में शराब पीना, तम्बाकू रखना और पीना पाप है। इसलिए आप इस बात को विशेष तौर पर एहसास करते होंगे कि इन सब चीजों से व्यक्ति को वंचित रखना पड़ेगा।

देश को आगे बढ़ाना है, देश को स्वस्थ रखना है, स्वस्थ समाज रखना है, तो हमें इन सब चीजों को नियंत्रित करना पड़ेगा। लोगों के साथ जबरदस्ती नहीं चलेगी। आप लोगों में अवेयरनैस जगाइये और देश को बचाइये।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ, मैं भरे मन से इस बिल का समर्थन इस विश्वास के साथ करता हूं कि हम सबको मिलकर तम्बाकू सेवन पर रोक लगाने के लिए लोगों के बीच प्रचार करना होगा तभी हम अपनी आदत पर नियंत्रण करने का काम कर सकते हैं।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैंने एक व्यवस्था का सवाल उठाया था। हम अज्ञानी हैं, बहुत छोटे लोग हैं, नासमझ हैं, लेकिन क्या नेता सदन की सीट पर कोई भी बैठ सकता है – यह मैंने आपको लिखकर प्रश्न पूछा था? मै उस पर आपका उत्तर चाहूंगी। यदि यह सही है तो मुझे कुछ भी नहीं कहना है।

उपाध्यक्ष महोदय : मिनिस्टर साहब, आप अगली सीट पर बैठ जायें, क्योंकि यह नेता सदन की सीट है।

[अनुवाद]

श्रीमती अर्चना नायक (केन्द्रपाड़ा) : महोदय, सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा वाणिज्य, उत्पादन, प्रदाय और वितरण का विनियम) संशोधन विधेयक, 2007 पर चर्चा में भाग लेने हेतु अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

वर्तमान अधिनियम वर्ष 2003 में अधिनियमित किया गया था इसका उद्देश्य तंबाकू के उपभोग को हतोत्साहित करना है। इसमें कोई शक नहीं कि यह जनहित में और प्रगतिशील अधिनियम है।

वर्तमान अधिनियम की धारा 7(1) में यह विनिर्दिष्ट है कि "कोई व्यक्ति, तब तक प्रत्यक्ष रूप से या अप्रत्यक्ष रूप से सिगरेटों या अन्य कोई तंबाकू उत्पादों का प्रदाय या वितरण नहीं करेगा जब तक कि सिगरेटों या किसी अन्य तम्बाकू उत्पाद के प्रत्येक पैकेज या उसके लेबल पर, जो उसके द्वारा उत्पादित किया गया है, प्रदाय किया गया

[श्रीमती अर्चना नायक]

है, या वितरित किया गया है, विनिर्दिष्ट चेतावनी नहीं है, जिसके अन्तर्गत खोपड़ी और हड्डियों के क्रास का तस्वीर चित्रण है और अन्य चेतावनियां भी हैं, जो विहित की जाएं!"

तथापि, ऐसा प्रतीत हो रहा है कि सरकार इस अधिनियम की विद्यमान धारा 7(1) में संशोधन लाकर औद्योगिक घरानों के दबाव के आगे झुक गई है। इस संशोधन से सिगरेट और तम्बाकू उत्पाद के पैकेटों पर खोपड़ी एवं हड्डियों के निशान के चित्रण को अनिवार्य करने के बजाए वैकल्पिक कर दिया जाएगा।

सच्चाई यह है कि देश में तम्बाकू से 50 प्रतिशत लोगों की कैंसर से मौत हो जाती है, 40 प्रतिशत लोगों को स्वास्थ्य संबंधी समस्यायें और अधिकतर लोगों को हृदय धमनियों तथा फेफड़े संबंधी रोग हो जाते हैं। इसके अतिरिक्त, ऐसे कई अध्ययन किये गए हैं जिनसे यह स्पष्ट होता है कि बच्चे कम उम्र में ही तंबाकू के आदि हो जाते हैं और ऐसे लोगों की प्रतिशतता में भी बढ़ोत्तरी हुई है जो किसी न किसी रूप में तम्बाकू का सेवन करते हैं। इस प्रकार 55000 बच्चे प्रतिदिन तम्बाकू का सेवन कर रहे हैं और तम्बाकू सेवन के कारण 44 लाख कोरोनरी हृदय रोग के शिकार हो चुके हैं। भारत में तम्बाकू नियंत्रण की रिपोर्ट के अनुसार लगभग 80 लाख व्यक्तियों की तम्बाकू जनित रोगों के कारण प्रतिवर्ष मृत्यु हो जाती है।

इस परिप्रेक्ष्य में, मैं सरकार द्वारा इतनी जल्दी में संशोधन लाने का कारण समझ नहीं पा रही हूं। क्या यह कार्रवाई आम आदमी के हित की रक्षा करने के लिए है या औद्योगिक घरानों के हित की रक्षा के लिए है? एक आम अशिक्षित आदमी किसी भाषा में लिखी चेतावनी को समझ पाने में असमर्थ हो सकता है परन्तु खोपड़ी और हड्डियों वाली चेतावनी के चिह्न को आसानी से उत्पन्न संदेश को आसानी से समझ सकता है।

सरकार कहती है कि खोपड़ी और हड्डियों के चिह्न धार्मिक भावनाओं को आहत करते हैं इसलिए वह खोपड़ी और हड्डियों वाले निशान को वैकल्पिक बनाना चाहती है। तथापि, हाल ही के एक सर्वेक्षण में भारत के दो बड़े धार्मिक समूहों ने स्पष्ट रूप से एक समान विचार व्यक्त किए हैं। उनमें से लगभग 87 प्रतिशत लोग किसी उत्पाद पर हड्डी और खोपड़ी के चिह्न को "उपयोग हेतु खतरनाक उत्पाद" समझते हैं और इससे उनकी धार्मिक भावनाओं को आहत नहीं होती है। अतः यह सरकार का कर्तव्य है कि वह अत्यंत प्रभावशाली तरीके से तम्बाकू के खतरे के संदेश को लोगों तक पहुंचाए।

बीड़ी उद्योग ने झूठा दावा किया है कि इस चित्रात्मक तथ्य चेतावनी से उनके यहां 50 प्रतिशत नौकरियां समाप्त हो जाएगी। यह दावा पूर्णतः आधारहीन है। तम्बाकू उत्पादों के उपयोग से मानवता को होनी वाली हानि तम्बाकू उद्योग में सृजित होने वाली नौकरियों की तुलना में अत्यधिक खतरनाक है।

धूम्रपान से प्रभावित समूहों के रूप में सबसे अधिक प्रभावित महिलाएं और बच्चे हैं। कुछ ऐसी चीजें हैं जो कुछ लोगों को नौकरियां देती है, और कई लोगों की जिंदगी ले लेती है। हमें यह तय करना होगा कि सरकार आम आदमी का कल्याण का ध्यान रखती है या औद्योगिक घरानों के हित की चिंता करती है। सरकार को इस प्रश्न का उत्तर देना चाहिए। मैं सरकार द्वारा इस अधिनियम में लाए गए संशोधन का दृढ़तापूर्वक विरोध करते हुए अपना भाषण समाप्त करती हूं।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी (नालगौंडा) : महोदय, मैं संशोधन का समर्थन करता हूं। मुझे लगता है कि मेरे मित्र को हमारा समर्थन अच्छा नहीं लगता है। मैं निश्चित रूप से इस बात से सहमत हूं कि धूम्रपान करना और तम्बाकू का सेवन करना लोगों के स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है। महोदय इस संबंध में कई ठोस दलील है। लेकिन सभी सहमत है कि यह खतरनाक होता है। इसमें कोई संदेह नहीं है। महोदय जब मैं जवान था, मैंने तेलुगु साहित्य की एक उत्कृष्ट कोटि की कहानी सुनी थी जिसमें कोई सज्जन अपने मित्र से कहता है कि जब अमृत के लिए देवताओं और दानवों के बीच युद्ध चल रहा था तब उसकी एक बूंद जमीन पर गिर पड़ी और वह तम्बाकू का पौधा बन गया। तम्बाकू ऐसी आश्चर्यजनक चीज है। लेकिन बात यहीं तक वहीं नहीं है महोदय। वह यह भी कहते हैं कि यदि कोई व्यक्ति अपने इस जीवन में तम्बाकू का सेवन नहीं करता है तो वह अगले जन्म में भैंसे के रूप में जन्म लेगा। लेकिन, जो भी हो कोई भी इस प्रकार की कहानियों में विश्वास नहीं करता। लेकिन समस्या यह है कि यह बात सभी समझते हैं कि धूम्रपान हानिकारक है, तो सचित्र चेतावनी दिखाने के उपबंध को हटाने के लिए संसद में ऐसा संशोधन क्यों लाना पड़ा। ऐसा इसलिए क्योंकि यह करोड़ों लोगों की आजीविका से प्रत्यक्ष रूप से जुड़ा हुआ है। बीड़ी फैक्ट्रियों में अठारह लाख लोग प्रत्यक्ष रूप से काम कर रहे हैं। बीड़ी, सिगरेट, सिगार और तम्बाकू तथा इससे जुड़े उद्योगों में दो करोड़ लोग काम कर रहे हैं। साठ लाख कृषक तम्बाकू की खेती कर रहे हैं। इसे हरेक तरीके से हतोत्साहित किया जाना चाहिए और मेरा मानना है कि केवल सचित्र चेतावनी, जो मध्यकाल में समुद्री डाकुओं के झंडे का चिह्न हुआ करती थी, से इस देश में धूम्रपान में कमी लाने में कोई मदद नहीं मिलेगी। महोदय ऐसा माना जाता है कि आज पूरे देश में प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से 25 करोड़ लोग तम्बाकू का सेवन कर रहे हैं। इतने बड़ी जनसमूह से गंदी आदत अचानक छुड़ाई नहीं जा सकती है। हमें उन्हें विभिन्न तरीकों से चेतावनी देनी चाहिए। फिल्मों और अखबारों में

धूम्रपान संबंधी विज्ञापन और सार्वजनिक स्थलों पर धूम्रपान पर प्रतिबंध लगाने के लिए भारत सरकार, स्वास्थ्य विभाग द्वारा उठाए गए कदम बहुत ही अच्छे हैं। ये सारी अच्छी बाते हैं। लेकिन इसके साथ–साथ नशामुक्ति केन्द्रों को प्रोत्साहित किए जाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त इसके लिए फिल्में भी होनी चाहिए जिन्हें पूरे देश में लोकप्रिय बनाया जाए तथा टी.वी. चैनलों पर यह दिखाया जाना अनिवार्य बनाया जाना चाहिए कि धूम्रपान कितना हानिकारक है। इसमें समय अधिक लग सकता है। इसे विद्यालयों के पाठ्यक्रमों में शामिल किया जाना चाहिए। बीड़ी और सिगरेट कंपनियां लोगों को फंसाने की कोशिश कर रही हैं। हमें इन लोगों को शिक्षित करना चाहिए तथा उन्हें धूम्रपान विरोधी बनने में सहयोग करना चाहिए।

इस प्रकार के अभियान के लिए काफी धन की आवश्यकता होगी। भारत सरकार को तम्बाकू उत्पादों पर उत्पाद शुल्क के रूप 3000 करोड़ रुपये की सलाना आमदनी होती है तथा इनके निर्यात से 650 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की आय होती है। इन पर प्रभार लगाए जाने चाहिए या सरकार को इस आय में से कुछ धन खर्च करना चाहिए क्योंकि यह विष पीने जैसा ही है। हमें लोगों को यह समझाना होगा कि तम्बाकू का सेवन स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है। अतः मैं यह कहना चाहता हूं कि इस प्रकार की सचित्र चेतावनी से कोई फायदा नहीं होने वाला है।

महोदय, मैं आंध्रप्रदेश का रहने वाला हूं जहां लाखों कामगार तम्बाकू उत्पादों पर सचित्र चेतावनी प्रदर्शित करने के उपबंध के विरोध में सड़क पर उतर आए हैं। मुझे विश्वास है कि इससे कुछ लोगों को धूम्रपान छोड़ने में मदद मिली होगी लेकिन इससे बीड़ी फैक्टरियों के मालिक एवं बीड़ी कामगारों को यह भय हो गया है कि बीड़ी उद्योग बंद होने जा रहा है। अतः इस प्रकार की सचित्र चेतावनी ने अचानक लाखों लोगों की आजीविका को गंभीर संकट में डाल दिया है। यद्यपि मैं यह समझता हूं कि तम्बाकू उत्पादों का सेवन जन–स्वास्थ्य के लिए हानिकारक है, तथापि दुर्भाग्यवश इस प्रकार की सचित्र चेतावनी को स्वीकार नहीं किया जा सकता है क्योंकि बीड़ी कामगारों के लिए तत्काल कोई वैकल्पिक रोजगार उपलब्ध नहीं है। मेरे आंध्रप्रदेश राज्य में सभी राजनीतिक पार्टियां – भा.क.पा., भाकपा (मा) सी पी आई (एम), कांग्रेस पार्टी, टी आर एस, टीडीपी तथा भाजपा सचित्र चेतावनी को हटाने की मांग को लेकर सड़क पर उतर आई हैं क्योंकि इससे यकायक भारी तादाद में लोगों की आजीविका गंभीर संकट में पड़ जाएगी।

गुटके के प्रश्न पर, मैं यह कहना चाहता हूं कि सरकार को इस मामले में और गंभीरता से कार्य करना होगा क्योंकि गुटका अन्य सभी तम्बाकू उत्पादों से अधिक खतरनाक है और इसलिए भी कि यह सस्ते मूल्य पर उपलब्ध है। तम्बाकू का सेवन करने वाले लोगों में लगभग 40 प्रतिशत गुटका खाते हैं। अतः हम बीड़ी तथा अत्यंत तम्बाकू उत्पादों से इस चित्रात्मक प्रतीक को हटाने के लिए सहमत होंगे परन्तु सरकार अगर चाहे तो इसे गुटके के पैकटों पर बनाए रख सकती है।

श्रीमती सुमित्रा महाजन : मैं धार्मिक भावनाओं पर आधारित इस चित्रात्मक चेतावनी पर आपत्ति कर रही हूं।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी : मैं यह बताना चाहता हूं कि यह निश्चित रूप से धार्मिक भावना नहीं है। लगभग 40 प्रतिशत तम्बाकू उपभोक्ता धूम्रपान करते हैं और बीड़ी उद्योग में काम करने वाले लोगो की बड़ी संख्या इस चित्रात्मक चेतावनी से प्रभावित हो रही है इससे बीड़ी कामगार भयभीत हो सकते हैं क्योंकि यह उनकी दैनिक रोजी को प्रभावित कर रही है जो अत्यधिक दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है। अतः मेरा विश्वास है कि फिलहाल इस प्रकार का संशोधन आवश्यक है। परन्तु इस संशोधन में यह कहीं नहीं लिखा है कि यह प्रतीक वैकल्पिक है। यह कहा गया है कि खोपड़ी तथा आड़ी–तिरछी हड्डियों से बने खतरे के निशान के स्थान पर सरकार द्वारा कोई और प्रतीक दिया जाएगा जिसे तम्बाकू उत्पाद के पैकेटों पर मुद्रित किया जाए। अतः मैं नहीं समझ पा रहा हूं कि यह वैकल्पिक कैसे बन सकता है, जैसा कि इस विधेयक के उद्देश्यों और कारणों के कथन में कहा गया है।

श्री किन्जरपु येरन्नायडु (श्रीकाकुलम) : विधेयक में उन्होंने इसका इस प्रकार उल्लेख किया है परन्तु उद्देश्यों और कारणों के कथन में यह कहा गया है कि यह वैकल्पिक है।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी : यदि यह उद्देश्य है तो यह विधेयक में परिलक्षित होना चाहिए। अतः मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय इस बात को स्पष्ट करें। मैं विधेयक का समर्थन करते हुए यह चाहता हूं कि सरकार देश में धूम्रपान के दुष्प्रभावों पर विभिन्न प्रकार के अभियान चलाने के लिए और अधिक धनराशि व्यय करे।

[हिन्दी]

श्रीमती तेजस्विनी श्रीरमेश (कनकपुरा) : डिप्टी स्पीकर सर, मैं यहां से बोलने के लिए आपकी इजाजत चाहूंगी।

[अनुवाद]

महोदय, मैं इस सभा के विभिन्न पक्षों के मेरे सहयोगियों द्वारा व्यक्त की गई भावनाओं से सहमत हूं। मैं सत्ता पक्ष की और से इस विधेयक का समर्थन केवल इसलिए करती हूं क्योंकि मुझे कर्नाटक, आंध्र प्रदेश, केरल, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल जैसे राज्यों के तम्बाकू

[श्रीमती तेजस्विनी शीरमेश]

उत्पादकों की चिन्ता है परन्तु मैं निश्चित रूप से किन्हीं धार्मिक भावनाओं के आधार पर नहीं कर रही हूं। मैं इस बात को पूरी तरह स्पष्ट कर देना चाहती हूं।

हम निश्चय ही 80 लाख बीड़ी कामगारों और तम्बाकू उत्पाद उद्योग में लगे लाखों लोगों के संबंध में चिंतित हैं। परन्तु जब तक हम इस समुदाय के लिए जीविका के अन्य साधन की व्यवस्था नहीं करेंगे तब तक हम इस प्रकार के विज्ञापनों को कार्यान्वित नहीं कर सकते जिससे तम्बाकू उत्पादों के विपणन में कमी आए। साथ ही, हमें यह पता लगाना है कि इन उद्योगों में कौन लोग शामिल हैं। बीड़ी उद्योग में 50 प्रतिशत से अधिक और एक क्षेत्र में 80 प्रतिशत तक महिलाएं, युवा और बाल मजदूर भी लगे हुए हैं।

बेशक तम्बाकू के उत्पादन से स्वास्थ्य को बहुत से खतरे उत्पन्न हो रहे हैं जैसे कि तम्बाकू चबाने से मुंह का कैंसर और इसके लंबे समय तक सांस में जाने से फेफड़ों का कैंसर हो जाता है। वर्षों से ये बच्चे युवा और महिलाएं तम्बाकू को सांस में लेते रहते हैं इससे फेफड़ों का कैंसर तथा असामान्य शारीरिक वृद्धि होने लगती है। यह सिद्ध भी हो चुका है कि धूम्रपान से स्नायविक कमजोरी आती है और यह मानव शरीर की प्रजनन प्रणाली को भी प्रभावित करता है। एक कहावत है कि स्वस्थ शरीर में ही स्वस्थ मस्तिष्क का निवास होता है। इसलिए यह हमारा दायित्व है कि यह सुनिश्चित करें कि मजबूत, युवा उर्जस्वी भारत और जीवन्त भारत के निर्माण के लिए हमें अपने ग्रामीण भारत के युवाओं को बचाना होगा। गरीबी के कारण वे इस प्रकार के सस्ते खतरनाक तम्बाकू उत्पादों के आदी हो जाते हैं। अतः हमें इस प्रकार के तम्बाकू धूम्रपान और चबाने की आदत को हतोत्साहित करना होगा।

खोपड़ी और दो हड्डी वाले चिह्न से निश्चित रूप से यह आभास होता है कि मृत्यु अवश्यंभावी है और यह चिह्न यह दर्शाता है कि इस खतरे का परिणाम मृत्यु है। जैसाकि श्रीमती सुमित्रा महाजन जी ने कहा है कि यदि हम बिजली के नंगे तार को छुएं तो मरने के अतिरिक्त कोई और विकल्प नहीं है। ऐसी स्थिति में हम इस चिन्ह से भयभीत क्यों हो रहे हैं? यदि हम जागरूकता पैदा करने के लिए करोड़ों रुपए व्यय कर रहे हैं तब खोपड़ी और दो हड्डियों वाले निशान का उपयोग करने में क्या गलत है। इसका उद्देश्य लोगों को जागरूक करना है क्योंकि भारत में 35 प्रतिशत लोग अशिक्षित हैं। वे पढ़ नहीं सकते हैं। इन उद्योगों के लोग अपने उत्पाद का प्रचार करने के लिए बड़े से बड़ा विज्ञापन देते हैं। इन लोगों द्वारा सुंदर महिलाओं का उपभोग अपने उत्पाद को बढ़ावा देने हेतु क्यों किया जाता है। यह उनके लिए शर्म की बात है। मैं बोलने के लिए दिए गए मौके पर सदन में इसका घोर विरोध करती हूं। यदि इन लोगों के मन में देश के महिलाओं के प्रति कोई आदर भाव है तो उन्हें निश्चित रूप से ऐसे विज्ञापनों में महिलाओं का उपयोग रोक देना चाहिए क्योंकि कोई भी महिला, चाहे वह एक मां, बहन अथवा पत्नी हो तम्बाकू अथवा शराब के उपभोग का समर्थन नहीं करती है क्योंकि आखिरकार उन्हें ही परिवार की जिम्मेदारी उठानी पड़ती है। अतः निश्चित रूप से इस देश की कोई भी महिला इस प्रकार की गलत आदतों का समर्थन नहीं कर रही है।

महोदय, कृपया भारत के परिदृश्य को देखें। मैं संयुक्त राष्ट्र अमरीका का उदाहरण देना चाहूंगी। वहां तम्बाकू की खपत 52 प्रतिशत से घट कर 24 प्रतिशत रह गई है जबकि भारत में इसकी खपत 15 प्रतिशत से बढ़कर 26 प्रतिशत हो गई है। इसका अर्थ यह हुआ कि आज भी लगभग 300 मिलियन लोग तम्बाकू सेवन के आदी हैं। हमें अत्यंत कठोर और प्रभावी कानून बनाकर निश्चित रूप से इसके बढ़ते चलन को रोकना चाहिए।

महोदय, अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि सिगरेट की खपत 15 प्रतिशत और बीड़ी की खपत 40 प्रतिशत है और शेष लोग इन उत्पादों को चबाने के आदी हैं। मैं सभा को सूचित करना चाहती हूं कि भारत में लगभग 5 लाख व्यक्ति तम्बाकू सेवन के कारण मरते हैं और देश की 40 प्रतिशत स्वास्थ्य संबंधी समस्यायें तम्बाकू के सेवन से होती हैं। यह प्रतिशत बहुत अधिक है। प्रतिवर्ष भारत में कैंसर रोग के एक मिलियन नए मरीजों का पता चलता है और इनमें से 60 प्रतिशत मरीजों से यह रोग तम्बाकू सेवन के कारण है।

मैं समझती हूं कि भारतीय तम्बाकू उद्योग फिलहाल लगभग 35000 करोड़ रुपए का है। हम सभी जानते हैं कि सरकार और निजी स्तर पर लोग जागरूकता पैदा करने के लिए और इलाज पर कितना धन व्यय कर रहे हैं। हम 38000 करोड़ रुपए का व्यय कर रहे हैं। इसका अर्थ यह हुआ कि हम जागरूकता पैदा करने के लिए और 3000 करोड़ रुपए कम कर रहे हैं। एक तरफ हम उन्हें प्रोत्साहन दे रहे हैं दूसरी तरफ हम जागरूकता जगाने हेतु सरकारी धन कम कर रहे हैं। यह मूर्खतापूर्ण स्थिति है। इसलिए खोपड़ी और दो हड्डी वाले चेतावनी के चिन्ह ग्रामीण लोगों और अशिक्षित लोगों के बीच संदेश देने के प्रभावी माध्यम हैं। जब तक आप कोई वैकल्पिक व्यवस्था नहीं करते, इसे इस समस्या को रोकने के लिए एक अस्थायी उपाय के रूप में जारी रखना होगा। यह कोई स्थायी समाधान नहीं है। सभी दलों के वरिष्ठ और विद्वान सदस्य यहां उपस्थित हैं। उन्हें अवश्य ही कोई वैकल्पिक व्यवस्था सुझानी चाहिए। तब तक धार्मिक दृष्टि से नहीं, बल्कि सिर्फ तम्बाकू उद्योग पर निर्भर के पक्ष में इस विधेयक का समर्थन करती हूं। मैं विधेयक के संशोधन का भी समर्थन करती हूं।

संसदीय कार्य मंत्री और सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी) : महोदय, मेरा आपके माध्यम से सदन से यह निवेदन है कि माननीय स्वास्थ्य मंत्री जी कतिपय महत्वपूर्ण मामलों पर वक्तव्य देने हेतु राज्य सभा में है। अतः मेरा निवेदन यह है कि स्वास्थ्य मंत्री जी कल उत्तर दे सकते हैं। बाढ़ के संबंध में दो अथवा तीन बार चर्चा होने के कारण दो हस्तक्षेप किए जाने होंगे, एक जल संसाधन मंत्री जी द्वारा और अंतिम उत्तर शिवराज पाटिल द्वारा दिया जायेगा। जल संसाधन मंत्री यहां उपस्थित हैं। आप कृपया जल संसाधन मंत्री महोदय को बाढ़ संबंधी वाद विवाद में हस्तक्षेप करने की अनुमति दें। क्योंकि श्री शिवाराज पाटील जी अंतिम वक्ता हैं। यदि स्वास्थ्य मंत्री जी सांय 6 बजे से पहले पहुंचते हैं तो मुझे आज उनका नाम पुकारने में कोई आपत्ति नहीं है। अन्यथा मैं अनुरोध करूंगा कि इसका उत्तर कल सुना जाए। इस बीच जल संसाधन मंत्री हस्तक्षेप कर सकता है और उसके पश्चात गृह मंत्री जी बाढ़ के संबंध में अंतिम वाद विवाद का उत्तर दें। यह केवल अनुरोध मात्र है ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : इसके बाद क्या फिर सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद विधेयक पर फिर से चर्चा होगी?

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : महोदय, इस बिल पर कई माननीय सदस्य बोल चुके हैं और जो बचे हुए सदस्य हैं, वे कल बोल सकते हैं। ...*(व्यवधान)* मैं यह इसलिए कह रहा हूं क्योंकि बाढ़ पर चर्चा को भी आज ही समाप्त करना है। ...*(व्यवधान)* ऐसा भी कर सकते हैं कि फ्लड पर आज ही डिस्कशन पूरा कर लें और सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद विधेयक पर कल दो–तीन माननीय सदस्य बोल लेंगे और उसके बाद मंत्री जी जवाब दे देंगे। इतना ही मेरा निवेदन है। मैं जबरदस्ती नहीं कर सकता हूं, केवल अपील ही कर सकता हूं। ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, मैं जानना चाहता हूं कि क्या अन्य सदस्य सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद विधेयक पर कल चर्चा कर सकते हैं?

[अनुवाद]

श्री किन्जरपु येरननायडु : चर्चा आज समाप्त कर दी जाए। ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : नायडू जी, क्या कल आप सदन में नहीं आएंगे?

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : कल यह चर्चा जारी रहेगी।

...*(व्यवधान)*

श्रीमती सुमित्रा महाजन : कल गैर सरकारी सदस्यों के कार्य भी हैं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम बाढ़ की स्थिति पर चर्चा करेंगे।

नियम 193 के अधीन चर्चा

देश के विभिन्न भागों में बाढ़ से उत्पन्न स्थिति

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय मंत्री प्रो. सोज

श्री किन्जरपु येरननायडु (श्रीकाकुलम) : उपाध्यक्ष महोदय, बाढ़ के संबंध में चर्चा अभी समाप्त नहीं हुई है, मेरे विचार से ...*(व्यवधान)*

संसदीय कार्य मंत्री और सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी) : महोदय, मैं सादर सूचित करता हूं कि बाढ़ के संबंध में चर्चा हेतु, छः घंटे का समय आबंटित किया गया था लेकिन मैं समझता हूं कि इस पर साढ़े आठ घंटे चर्चा हो चुकी है। यदि आप अब भी इस पर और चर्चा जारी रखना चाहते हैं तो इसका कोई अंत नहीं होगा।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : तकरीबन सभी पार्टियों के सदस्य इस पर बोल चुके हैं।

...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री किन्जरपु येरननायडु : महोदय, क्या मैं संसदीय कार्य मंत्री से एक अनुरोध कर सकता हूं। कुछ राजनीतिक दलों के नेताओं को इस चर्चा में भाग लेने का अवसर नहीं दिया गया है।

श्री प्रियरंजन दासमुंशी : यदि किसी राजनीतिक दल को इसका अवसर नहीं मिला है तो माननीय उपाध्यक्ष महोदय निश्चित ही निर्णय ले सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : केवल के. येरननायडु बच गए हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : खन्ना जी, आपने जो कुछ कहना है, लिख कर दे दें।

[अनुवाद]

यह कार्यवाही वृत्तांत का हिस्सा बन जाएगा।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। मैं आपको कुछ समय दूंगा।

[हिन्दी]

आपको एक मिनट का समय मिलेगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : अब श्री के. येरननायडु बोलेंगे।

श्री किन्जरपु येरननायडु : उपाध्यक्ष महोदय, प्रत्येक वर्ष और प्रत्येक सत्र में हम बाढ़, सूखा और अन्य प्राकृतिक आपदाओं के बारे में चर्चा करते रहे हैं। भारत सरकार ने इस संबंध में कोई स्थायी उपाय नहीं किए हैं।

हम इस पर विचार नहीं कर रहे हैं कि बाढ़ से कैसे बचें। जब बाढ़ आती है तो सभा में हम बाढ़ के बारे में चर्चा करते हैं। आप किसी नदी का उदाहरण लीजिए। यदि भारी वर्षा होती है तो हमारे यहां बाढ़ आ जाती है। किसी नदी पर कोई बांध नहीं है। प्रत्येक राज्य भारत सरकार से बाढ़ रोकने हेतु बांध बनाने के लिए धन उपलब्ध कराने की मांग कर रहा है लेकिन भारत सरकार उन्हें वित्तीय सहयोग नहीं दे रही है। अल्प धनराशि से वे कुछ नहीं कर सकते हैं। इसलिए उन्हें प्रत्येक वर्ष बाढ़ का सामना करना पड़ता है। कतिपय नदियों – कृष्णा, गंगा, महानदी, वामशाधारा और नागावली का उदाहरण लीजिए। अन्तिम दो नदियां मेरे जिले में बहती हैं। भारत सरकार से मेरा विनम्र निवेदन है कि इसका स्थायी समाधान निकाला जाए। भारत सरकार इस संबंध में पंचवर्षीय योजना बना सकती है। हमें पूरे देश में नदियों पर बांध बनाने हैं। केन्द्र सरकार को इस बारे में एक योजना बनानी चाहिए कि इस कार्य के लिए कितने धन की आवश्यकता है और वह राज्य सरकारों को कितना धन उपलब्ध करा सकती है। आपदा राहत कोष का ही मामला लीजिए। इस मामल में केन्द्र सरकार 75 प्रतिशत धन दे रही है और राज्य सरकार 25 प्रतिशत धन दे रही है। इसी प्रकार के मामले में केन्द्र सरकार नदी के बांध का निर्माण करने के लिए एक योजना बना सकती है। यदि वह ऐसा करती है तो हम बाढ़ से बच सकते हैं।

दूसरा मामला है नदियों को आपस में जोड़ने का। नदियों को परस्पर जोड़कर, हम बाढ़ ये बच सकते हैं, हम सूखे से बज सकते हैं और हम देश के कितने लोगों को रोजगार दे सकते हैं। राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना के अंतर्गत प्रत्येक वर्ष केन्द्र सरकार 12,000 करोड़ रुपये दे रही है, और पांच वर्षों में केन्द्र सरकार 60,000 करोड़ रुपये दे रही है। नदियों को परस्पर जोड़ने के लिए केन्द्र सरकार दस वर्ष में एक लाख करोड़ रुपये दे सकती है। यदि ऐसा किया जाए तो हम रोजगार दे सकते हैं, हम बाढ़ से बच सकते हैं, और हम देश के लोगों को सुरक्षित पेय जल उपलब्ध करा सकते हैं। नदियों को परस्पर जोड़े जाने के यही लाभ हैं। कार्यदल ने इस बारे में गणित पहले ही अपना प्रतिवेदन केन्द्र सरकार को सौंप दिया है। उच्चतम न्यायालय ने भी नदियों को परस्पर जोड़े जाने के कार्य को आगे बढ़ाने के लिए भारत सरकार को निर्देश दिया है। धन कोई मानदण्ड नहीं है। अब भारत की अर्थव्यवस्था में वृद्धि हो रही है। हम 10 प्रतिशत सकल घरेलू उत्पाद का लक्ष्य प्राप्त कर रहे हैं। धन अपने आप में कोई समस्या नहीं है। जहां चाह है वहां राह है।

स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना की शुरूआत पर कोई भी व्यक्ति इसे गंभीरता से नहीं ले रहा था और अब प्रत्येक व्यक्ति इसको लेकर खुश है। अब, हम कश्मीर से कन्याकुमारी, पोरबन्दर से सिलचर तक जुड़े हुए हैं। इसीलिए, केन्द्र सरकार को इस संबंध में स्थायी समाधान के बारे में सोचना है।

यह भारत की संसद है। हम बाढ़ एवं सूखे के बारे में चर्चा कर रहे हैं। जब से यह सरकार सत्ता में आई है आंध्र प्रदेश में चार बार बाढ़, एक बार सुनामी और तीन बार सूखा पड़ा है। गत जुलाई में, आंध्र प्रदेश में बाढ़ आई थी। अतः आंध्र प्रदेश में गत तीन वर्षों और दो महीनों में आठ बार बाढ़ एवं सूखा पड़ा है। भारत सरकार केन्द्रीय दल भेज रही है। जब केन्द्र सरकार को इस बारे में रिपोर्ट सौंपी जा चुकी है तो किस उद्देश्य से वहां केन्द्रीय दल भेजा जा रहा है? मैं यह प्रश्न भारत सरकार से कर रहा हूं। क्या इसका कोई औचित्य है? रिपोर्ट सौंपने के तुरन्त बाद वह राज्य सरकार को धन जारी करती है। पर समझ में नहीं आता कि वह केन्द्रीय दल को क्यों भेज रही है? उसके अनुसार, रिपोर्ट को भारत सरकार को प्रस्तुत करने के बाद केन्द्रीय दल भेजने का कोई अर्थ नहीं है। भारत सरकार को राष्ट्रीय आकस्मिकता निधि और राष्ट्रीय आपदा राहत निधि से कुछ करना है। लेकिन वे राष्ट्रीय आपदा राहत

कोष से पूरे देश को केवल 700 करोड़ रुपये दे रहे हैं। 10वें, 11वं और 12वें वित्त आपदा निधि के बारे में कहा है कि यदि स्थिति बहुत गंभीर है तो हमें संबंधित राज्य सरकारों को निधियां प्रदान करनी है। लेकिन बजट में वे कोई व्यवस्था नहीं कर रहे हैं। इस मामले में, वे राष्ट्रीय आकस्मिकता निधि से धनराशि कैसे दे सकते हैं?

महोदय, माननीय गृह मंत्री की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया है जिसमें कृषि मंत्री भी हैं। इस प्रकार की समिति का गठन करने का क्या मकसद है जब इस उद्देश्य के लिए कोई धनराशि निर्धारित नहीं की गई है? बिना धनराशि के वे क्या कर सकते हैं? वे केवल बैठकें कर रहे हैं और प्रभावित राज्य सरकारों को धनराशि नहीं दे रहे हैं

महोदय, मैं एक उदाहरण दूंगा। गत तीन वर्षों और तीन महीनों में आंध्र प्रदेश सरकार ने सात अवसरों पर भारत सरकार से 13,300 करोड़ रुपयों का अनुरोध किया गया था। इतने नुकसान का आकलन केन्द्रीय दलों ने किया था। लेकिन हमें केवल 400 करोड़ रुपये और 5 लाख मैट्रिक टन चावल मिला। लेकिन वास्तविक स्थिति क्या है?

हम इसी तरह की कमियों का सामना कर रहे हैं। इसलिए मैं भारत सरकार से सुनियोजित ढंग से योजना बनाने का अनुरोध करता हूं। दो–तीन मुद्दे ऐसे हैं जिन पर हमें अधिक ध्यान देना चाहिए। अत्यधिक सूखा, भारी बाढ़, चक्रवात और बहुत बड़े चक्रवात के मामले में सरकार को प्रभावित राज्यों राष्ट्रीय आकस्मिकता निधि से धन देना चाहिए। सीआरएफ से मिलने वाली राशि अत्यंत कम है। वित्त आयोग ने भी प्रत्येक राज्य के लिए इस प्रकार की निधियां निर्धारित की हैं। दूसरे बाढ़ की स्थिति में केवल केन्द्र सरकार को स्थायी समाधान और नदियों को परस्पर जोड़ने और बड़ी नदियों पर बांध का निर्माण आदि के बारे में सोचना चाहिए। इसलिए, उन्हें राष्ट्रीय आपदा राहत कोष के अंतर्गत धन प्रदान करना चाहिए। इस प्रकार वे दो तीन महत्वपूर्ण क्षेत्रों का चुनाव कर सकते हैं और इन समस्याओं का समाधान कर सकते हैं।

महोदय, भारत सरकार को यही मेरे कुछ सुझाव हैं। अन्यथा, हम कुछ नहीं कर पाएंगे। केवल चर्चा करने से हम इन समस्याओं का हल नहीं ढूंढ सकेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं उन माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूं कि जो सदस्य अपना लिखित भाषण सभा पटल पर रखना चाहें रख सकते हैं। उनके भाषण कार्यवाही वृत्तांत के अंश माने जाएंगे।

दूसरे, श्री सोज, आप पहले ही एक अवसर पर 10 मिनट बोल चुके हैं।

जल संसाधन मंत्री (प्रो. सैफुद्दीन सोज़) : महोदय, मैं मात्र पांच मिनट का समय लूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय : एक विशेष मामले के तौर पर मैं आपको बोलने के लिए आमंत्रित करता हूं।

[हिन्दी]

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर) : मेरी कांस्टीटुएंसी में बहुत नुकसान हुआ है, इतना कुछ होने के बाद भी अभी तक हम अपने पैरों पर नहीं खड़े हो पाए हैं।

[अनुवाद]

श्री मधुसूदन मिस्त्री (साबरकंठा) : महोदय यदि वह शुरू करते हैं तो सभी शुरू कर देंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : हां आप अपना भाषण लिख कर दे सकते हैं।

[हिन्दी]

अब मैं मिनिस्टर को कॉल कर चुका हूं।

* **हरिकेवल प्रसाद** (सलेमपुर) : महोदय, हर साल देश के किसी न किसी हिस्से में बाढ़ आती है जिससे जन–धन की व्यापक क्षति होती है। पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तरी बिहार तो लगभग हर साल बाढ़ विभिषिका का शिकार होता है। बाढ़ को रोकने के लिए राष्ट्रीय स्तर पर योजना बनायी जाती है लेकिन उस पर अमल नहीं होता है। केवल अति वृष्टि ही बाढ़ का कारण नहीं है इसलिए यदि इस समस्या का स्थायी हल निकालना है तो इसके कारणों को भी ध्यान में रखना होगा। देश के अधिकांश नदियों के पेंदे में रेत जमा होती जा रही है जिससे वे उथली हो गयी है और उनकी जल धारण क्षमता कम हो गयी है। थोड़ी सी बरसात में ही उनमें उफान आ जाता है जिससे आस पास के क्षेत्र प्रभावित होते हैं। बहुत साल पहले नदियों का गहरा करने की योजना बनी थी लेकिन वह फाइलों में ही दब कर रही गयी। इसी तरह नदियों को जोड़ने की परियोजना भी दम तोड़ रही है। पूर्वी उत्तर प्रदेश में बाढ़ आने का कारण केवल मैदानी क्षेत्रों में अतिवृष्टि नहीं है। इस क्षेत्र की अधिकांश नदियां हिमाचल की गोद से निकलीं हैं। इसलिए मैदानी इलाके में भारी वर्षा हो या न हो, जब पहाड़ पर बरसात होती है तो बाढ़ मैदानी इलाके में आती हैं केन्द्र की सरकारों की उपेक्षा और उदासीनता के चलते पूर्वांचल के करोड़ों लोग इस आपदा के शिकार होते हैं। पहली बार पूर्वांचल की बाढ़ को स्थायी रूप से रोकने के लिए 1954 में

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[हरिकेवल प्रसाद]

पंचेश्वर, करनाली तथा भालू नामक स्थान पर बांध बनाकर पानी को एक जलाशय में छोड़ने तथा उसे नियंत्रित तरीके से नदियों में पानी देने की योजना बनायी गयी। इस योजना के तहत करनाली से घाघरा नदी, पंचेश्वर से शारदा नदी और भालू बांध से राप्ती नदी की बाढ़ समाप्त होती। इसके साथ ही इस पूरी प्रक्रिया के दौरान कुल 12 हजार मेगावाट बिजली उत्पादन का भी प्रस्ताव था। तत्कालीन नेपाल सरकार की सहमति के बावजूद भारत सरकार द्वारा इस परियोजना पर कार्य प्रारंभ नहीं कराया गया। तब इसकी लागत केवल 34 करोड़ रुपये थी। दूसरी बार श्री जयसुखलाल हाथी के नेतृत्व में, जल आयोग का गठन 1974 में किया गया जिसने इस बात पर आश्चर्य प्रकट किया कि इतनी महत्वपूर्ण परियोजना को पूरा क्यों नहीं कराया गया। इस आयोग की रिपोर्ट के बाद केन्द्र सरकार दो बार नेपाल से बात चीत शुरू की। तब तक इस परियोजना की लागत बढ़कर 2 हजार करोड़ हो गयी थी। भारी लागत को देखते हुए इसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। यदि केन्द्र सरकार ईमानदारी के साथ पूर्वांचल की बाढ़ समस्या का स्थायी हल चाहती है तो इस परियोजना को पूरा करावे। इससे विद्युत संकट भी समाप्त होगा। देश के अनेक हिस्सों के साथ पूर्वांचल में आयी प्रलयकारी बाढ़ में बारासंकी, गोंडा, बस्ती, सिद्धार्थनगर, महाराजगंज, गोरखपुर, कुर्शीनगर, देवरियां, बलियां आदि जनपदों की लहलहाती फसलें बरबाद हो गई है और उक्त जनपदों में हजारों लोग नदी में डूबकर, मकान गिरने से तथा अतिवृष्टि के कारण पोखरे, कुएं में गिरने से मौत के मुंह में चले गये हजारों परिवारों को छोटी गंडक, नारायणी, घाघरा, राप्ती गंगा, कुर्ना आदि नदी नालों के कटाव से नदी में विलीन हो गये। नदी पार करते समय सैंकड़ों लोग बह गये। बन्धों पर आज भी लोग आसमान के तले जीवन यापन कर रहे हैं। सरकार की ओर से न नाव की व्यवस्था हुई न पशुओं के लिए चारे की व्यवस्था की गई। स्वयंसेवी संस्थाओं द्वारा जगह–जगह लंगर के द्वारा भोजन दिया जा रहा है। सरकार की उपेक्षा से बाढ़ पीड़ित एवं अतिवृष्टि परिवारों में जनरोष पैदा हो गया है मेरे लोक सभा एवं देवरिया जनपद में रूपपुर व बरहज तहसील की दशा अत्यंत सोचनीय है। बरहज तहसील में परसियां देवार परसियां कुर्ह, विशुनपुरा, रगरगंज आदि गांवों की दशा अत्यंत दयनीय है कपरवार से परसियां कुर्ह तक रिंग बंधा बनवाने, कटइलवां से बरहज तक कटाव रोकने तथा रागरगंज के पास घाघरा की मुख्य धारा को मोड़ने, रामजानकी मार्ग की हिफाजत करने, मेहियवां से पैना होते हुए तेलियां, भागलपुर, पिण्डी, चुड़िया नदौली तक कटाव रोकने हेतु तकनीक टीम भेजने तथा छोटी गंडक नदी के किनारे मेहरौना से पटना, रतनपुरा, सलेमपुर, भरहे चौराहा, मलहटोला भटनी से सठीयांव होते हुए छोटी गंडक नदी के किनारे सर्वेक्षण कराकर कटाव रोकने की कारगर व्यवस्था की मांग की जाती रही है। आप के माध्यम से भारत सरकार से मांग करता हूं कि उत्तर प्रदेश सरकार को विशेष पैकेज देकर और निर्देश देकर बाढ़ पीड़ितों को राहत देने तथा बाढ़ को रोकने की स्थायी व्यवस्था करें।

[अनुवाद]

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : उपाध्यक्ष महोदय, सर्वप्रथम मैं इस महान सभा के माननीय सदस्यों का धन्यवाद करता हूं क्योंकि उन्होंने दलगत स्वार्थ से ऊपर उठकर बाढ़ों की इस भारी समस्या के प्रति चिन्ता व्यक्त की।

इतने सारे सुझाव दिए गए और मैंने उन्हें विस्तार से नोट किया है। मैं यहां माननीय सदस्यों द्वारा मेरे मंत्रालय के संबंध में किए गए प्रश्नों के उत्तर देने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं बहुत संक्षेप में बात कहूंगा क्योंकि मुझे पता है कि हमारे पास उतना समय नहीं है।

माननीय सदस्यों का इस विषय पर चर्चा करने के लिए धन्यवाद करने और उन्हें बधाई देने के पश्चात् मैं सुस्पष्ट रूप से कहना चाहता हूं कि मैं चार बार लोक सभा का सदस्य रह चुका हूं, और मैं इतनी लम्बी चर्चा कभी नहीं देखी क्योंकि यह चर्चा 14 अगस्त 2007 को आरंभ हुई थी और पूरा समय मैं सदस्यों से कुछ कहना चाह रहा था और उनके सुझावों का उत्तर देना चाह रहा था।

श्री अनन्त कुमार से लेकर मेरे मित्र श्री येरननायडु तक मैंने पाया कि कुछ सदस्यों ने सुझाव दिए जिन्हें चर्चा में भाग लेने वाले सभी 45 सदस्यों के द्वारा भी दोहराया गया। अतएव मैं सभा के लिए उन छः सात बिन्दुओं को स्पष्ट करूंगा।

सायं 6.00 बजे

पहला मुद्दा नदियों को आपस में जोड़ने का है। एक गलत धारणा है कि इस सरकार ने नदियों को आपस में जोड़ने का कार्य जोर शोर से नहीं किया है। यह धारणा गलत है मैं सभा को सूचित करना चाहता हूं कि पूर्ववर्ती सरकार द्वारा गठित नदियों के अन्तः सम्पर्क संबंधी कार्यबल ने अपना कार्य 2004 में पूरा कर लिया था और तब से उसकी सिफारिशें कार्यान्वित की जा रही हैं। नदियों के अन्तःसम्पर्क का कार्य पृष्ठभूमि में नहीं डाला गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री सोज़, कृपया एक मिनट दें।

[हिन्दी]

अगर ऑनरेबल मैम्बर्स एग्री हों तो हाउस का समय एक घंटा बढ़ा दिया जाए।

अनेक माननीय सदस्य : ठीक है।

[अनुवाद]

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्डिक) : कृपया उत्तर देने तक सभा का समय बढ़ाया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है।

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : मेरे अपने सहयोगियों, माननीय सदस्यों से एकमात्र अनुरोध यह है कि संभवतया मैं अपने हस्तक्षेप से एक नागरिक की हैसियत से सारे राष्ट्र के लिए उम्मीद पैदा कर सकूं। परन्तु मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप मेरा पूरा वक्तव्य सुनें और फिर यदि कोई प्रश्न हों तो मैं उनके उत्तर दूंगा मैंने समस्या का बारीकी से अध्ययन किया है।

नदियों को आपस में जोड़ने के बारे में मैं दावे से कह सकता हूं कि यह कार्य ठंडे बस्ते में नहीं डाला गया है। यह कार्य जारी है। हमें यह समझना चाहिए कि यह राज्य का विषय है। राज्यों को एक दूसरे के साथ सहमति बनानी है। पूर्ववर्ती कार्यबल ने डी पी आर प्रस्तावित की थी। हमने इसके विचारार्थ विषय स्वीकार कर लिए हैं। प्रायद्वीपीय स्थिति पर, अर्थात् दक्षिणी स्थिति पर 16 व्यवहार्यता प्रतिवेदनों में से 14 तैयार हैं और दो तैयार किये जा रहे हैं। हमें सारी प्रायद्वीपीय स्थिति पर व्यवहार्यता प्रतिवेदन मिल जायेंगे।

पांच नदी जोड़ कार्य ध्यान का मुख्य केन्द्र है। पहला आप जानते हैं, केन बेतवा है और हमने उस पर आगे कार्य किया है। अब प्रारूप परियोजना रिपोर्ट तैयार की जा रही है। कहा गया था कि इसमें तीन वर्ष लगेंगे। मैंने अभियानों और विशेषज्ञों को कहा कि भगवान के लिए इसे दो वर्षों में तैयार करे ...*(व्यवधान)*

मैंने आपसे सुनने का अनुरोध किया है। हां, मैं उत्तर दूंगा, मैं भाग नहीं जाऊंगा। मैं उठाए जाने वाले हर प्रश्न का उत्तर दूंगा।

अतः प्रारूप परियोजना रिपोर्ट एक बहुत कठिन स्थिति है और वे बहुत मेहनत कर रहे हैं। इसमें तीन वर्ष या इससे कम समय लगेगा, जैसाकि मैं उन्हें बता रहा हूं। परन्तु यह आशापूर्ण स्थिति है कि केन बेतवा पर रिपोर्ट आने वाली है।

अन्य चार नदी जोड़ कार्य पर हम राज्य सरकार के साथ जोर शोर से काम कर रहे हैं। दूसरा नदी जोड़ कार्य मध्य प्रदेश और राजस्थान के मध्य पार्वती काली सिन्ध – चम्बल का है। उन्हें एक समझौता ज्ञापन दिया गया है और मैं मुख्य मंत्रियों के सम्पर्क में हूं। किसी भी समय राष्ट्र को यह शुभ खबर सुनने को मिल सकती है कि मध्य प्रदेश और राजस्थान सहमत हो गए हैं। उन्होंने समझौता ज्ञापन पर स्वीकृति दे दी हैं वे विचार विमर्श कर रहे हैं। इस बीच हमारा केन्द्रीय जल आयोग उनकी सहायता कर रहा है। मुझे आशा है कि यह रिपोर्ट शीघ्र आ जाएगी।

तीसरा कार्य गुजरात और महाराष्ट्र के मध्य नर्मदा पार और तापी नदी को जोड़ने का है। हमने हाल ही में 17 अप्रैल 2007 को उन्हें समझौता ज्ञापन भेजा है। हम मुख्य मंत्रियों के सम्पर्क में हैं। चौथा दमनगंगा पैंजल को जोड़ने का कार्य गुजरात और महाराष्ट्र के बीच है। हमने उन्हें 17 अप्रैल 2007 को समझौता ज्ञापन दिया है और वे आपस में चर्चा कर रहे हैं। फिर पांचवा नदी जोड़ने का कार्य गोदावरी का है जो पोलावरम और कृष्णा के मध्य सम्पर्क के रूप में जानी जाती है। यह उड़ीसा, महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक और छत्तीसगढ़ को जोड़ेगा। हम माननीय मुख्यमंत्रियों के साथ सम्पर्क में हैं।

क्योंकि यह राज्य का विषय है, राज्यों को सहमत होना चाहिए। हम मात्र प्रयासों में समन्वयन कर रहे हैं। हम इसे गंभीरता से ले रहे हैं।

मैं आपको बता सकता हूं कि हो सकता है हममें से कुछ लोग काम न कर रहे हों परन्तु अधिकांश भारतीय, काम कर रहे हैं और मैं इस सभा को बता सकता हूं कि मुझे यह जानकर हैरानी हुई है कि माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा बाढ़ प्रबंधन के लिए स्थापित कार्यबल ने केन्द्रीय जल आयोग में प्रशंसनीय कार्य किया है। मैं उनके प्रति आभार व्यक्त करता हूं।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि भारत में कुछ संस्थान बड़े मजबूत बन गए हैं। केन्द्रीय भूजल बोर्ड, केन्द्रीय भूजल प्राधिकरण, केन्द्रीय जल आयोग में लोग बहुत मेहनत कर रहे हैं। इसलिए नदियों के आपस में जोड़ने का कार्य प्राथमिकता पर चल रहा है और इस पर मंत्रालय द्वारा पूरा ध्यान दिया जा रहा है। एक दिन नदियों को जोड़ने के यह पांचो कार्य हो जाएंगे। आगे चलकर अन्य नदियों को भी जोड़ा जायेगा।

मैं माननीय सदस्यों द्वारा उठाए गए आम प्रश्नों का उल्लेख कर रहा था। दूसरी बात यह कही गई कि अग्रिम कार्रवाई नहीं की गई थी। कृपया मुझे यह बताने दें कि अग्रिम कार्रवाई राज्य सरकारों द्वारा की जानी होती है और यदि उन्हें सहायता चाहिए तो हम मदद करने को तैयार हैं। राज्यों में बाढ़ के प्रकोप को रोकने या उसे नियंत्रित करने के लिए केन्द्र सरकार द्वारा अग्रिम कार्रवाई नहीं की जा सकती है।

तब बिहार में नदियों को आपस में जोड़ने के प्रश्न पर यहां बारीकी से चर्चा हुई थी और लगभग बिहार के सभी माननीय सदस्यों ने इस पर अपना विचार व्यक्त किया है। मैं इस सम्मानीय सभा को सूचित करना चाहता हूं कि कोहरा–चन्द्रावत, भूरी–गंडक, नोन–बायगंगा,

[प्रो. सैफुद्दीन सोज़]

बागमती, बेरूगंडक, कोसी–गंडक, गंगा–कोसी–गंडक, कोसी–मेची, कुम–कमंचा और सोला ऐसी कुछ नदियां बिहार में हैं। वे चाहते हैं कि इन्हें जोड़ा जाना चाहिए। इन्होंने इस मामले पर हमारे साथ विचार किया। परन्तु, इसी बीच में, उन्होंने एक बात कही। मैंने अपनी राष्ट्रीय जल विकास एजेंसी से बिहार को मदद करने के लिए कहा। वे वहां गए। उन्होंने उनके अभियंताओं के साथ बैठकर बात की और इसके पश्चात् बाद में बिहार सरकार ने कहा कि वे इसे स्वयं करना चाहेंगे। अतः हम इसमें हस्तक्षेप नहीं कर सकते हैं। उन्होंने हमसे कहा : "हमें जब आवश्यकता होगी तब हम आपको मदद के लिए बुला लेंगे।" अतः, मैं उस अवसर का इंतजार कर रहा हूं।

अनेक माननीय सदस्यों ने कहा कि हमें आपसी फायदे के मामलों पर नेपाल के साथ बातचीत करनी चाहिए। वह माननीय सदस्यों द्वारा किए गए अत्यंत मान्य हस्तक्षेप थे। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि हम उन आपसी फायदे की नदियां, जो नेपाल और इस देश दोनों में बहती हैं, के मुद्दों के प्रति जागरूक हैं। यह अत्यंत फायदे की बात होगी यदि हम ऊंची बांधों का निर्माण करें, बिजली उत्पादन करें, नेपाल से इस देश में बहने वाली नदियों द्वारा लायी जाने वाली बाढ़ से इस देश को बचा सकें। इसलिए, इसे ध्यान में रखते हुए मुद्दें में शामिल तकनीकी मुद्दों पर चर्चा करने के लिए दोनों देशों द्वारा पहले से ही कई संयुक्त तकनीकी समितियां गठित की गई हैं। भारत और नेपाल के जल संसाधन सचिवों की अध्यक्षता में जल संसाधनों संबंधी एक संयुक्त समिति इन तकनीकी समितियों के कार्य पर नजर रखती है। वे सात परियोजनाएं, जिन पर दोनों देशों के बीच बातचीत चल रही है, निम्नवत है। : पंचेश्वर बहुप्रयोजन परियोजना, सप्तकोसी उच्च बांध परियोजना, सनकोसी डाइवर्सन स्कीम, कमला बहुप्रयोजन परियोजना, बागमती बहु प्रयोजन परियोजना, करनाली बहुप्रयोजन परियोजना और निमोरी भंडारण–सह–जल विद्युत परियोजना।

दोनों देशों के बीच महाकाली संधि पर पहले ही हस्ताक्षर हो गए हैं। पंचेश्वर परियोजना के कार्यान्वयन के लिए 1996 में ही इस पर हस्ताक्षर किए गए थे। एक संयुक्त परियोजना कार्यालय (जे पी ओ) नेपाल में पहले ही स्थापित किया जा चुका है। यूपीए सरकार द्वारा इसकी स्थापना अगस्त 2004 में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करने के लिए नेपाल से उत्तरी बिहार में बहने वाली नदियों पर सप्तकोसी उच्च बांध और अन्य परियोजनाओं के बारे में क्षेत्र जांच हेतु की गई थी। अभी हाल ही में जनवरी, 2007 में हमारे अधिकारियों ने नेपाल का दौरा किया। मैं यह कह सकता हूं कि सचिव स्तर की वार्ता इस वर्ष अक्तूबर माह में कभी भी हो सकती है।

महोदय, नेपाल बहुत बुरी स्थिति में था। यह देश आंतरिक कलह से गुजर रहा था। अब, न केवल हमारे रिश्तों में सुधार हुआ है, बल्कि हम उस देश की लोकतांत्रिक सरकार से भी रिश्ते बना रहे हैं और नेपाल के माननीय प्रधानमंत्री ने भी कई मंत्रियों के साथ भारत की यात्रा की। मैं कुछ चर्चाओं में उपस्थित था। मैंने पाया कि वे भी चाह रहे थे कि हमें इन संयुक्त परियोजनाओं को शुरू करना चाहिए। हमें नेपाल के साथ समझौता करने का कोई अवसर खोना नहीं होगा और अब मैं कह सकता हूं कि आज नेपाल के साथ कार्य करना पहले की तुलना में आसान है।

इसके बाद, कुछ माननीय सदस्यों ने चीन के बारे में बात की। मैं इस पर बहुत संक्षिप्त टिप्पणी कर सकता हूं। इस बारे में भी हम कुछ कर रहे हैं। वर्ष 2002 से चीन प्रत्येक वर्ष 1 जून से 15 अक्तूबर तक बाढ़ के बारे में जानकारी प्रदान करता है क्योंकि चीन में सियांग नदी पर तीन स्टेशनों के संबंध में दोनों देशों के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किया गया था।

सतलज नदी के संबंध में चीन में एक स्टेशन की इसी प्रकार की जानकारी के प्रावधान हेतु 11.04.05 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये गये थे। चीन ने 2007 के मानसून से यह जानकारी देनी शुरू कर दी है। 20–23 नवंबर, 2006 के दौरान पीपुल्स रिपब्लिक ऑफ चीन के माननीय राष्ट्रपति के दौरे के दौरान दोनों देशों के बीच सीमापार नदियों के संबंध में बाढ़ के मौसम से संबंधित जल विज्ञान संबंधी आंकड़ों, आपात प्रबंधन और अन्य मुद्दों के प्रावधान पर बातचीत करने और सहयोग हेतु विशेषज्ञ स्तरीय तंत्र गठित करने पर समझौता हुआ था। विशेषज्ञ दल बनाए गए हैं। जल संसाधनों पर भारत–चीन सहयोग हेतु गठित संयुक्त विशेषज्ञ दल की पहली बैठक 19–21 सितंबर के दौरान चीन में होनी निर्धारित की गई है। मैं चीन के बारे में इतना ही कहना चाहता हूं।

जहां तक भूटान का संबंध है, मैंने पिछले वर्ष भूटान की यात्रा की थी। भूटान हमें 35 स्टेशनों से जानकारी प्रदान करता है और हम भी उनके लिए बहुत कुछ कर रहे हैं। जैसाकि आप जानते हैं भूटान के साथ हमारे संबंध बहुत मैत्रीपूर्ण हैं। हम चाहते हैं कि यह देश इष्टतम स्तर तक अपना विकास स्वयं करें और हमने उनकी जल–विद्युत परियोजनाओं चुखा, तालम इत्यादि में उन्हें सहयोग दिया है। जब मैं वहां गया, तो वहां महामहिम और उनके मंत्रीमंडल के सहयोगियों ने भारत द्वारा भूटान को दिए गए सहयोग के लिए भारत के प्रति आभार प्रकट किया।

जहां तक बांग्लादेश का संबंध है, मैंने बांग्लादेश का भी दौरा किया। हमने इचामति, फेनी और मूरी का भी दौरा किया था। उपाध्यक्ष महोदय, हम एक समझौते के करीब थे परन्तु उस समय उस देश का

राजनीतिक वातावरण काफी नाजुक था। परन्तु बांग्लादेश की वर्तमान सरकार चाहती है कि यह चर्चा जारी रहे। पिछले महीने, बांग्लादेशी दल यहां आया हुआ था और सचिव स्तर की बैठकें हुईं। वह शिष्टमंडल मुझसे भी मिला और मैंने पाया कि यह संभव है कि एक संयुक्त नदी आयोग की बैठक बहुत जल्द हो। यही ऐसे बिन्दु हैं जिन्हें सभी माननीय सदस्यों ने आमतौर पर उठाया है।

अब, मैं बहुत संक्षेप में इस सरकार के राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम पर बोलूंगा। मैं अपनी जानकारी और तथ्यों के आधार पर यह कह सकता हूं कि यह सरकार शांतिपूर्वक प्रचार–प्रसार किसी लालसा के बिना कई अच्छे कार्य कर रही है। परन्तु इसे प्रचार मिल ही जाता है। राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम के अनुसरण में बाढ़ प्रबंधन पर अगस्त 2004 में माननीय प्रधानमंत्री द्वारा एक कृतक बल का गठन किया गया था। उस समय, बिहार और बंगाल में बाढ़ के कारण कई जानें गईं और संपत्ति का भारी नुकसान हुआ। इसलिए, ध्यान इस पर केन्द्रित था। परन्तु बिहार और पश्चिम बंगाल के लिए विशेष रूप से कुछ सिफारिशें की गई थी और मेरे मंत्रालय ने इन सिफारिशों को लागू करने में काफी मेहनत की। सिफारिशों के आधार पर, कृतक बल द्वारा उस समय बिहार के बाढ़ प्रबंधन हेतु 49 स्कीमों और दसवीं योजना के लिए 21 स्कीमों को केन्द्र प्रायोजित स्कीमों के अंतर्गत चिन्हित किया गया था जिसके तहत केन्द्र द्वारा 75% और राज्यों द्वारा 25% धनराशि उपलब्ध करायी जाती है।

इन योजनाओं में से 13 योजनाएं दसवीं योजना में शुरू की जा चुकी हैं और 8 योजनाएं ग्यारहवीं योजना में शुरू की जाएगी। इसी बीच बिहार सरकार ने कहा कि वे हमें और अधिक योजनाएं भेजेंगे। लेकिन योजनाएं हमारे पास नहीं भेजी गई हैं।

मैं इस सम्मानीय सभा को विश्वास में लेना चाहता हूं कि हमने बिहार की निर्धारित सहायता से अधिक सहायता की है। हमारी इच्छा थी कि बागमती और महानंदा का वित्त पोषण केन्द्र सरकार द्वारा किया जाना चाहिए। हमने वहां अधिकारी भेजें तथा राज्य मंत्री भी वहां दो बार गए। मंत्रालय के सचिव और अन्य अधिकारियों ने बिहार को परियोजना रिपोर्ट तैयार करने में मदद करने के लिए काफी मेहनत की और उसके बाद उन्होंने इन प्रस्तावों को सरकार के पास भेजा है। इस समय बागमती और महानंदा पर तटबंध बनाने के प्रस्ताव मूल्यांकन हेतु हमारे पास है। हम इस परियोजना को ग्यारहवीं योजना में शुरू करने जा रहे हैं।

मुझे विश्वास है कि बागमती और महानंदा पर तटबंध बना दिए जाएंगे और इससे बिहार में आशा की किरण फैल सकती है। मंत्रालय ने यह कार्य बिहार के लिए किया है। मैं यहां अपने साथियों से अनुरोध कर रहा हूं कि उन्हें हमारे पास वापस आना चाहिए क्योंकि अंततोगत्वा संसद सदस्य बहुत ही जिम्मेदार नागरिक हैं, वे नेता हैं, वे इस वाद–विवाद के सिलसिले में सरकार के पास आ सकते हैं और वे सरकार के साथ इस पर वाद–विवाद कर सकते है ताकि राज्य सरकार अपनी आवश्यकता के अनुसार सहायता के लिए हमारे पास आ सके। यहां तक कि बिहार सरकार से भी अधिक हम बिहार की सहायता करने के उत्सुक हैं क्योंकि अब बाढ़ से वहां नुकसान नहीं होना चाहिए।

हाल ही में बिहार से एक अनुरोध प्राप्त हुआ है। बिहार सरकार के प्रधान सचिव ने राज्य सरकार को बाढ़ प्रबंधन उपायों पर सुझाव देने के लिए केन्द्रीय जल आयोग तथा गंगा बाढ़ नियंत्रण प्रबंधन के अधिकारियों की विशेषज्ञ टीम भेजने हेतु जल संसाधन मंत्रालय से अनुरोध किया है। बिहार का अभूतपूर्व बाढ़ से नुकसान हो रहा है। मंत्रालय द्वारा त्वरित कार्रवाई की गई। केन्द्रीय जल आयोग तथा गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग के मुख्य इंजीनियरों का विशेषज्ञ दल बिहार सरकार के अधिकारियों के साथ विचार–विमर्श करने तथा उनकी मदद करने के लिए बिहार भेज दिया गया है।

जहां तक पश्चिम बंगाल का संबंध है, मैं वहां की स्थिति से निपटने के लिए न्यूनतम साझा कार्यक्रम तथा उस प्रयोजन के लिए गठित कार्यबल का हवाला दे रहा हूं। उस कार्यबल ने भी पश्चिम बंगाल में उत्पन्न स्थिति पर विचार किया। दसवीं योजना में पश्चिम बंगाल के लिए दस योजनाएं शामिल की गई हैं। इसमें केन्द्र का हिस्सा 51 करोड़ रुपये था तथा हमने 51 करोड़ रुपये प्रदान किए। पश्चिम बंगाल सरकार ने इस पूरी राशि को खर्च नहीं किया उन्होंने केवल 41 करोड़ रुपये ही खर्च किए। यह बात मेरी समझ में नहीं आई। वे और निधि की मांग कर सकते थे लेकिन उन्होंने पूरी राशि खर्च करने के बजाय केवल 41 करोड़ रुपये ही खर्च किए।

इसके अतिरिक्त, गंगा और पदमा नदियों के साथ–साथ कटाव–रोधी कार्य फरक्का बैराज परियोजना को 2005 में सौंपा गया है। फरक्का 40 किलोमीटर धारा के विपरीत और 80 किलोमीटर धारा के साथ काम किया गया है। दसवीं योजना में कुल 90 करोड़ रुपये की राशि जारी की गई। यह जानकर कि उन्हें इसकी आवश्यकता है, हमने पहले ही ग्यारहवीं योजना के अंतर्गत 33 करोड़ रुपये की राशि जारी कर दी है।

इस समय जल निकासी से संबंधित दो योजनाएं अर्थात् लियाघयी–ताप्तेश्वर बागहई और घाटल मास्टर प्लान हैं। कार्यबल ने ग्यारहवीं योजना के लिए इन योजनाओं की संस्तुति की है।

श्री प्रबोध पाण्डा (मिदनापुर) : स्वर्णरेखा बैराज के बारे में क्या कहना है?

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : मैं उसके बारे में भी बताऊंगा। पश्चिम बंगाल सरकार विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) तैयार करने में लगी हुई है। ये वैप कॉस नामक हमारी निगम को यह कार्य करने के लिए अनुसेध कर सकते हैं। अतः वैपकॉस उस डीपीआर को तैयार कर रहा है। इसी बीच 2001–03 में हम स्वर्णरेखा के लिए 13.23 करोड़ रुपये प्रदान कर चुके थे। पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा उस राशि का व्यय नहीं किया गया तथा उन्होंने उस राशि को तिस्ता बैराज पर खर्च किर दिया। अब वे ए आई बी पी के अंतर्गत वित्तपोषण के लिए हमें एक प्रस्ताव भेज रहे हैं। मैं उसकी प्रतीक्षा कर रहा हूं। हम निश्चित रूप से उस पर विचार करेंगे और उसके लिए सहायता प्रदान करेंगे। लेकिन मैं आपको बता रहा हूं कि उस राशि को अन्यत्र लगाया गया तथा उसका व्यय नहीं किया गया।

गंगा बाढ़ नियंत्रण आयोग द्वारा 30 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से सरस्वती नदी जल निकासी में सुधार हेतु एक नई योजना की स्वीकृति दी गई है लेकिन पश्चिम बंगाल के वित्त विभाग ने अभी तक इसकी स्वीकृति नहीं दी है। पश्चिम बंगाल के भी संसद सदस्य यहां उपस्थित हैं। वे अपनी सरकार के साथ इस पर चर्चा कर सकते है और मंत्रालय की और से उत्तर सकारात्मक ही रहेगा।

[हिन्दी]

उपाध्यक्ष महोदय : अगर आप ही सारा बोल लेंगे, तो गृहमंत्री जी क्या बोलेंगे?

[अनुवाद]

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : मैं उन्हीं प्रश्नों का उत्तर दूंगा जो मेरे मंत्रालय से संबंधित हैं। कार्यबल ने बिहार और पश्चिम बंगाल के लिए कई सिफारिशें की हैं लेकिन पूरे देश को भी देखना होगा। अतः हमने सिफारिशों का समुचित अध्ययन किया था और प्रधान मंत्री ने एम ई डब्ल्यू आर ए का प्रस्ताव किया था लेकिन एन ई डब्ल्यू आर ए बहुत सफलतापूर्वक नहीं चल रहा है और मैं इस बात की रिपोर्ट उनसे करना चाहता हूं। हम अरूणाचल प्रदेश और अन्य राज्यों को यह समझाने की बहुत कोशिश कर रहे हैं कि एन ई डब्ल्यू आर ए से उत्तरपूर्व में आशा की किरण जागेगी लेकिन इसकी प्रक्रिया बहुत ही धीमी है – और यह धीमी गति हमारी वजह से नहीं है बल्कि राज्यों में असहमति कारण है। हम उन्हें मना रहा है। इससे विद्युत का विपुल उत्पादन होगा। इससे असम और अन्य स्थान बाढ़ से बचेंगे तथा इसमें सिंचाई की संभावना होगी।

वस्तुतः यह क्षेत्र देश के कई भागों को बिजली दे सकता है और देश के ऐसे भाग उत्तरपूर्व को धन का भुगतान करेंगे। जिससे इस क्षेत्र की स्थिति में सकारात्मक सुधार होगा। प्रक्रिया की गति धीमी होने की वजह यह है कि इसके लिए सर्वसम्मति की आवश्यकता है। हम राज्य सरकारों को आदेश नहीं दे सकते हैं, हमें जो भी करना होगा, सर्वसम्मति से करना होगा। हमने इसी नीति को अपनाया है।

इसी बीच, चूकि एन ई डब्ल्यू आर ए प्रधानमंत्री और इस यू पी ए सरकार के मनोनुकूल नहीं चल रहा है, इसलिए हम ब्रहमपुत्र बोर्ड में सुधार एवं पुनर्गठन का प्रस्ताव कर रहे हैं। बहुत जल्दी मुझे कैबिनेट की बैठक में इस पर चर्चा करनी है। ब्रहमपुत्र बोर्ड का पुनर्गठन बिल्कुल अलग होगा। गुवाहाटी, इटानगर, आईजोल एवं शिलांग में इसके चार कार्यालय होंगे। इसमें निश्चित रूप से ऐसा घटक होगा जहां केन्द्र सरकार स्वयं परियोजनाएं शुरू कर सकता है। अतः यह उत्तरपूर्व क्षेत्र के लिए अच्छी खबर है विशेषकर इसलिए कि इस क्षेत्र की भलाई के लिए ब्रहमपुत्र बोर्ड का पुनर्गठन किया जाएगा।

इसी बीच हमने मजूली द्वीप समूह की स्थिति पर ध्यान दिया गया है। अब मजूली में स्थिति बदल चुकी है। इस द्वीपसमूह को छोड़कर जा चुके लोग भी अब वापस आ रहे हैं। इस बाढ़ में मैंने मजूली में दो दल भेजे हैं और मजूली पर अब व्यापक ध्यान दिया जा रहा है।

जहां तक पूरे देश का प्रश्न है, मैं प्रणव जी के पत्रों का उल्लेख करना चाहता हूं। इस बाढ़ के दौरान पश्चिम बंगाल राज्य सरकार के अलावा प्रणवहा ने चार पत्र लिखे। मैंने श्री दासमुंशी जी, श्री अरूप कुमार और श्री अनवर हुसैन के सुझावों पर भी यथाआवश्यक ध्या दिया है। मैंने उनके सुझावों के अनुरूप कार्य किया।

उपाध्यक्ष महोदय जहां तक पूरे देश का प्रश्न है हम जैसाकि श्री येरननायडु ने यहां प्रस्ताव किया है, राष्ट्रीय बाढ़ प्रबंधन आयोग स्थापित करने पर विचार कर रहे हैं। उन्होंने अभी–अभी अपना भाषण समाप्त किया है और सदन से चले गए हैं। वे कह रहे थे कि सरकार दीर्घावधि उपाय के रूप में कुछ भी नहीं कर रही है। यदि वह यहां होते तो मैं उन्हें बताता कि सरकार क्या कर रही है। फिर भी मुझे आशा है कि उनके मित्र उन्हें इस संबंध में मेरे विचारों से अवगत करा दें। भारत सरकार ने देश में व्याप्त स्थिति पर ध्यान दिया है। एक राष्ट्रीय बाढ़ प्रबंधन आयोग का गठन किया जाएगा जो देश भर में जल निकासी, तटबंध और अन्य जरूरतमंद उपायों की जांच करेगा।

श्री विक्रम केशरी देव (कालाहांडी) : यह 1980 से ही है।

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : यह विचार में था। अब कार्यवाही किए जाने की प्रक्रिया में है। मैं इसे कैबिनेट में शीघ्र ही प्रस्तुत करने वाला हूं।

इस प्रस्ताव को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया जा चुका है। मैं सदन को सूचित करता हूं कि एक राष्ट्रीय बाढ़ प्रबंधन आयोग गठित किया जाएगा। हमने इसके लिए वित्त पोषण हेतु योजना आयोग से संपर्क किया है। इस आयोग के माध्यम से जल निकासी और तटबंध के निर्माण करने के संबंध में केन्द्र सरकार कहीं भी हस्तक्षेप कर सकती है। इससे राज्य सरकारों को मास्टर प्लान और डीपीआर तैयार करने में भी सहायता मिलेगी। जहां भी आवश्यक होगी धनराशि उपलब्ध करायी जायेगी। अभी हम देश भर में चार क्षेत्रीय केन्द्र स्थापित करने जा रहे हैं ताकि पूरे देश को इसमें शामिल किया जा सके। राष्ट्रीय बाढ़ प्रबंधन आयोग से पूरे देश में आशा की किरण जागेगी।

सदस्यों ने कहा है कि हम हर वर्ष सहायता देने आ रहे हैं। मैं माननीय सदस्यों की इस बात से सहमत हूं कि सहायता दिए जाने और बाढ़ भरने का इंतजार करने के बजाए हमें बाढ़ आने को रोकना चाहिए। ऐसा करना संभव है। मैं भारतीयों की प्रतिभा को जानता हूं और मुझे विश्वास है कि हम इसमें सफल होंगें।

मैं उड़ीसा जैसे अन्य राज्यों के सदस्यों के बारे में एक बात कहना चाहता हूं। मैं उनसे अनुरोध करता हूं कि वे आपने राज्य सरकारों के पास जाकर प्रशासन के साथ विचार विमर्श करके प्रस्ताव भेजें। मंत्रालय द्वारा सभी प्रस्तावों पर अत्यंत सहानुभूतिपूर्वक और सकारात्मक रूप से विचार किया जायेगा।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : महोदय, मैं एक स्पष्टीकरण चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : जल संसाधन मंत्री केवल हस्तक्षेप कर रहे थे। गृहमंत्री जी के उत्तर के पश्चात आप स्पष्टीकरण मांग सकते हैं।

***श्रीमती सी.एस. सुजाता** (मवेलीकारा) : भारत में आयी वर्तमान बाढ़ को संयुक्त राष्ट्र द्वारा हाल के वर्षों में मनुष्य द्वारा देखी गई सबसे भयानक बाढ़ की संज्ञा दी गई है। संयुक्त राष्ट्र की टिप्पणी केरल के मामले में अत्यंत सटीक है जहां हमने बाढ़ की अभूतपूर्व आपदा का अनुभव किया है।

निरंतर और भारी वर्षा और अचानक आयी बाढ़ से तबही की स्थिति उत्पन्न हो गई, 234 व्यक्तियों की मृत्यु के साथ–साथ 50000 घर पूर्ण अथवा आंशिक रूप से क्षतिग्रस्त हुए हैं। वाहनों की भी क्षति हुई है और बड़े पैमाने पर बुनियादी फसल नष्ट हो गई है। इसमें कुल अनुमानित हानि 1500 करोड़ रुपये की हुई है।

इस राज्य में इस प्रकार की आपदाएं गत वर्षों से आ रही है। लोगों को सुनामी के कहर को झेलना पड़ा था। पुनर्वास का कार्य अभी चल रहा है। वर्तमान स्थिति ने परिस्थितियों को और खराब कर दिया है। राज्य चिकनगुनिया जैसे संक्रामक रोग के बारंबार फैलने की स्थिति से भी जूझ रही है।

वर्तमान प्राकृतिक आपदा का मेरे जिले अलपुज्जा में सर्वाधिक प्रभाव पड़ा है। लगभग 80 प्रतिशत क्षेत्र में निरंतर 14 दिन तक जलमग्नता की स्थिति रही। लेनोरा जिले में कुंटड़ केरल का प्रमुख धान उत्पादक क्षेत्र है।

हजारों हैक्टेयर धान के खेत के जलमग्न रहने के कारण फसल पूरी तरह बर्बाद हो गई। ऊपरी कुंटड और ओनाटुकटा भी बुरी तरह प्रभावित हुए हैं। 12 लाख मानव दिवस की हानि हुई है। केवल इस जिले में ही 800 राहत कैंप खोले गए। राज्य के अन्य जिलों में भी स्थिति कुल मिलाकर एक समान ही थी। राज्य में राहत कार्य शुरू करने हेतु वर्तमान केन्द्र सहायता आबंटन अपर्याप्त है।

आपदा प्रबंधन अधिनियम में भू–स्खलन और समुद्री कटाव को आपदा की सूची में शामिल करने हेतु तत्काल संशोधन करने की आवश्यकता है। मैं केन्द्र सरकार से इस पर ध्यान देने और आवश्यक कार्यवाही करने का अनुरोध करती हूं।

मैं सरकार से संकट की इस घड़ी से उबरने हेतु पर्याप्त धनराशि मंजूर करने का अनुरोध करती हूं।

[हिन्दी]

***श्री अविनाश राय खन्ना** (होशियारपुर) : महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूं कि मेरे हल्के के श्री आनन्दपुर साहिब में जोरदार बाढ़ का प्रकोप हुआ, जिसमें करीब 16–17 गांव बुरी तरह प्रभावित हुए। वहां लिंक रोड्स और रेलवे को काफी नुकसान हुआ। बिजली पानी बंद हो गया। पंजाब सरकार के मंत्री, खुद मैं और माननीय मुख्यमंत्री जी ने वहां का दौरा किया। मैं आपके हल्के के लोगों का आभारी हूं, जिन्होंने बाढ़ से प्रभावित लोगों को खाने–पीने की कोई मुश्किल नहीं आने दी। गुरूद्वारों से लंगर लाकर सभी लोग को लंगर दिया गया। पंजाब सरकार ने भी काफी उपाय किए, लेकिन ये काफी नहीं हैं। वहां फसल को भी नुकसान हुआ। घरों में पानी घुस गया, जिससे लोगों के मकानों को काफी नुकसान हुआ। काफी प्रवासी मजदूर जिनके पास मजदूरी की कमाई होती है, जो बैंकों में पैसा जमा नहीं करवाते, अपने पास ही रखते हैं, अनाज भी उनकी झोपड़ियों में रहता है, वहां उनका सभी कुछ बह गया। सभी असहाय होकर सरकार की तरफ देख रहे हैं।

महोदय, मैं निवेदन करता हूं कि श्री आनन्दपुरसाहिब देश के

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री अविनाश राय खन्ना]

गौरव का स्थान है। वहां इतना नुकसान होना सभी देशवासियों को भी आहत करता है। मेरा निवेदन है कि केन्द्र से पांच सौ करोड़ रुपए का एक पैकेज वहां के लिए दिया जाए, ताकि लोगों की मदद हो सकें।

* **श्री अनिरुद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव** (गोपालगंज) : महोदय, गत वर्षों की भांति इस वर्ष भी बाढ़ के प्रकोप से बिहार तहस नहस हो गया है। यूनाइटेड नेशंस का कहना है कि अभी तक की जानकारी के आधार पर इस वर्ष जो बाढ़ का प्रकोप हुआ है, वह सबसे अधिक है।

देश के 20 राज्य बाढ़ की लपेट में आए हैं, जिनमें सबसे प्रभावित राज्य बिहार, आंध्र प्रदेश, असम, उड़ीसा, उत्तर प्रदेश, राजस्थान, महाराष्ट्र एवं गुजरात आदि हैं और सरकारी आकलन है कि कुल आर्थिक हानि 1460 करोड़ रुपए की हुई है। 330.99 लाख लोग बाढ़ से प्रभावित हैं। पन्द्रह सौ लोगों की जानें गई हैं, मवेशियों के बह जाने की खबर है। मवेशियों की संख्या 69842 है और 4.6 लाख घरों के ढहने का अनुमान अकेले बिहार राज्य में है, जहां से मैं आता हूं। 124 लाख लोग बाढ़ से प्रभावित हैं, 115 लोगों की जानें गई हैं, 19 जिले प्रभावित हैं, 45222 करोड़ रुपयों की हानि हुई है।

अभी तक सरकार की ओर से जो राहत की राशि आबंटन हेतु घोषित की गई है, वह 1292 करोड़ की है। यह राशि सरकार की हानि के अनुसान से 1460 करोड़ रुपए कम है। वर्ष 2005–2010 के लिए प्राकृतिक आपदा राहत कोष में 21333 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है और वर्तमान वर्ष के लिए 4259 करोड़ रुपए की व्यवस्था है, किंतु मैं नहीं समझ पा रहा हूं कि धन होने के बावजूद पीड़ितों की सहायता क्यों नहीं की जा रही है।

बिहार राज्य में नेपाल से बहकर आने वाली नदियों में इस वर्ष 300 लाख क्यूबिक मीटर जल अतिरिक्त आया है और बेगूसराय, सीतामढ़ी, मुजफ्फरपुर, गोपालगंज, सहरसा, पूर्वी चम्पारन, दरभंगा, सुपौल, कटिहार, मधुवनी, समस्तीपुर आदि जिले अधिक प्रभावित हुए हैं। कोसी, बूढ़ी गंडक, गंडक बागमती, महानंदा, कमलावलान–सेन्टर वाटर कमीशन की रिपोर्ट है कि बिहार प्रायः सभी बड़ी नदियों का पानी खतरे के ऊपर पहुंचा है।

केन्द्रीय सरकार ने इन नेपाल की नदियों पर बैराज बनाने की योजना बनाई है जिसकी लागत 75 हजार करोड़ रुपया आंकी गई है, जिसके तहत कोसी, बागमती, गंडक नदियों का चयन भी किया है। नदियों को परस्पर मिलाने की योजना भी है। मैं चाहता हूं कि सरकार इन परियोजनाओं के निर्माण में तेजी लाए और आगामी 5 वर्ष की अवधि में इन परियोजनाओं को पूरा करके बिहार राज्य को बाढ़ मुक्त प्रदेश बना दे। इसके साथ मेरा यह भी सुझाव है कि इन छोटी सभी नदियों पर छोटे बांध बनाए जाएं और उनमें 5 से 10 मेगावाट बिजली पैदा करने की परियोजनाएं बनें और इन परियोजनाओं से उत्पन्न बिजली स्थानीय क्षेत्रों में ही वितरित कर दी जाए। इसका लाभ यह भी होगा कि बिहार राज्य में जहां बिजली की उपलब्धता बढ़ेगी, वहीं इसका मूल्य भी कम होगा।

बाढ़ हर वर्ष आती है, कोई नई आपदा नहीं है। परन्तु इस वर्ष ज्यादा बाढ़ आई है तो इसके कारण नुकसान भी राष्ट्रीय स्तर पर तथा बिहार राज्य का हुआ है। इस आपदा से निपटने के लिए दो तरीके से उपाय करना होगा। एक त्वरित उपाय और दूसरा दीर्घकालिक उपाय।

त्वरित उपाय – वर्तमान में उत्पन्न समस्या का निपटारा करें, जैसे आज लोगों के घर उजड़ गए हैं, खाने की व्यवस्था नहीं है, वस्त्र का अभाव है।

दीर्घकालिक उपाय – जिन से बाढ़ आने को ही रोक सकें। मेरा सरकार से अनुरोध है कि इसके लिए सरकार उदारतापूर्वक सहायता करे। मेरा विशेष रूप से आग्रह है कि बाढ़ पीड़ितों की सहायता इतनी की जानी चाहिए कि वे न केवल अपनी मौजूदा आवश्यकताओं को पूरा कर सकें, बल्कि अपने उद्योग धंधों को भी सुचारू रूप से चला सकें। यदि इस पक्ष पर सरकार ने ध्यान नहीं दिया तो निश्चित समझ लें कि बाढ़ पीड़ित सदैव–सदैव के लिए असहाय एवं बेचारा हो कर रह जाएगा। दीर्घकालिक उपाय में जरूरी है कि नदियों को आपस में जोड़ा जाए, जिससे उनका अतिरिक्त जल का समान बंटवारा हो जाए। इन नदियों पर छोटे–छोटे बांध बनाए जाएं, जिससे उनका अतिरिक्त जल का समान बंटवारा हो जाए। इन नदियों पर छोटे–छोटे बांध बनाए जाएं, उन पर छोटी–छोटी बिजली परियोजनाएं बनाई जाएं, इससे यह लाभ होगा कि परियोजना जल्दी बनेगी, उनका लाभ आम लोगों को जल्दी मिलेगा और पूंजी भी कम लगेगी।

मेरा इस संबंध में सुझाव है कि इन परियोजनाओं से जो बिजली पैदा हो, उसे स्थानीय स्तर पर ही वितरण की व्यवस्था की जाए, इससे यह लाभ होगा कि बिजली की हानि कम होगी, उसका मूल्य भी कम होगा।

अंत में मेरा सुझाव है कि केन्द्र द्वारा चलाई गई योजनाओं के लिए जो धन दिया जाता है, वह राज्य सरकारों की अनियमितताओं का शिकार हो जाती है। मुझे प्रसन्नता है कि पंचायत राज मंत्री श्री अय्यर जी ने इस ओर देश का ध्यान आकर्षित किया है। मैं भी चाहता हूं कि बाढ़ राहत राशि राज्य में पंचायत स्तर पर बांटी जाए, इससे तुरंत लोगों को राहत मिलेगी तथा अनियमितताएं भी नियंत्रित हो सकेंगी।

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

* **श्री विजय कृष्ण** (बाढ़) : प्रत्येक साल बिहार बाढ़ से डूबता रहता है। तात्कालिक प्रयास होते रहते हैं, इस साल बिहार सरकार सहायता कार्य भी ठीक से नहीं कर रही है। जनता बाढ़ से ग्रस्त है।

उत्तरबिहार को बाढ़ से बचाने के लिए नेपाल भारत खासकर उत्तर प्रदेश बिहार को लेकर विचार विमर्श के बाद उपाय किये जाने चाहिए। सरकार प्रयास भी कर रही है। इसमें तेजी आनी चाहिए। दियाससेय के लिए विकास बोर्ड तथा ताल क्षेत्र के समयक विकास के लिए योजना तथा तत्काल आवश्यक राशि सरकार को मुहैया कराना चाहिए। पटना, नालन्दा, में जल जमाव की समस्या है। बाढ़, मोकामा, खगड़िया, फतुहा, ताल क्षेत्र जो बारह सौ (1200) वर्ग किलो मीटर में फैला है जिसको जल जमाव से मुक्ति के कारगर उपाय किये जाये।

* **श्री वी.के. दुम्मर** (अमरेली) : महोदय, मैं बाढ़ से उत्पन्न स्थिति के बारे में कहना चाहूंगा कि यह पूरे देश की समस्या है लेकिन गुजरात राज्य में जो बाढ़ की स्थिति उत्पन्न हुई है, उसके लिए राज्य सरकार दोषी है। सरकार पूरी तरह से विफल रही है। वैसे गुजरात देश का नम्बर वन राज्य कहलाता है लेकिन वहां डिजास्टर मैनेजमेंट बुरी तरह से विफल रहा है। 2006 में सूरत में बाढ़ आई तो उफाई डैम के वजह से सूरत में जान–माल की बहुत हानि हुई थी और करोड़ों रुपये का नुकसान हो गया था। उस समय भी राज्य सरकार का दोष था। सरकार को उचित कार्यवाही करनी चाहिए थी लेकिन नहीं की। केन्द्र सरकार ने बाढ़ राहत के लिये 500 करोड़ रुपया दिया लेकिन वह पूरा खर्च नहीं किया गया।

इस साल गुजरात में बाढ़ आई है और मैं अमरेली लोक सभा क्षेत्र से सांसद हूं जहां बाबरा, अमरेली, लिलिया, कांडीनाल, उटवर्ड मचियाला, चापाथल, शहाड़ा, नाना लिलिया, गोखरवाला, शेदुमार, गोहिल–नी–खान में किसानों की जमीन जो उपजाऊ थी, वह ऊपजाऊहीन हो गई है। इस वजह से किसानों को आत्महत्यायें करनी पड़ रही है। केन्द्र सरकार ने किसानों के लिए राज्य सरकार को 48 करोड़ रुपये दिये जो उन तक नहीं पहुंचे। नदियों को जोड़ने के लिए सरकार ने जिस कमेटी का गठन किया, वह केवल कागजों पर रह गई है। गोहिल–नी–खान में किसानों के 500 पशु मारे गये हैं। अम्बुजा सीमेंट के जीसीबी की वजह से पूरा संरक्षण पाला तोड़ दिया है लेकिन राज्य सरकार सीमेंट कम्पनी अम्बुजा की तरफदारी कर रही है। सीमेंट कम्पनी जमीन की खुदाई कर रही है, उससे हुये नुकसान का मुआवजा दिया जाये और कम्पनी का लाइसेंस रद्द करवा दिया जाये क्योंकि इससे किसानों को बहुत बड़ा नुकसान हुआ है।

किसानों की उपजाऊ जमीन नष्ट हो गई है, केन्द्र ब्याजमुक्त ऋण दे और जो उनके पशु मर गये हैं, किसानों को मुआवजा दिया जाये।

* **श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन)** : महोदय, जब भी बाढ़ आती है, वह किसी जाति, धर्म, सम्प्रदाय को नहीं देखती है, बल्कि बाढ़ सभी को बहा कर ले जाती है। मेरे अपने लोक सभा क्षेत्र में जब बाढ़ आई, तब देखा गया है कि अति उत्साही नौजवान किसी को बाढ़ से बचाने के लिए जाते हैं, लेकिन स्वयं अपनी जान दे देते हैं। मेरा केन्द्र सरकार को सुझाव है कि बाढ़ राहत कोष से प्रदेश को जो धन दिया जाता है, उससे बाढ़ के आने से पूर्व ही पानी में तैरने वाली जैकटें खरीदी जाएं तथा नाव पहले से खरीद कर जिला स्तर पर उपलब्ध करा दी जाएं, जिससे बाढ़ आने पर इन सभी सामग्रियों का उपयोग किया जा सके।

महोदय, बाढ़ से गरीब का कच्चा मकान गिर जाता है। कपड़े, बर्तन न होने पर 2000 रुपये दिए जाएंगे। कच्चा मकान आंशिक रूप से गिरने पर मात्र 1500 रुपये मिलेंगे। यदि पूरी तरह से कच्चा मकान गिर जाता है तो 10000 रुपये सहायता के रूप में दिया जाएगा। मेरा मंत्री जी को सुझाव है कि जो 10,000 रुपये दिए जाएंगे, उससे तो गरीब कच्चा मकान भी नहीं बना सकता है। यदि हम सही मायने में गरीब व्यक्ति की सहायता करना चाहते हैं जो कि झोंपड़ी में, कच्चे मकान में रहता है, तो इस धनराशि को कम से कम 20,000 रुपये करना चाहिए, जिससे वह कच्चा मकान बनाकर कुछ कपड़े खरीद ले क्योंकि जब बाढ़ आती है तो वह गरीब व्यक्ति का सब कुछ बहा कर ले जाती है। बड़े आदमियों के पैसे तो बैंक में जमा रहते हैं, जबकि गरीब अपनी पूंजी को घर में रखता है। देखने में आया है कि गरीब व्यक्ति अपने परिवार से अलग रहता है, लेकिन बाढ़ आने पर मात्र परिवार के व्यक्ति को सहायता दी जाती है, जबकि गरीब परिवार अलग–अलग रहते हैं। इन परिस्थितियों में सभी की अलग–अलग मदद की जानी चाहिए।

श्री सुरेश वाघमारे (वर्धा) : महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। बाढ़ से हर साल देश में बड़े पैमाने पर क्षति होती है और कई घर उजड़ जाने से किसान और खेतों को नुकसान होता है। हर वर्ष होने वाली बाकी क्षति को देखते हुए देश की सभी नदियों को जोड़ने से बाढ़ नियंत्रण करना चाहिए जिससे सूखाग्रस्त क्षेत्रों में पानी उपलब्ध करा सकेंगे और इसके द्वारा किसान को खेती में सिंचन व्यवस्था उपलब्ध होगी। आज देश में सड़क, पानी, बिजली की सबसे ज्यादा समस्या है। आज सड़कों का काम शुरू है। यदि सरकार ने सही ढंग से काम किया तो 2009 तक पूरे देश में हर गांव को सड़क से जोड़ा जाएगा। उसी प्रकार बाढ़ पीड़ित क्षेत्र और सूखा क्षेत्र का विचार

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

[श्री सुरेश वाघमारे]

जाए और हर वर्ष होने वाले खर्च की मदद राशि को देखें तो बाढ़ की रोकथाम पर होने वाली खर्च की राशि को बचाकर योजनाओं में खर्च करने से संपूर्ण देश की आर्थिक उन्नति होगी, रोजगार के अवसर उपलब्ध होंगे। लेकिन ये सब नदियों को जोड़ने के अभियान के द्वारा ही प्राप्त होंगे। आज देश में सिंचन क्षेत्र के लिए अनेक योजनाएं बनाई जा रही हैं। किंतु कुल मिलाकर स्थिति सही नहीं होने के कई कारण ऐसे हैं जिस कारण सिंचन क्षेत्र में हम पीछे हैं, बिजली उत्पादन में पीछे हैं। मैं आशा करता हूं कि बाढ़ नियंत्रण के लिए बनाई जाने वाली योजना के साथ ही बाढ़ को रोकते हुए नदियां जोड़ने का अभियान भी इसके साथ करेंगे, इससे हमारा कदम खुशहाली की और जाएगा।

[अनुवाद]

* **डा. के.एस. मनोज** (अलेप्पी) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय देश बाढ़ उत्पन्न स्थिति चर्चा में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

महोदय, मैं केरल के अलपुज्जा जिले का रहने वाला हूं। हमारा जिला हाल ही में भारी वर्षा और मानसून की ज्वारीय लहरों के कारण हुई समुद्री भू–कटाव के कारण प्रभावित हुआ है।

महोदय, बाढ़ के कारण हजारों हैक्टैयर कृषि भूमि क्षतिग्रस्त हो गई है। कई आवास क्षतिग्रस्त हो गए और भू–कटाव के कारण केरल का पूरा तटीय क्षेत्र प्रभावित हुआ है और यहां के परिवारों को पुनर्वास केन्द्रों में पुनर्वासित किया गया है।

यह अत्यंत आपत्तिजनक है कि समुद्री कटाव को सीआरएफ/एनसीसीएफ के मार्गनिर्देशों में शामिल नहीं किया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि समुद्री कटाव और भूस्खलन को सीआरएफ और एनसीसीएफ के मार्गनिर्देशों में शामिल करने हेतु कदम उठाए जाएं। कुंटड में धान के खेत बाढ़ जल को रोकने हेतु जलाशय का कार्य करती हैं लेकिन कृषि क्षेत्र में आ रही भीषण समस्याओं के कारण – लोगों ने कृषि कार्य क्षेत्र छोड़ दिया है। इसके परिणामस्वरूप बाढ़ का संकट और बढ़ेगा। अतः कृषि कार्य जारी रखना अनिवार्य किया जाए ताकि बाढ़ से कम से कम क्षति हो सके। डा. एम.एस. स्वामीनाथन समिति ने कुंटड के पारिस्थितिकीय संरक्षण हेतु कई सिफारिशें की हैं। मैं सरकार से इन सिफारिशों को लागू करने का अनुरोध करता हूं।

मैं माननीय मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध करता हूं कि मुआवजे की निर्धारित राशि की समीक्षा की जाए और वर्तमान जीवन निर्वाह को ध्यान में रखते हुए मुआवजे की नई दरें निर्धारित की जाएं।

* भाषण सभा पटल पर रखा गया।

उपाध्यक्ष महोदय : अब माननीय गृह मंत्री जी उत्तर देंगे। उनके उत्तर के पश्चात आप स्पष्टीकरण पूछ सकते हैं और मंत्री महोदय इसका उत्तर देंगे।

गृह मंत्री (श्री शिवराज वि. पाटील) : महोदय, चर्चा बहुत अच्छी रही। मैं चर्चा में भाग लेने वाले सभी माननीय सदस्यों को अच्छे सुझाव देने के लिए बधाई देता हूं। इस वर्ष बाढ़ की स्थिति अत्यंत गंभीर थी। मैंने ऐसे जलमग्न क्षेत्रों का यूपीए की अध्यक्ष, रेल मंत्री, श्री पासवान और अन्य मंत्रियों और बिहार और असम के मुख्य मंत्रियों के साथ हवाई सर्वेक्षण किया था। हमने कई घंटों तक इन क्षेत्रों का सर्वेक्षण किया। हमें जल के अतिरिक्त कुछ भी नजर नहीं आया। यह क्षेत्र समुद्र की तरह दिख रहा था। स्थिति निश्चित रूप से अत्यंत गंभीर थी। हम बाढ़ से प्रभावित लोगों की सहायता करें इसकी पहले भी आवश्यकता थी और अब भी है। इन्हें किस प्रकार की सहायता दी गई है। मेरे लिए आज मुझे जितना समय दिया गया है उसमें विभिन्न राज्यों के लोगों को दी गई सहायता का विस्तृत ब्यौरा देना संभव नहीं हो सकेगा। इसीलिए हमने देश में बाढ़ की स्थिति के संबंध में एक पुस्तिका प्रकाशित कर इसे सभी माननीय सदस्यों को परिचालित कर दिया है। इस पुस्तिका में हमारे देश के विभिन्न राज्यों की स्थिति, उन्हें जारी किये गये धन, राहत प्रदान करने हेतु, उठाए गए कदम और पीड़ित व्यक्तियों को और अधिक राहत प्रदान करने हेतु संभावित उपायों के बारे में बताया गया है। इसलिए मैं सभी राज्यों के संबंध में अलग–अलग सूचना दूं, यह आवश्यक नहीं है। इस पुस्तिका में ही सभी सूचनाएं संक्षेप में दी गई है। इसमें सभी राज्यों के संबंध में सूचना दी गई है। यह अत्यंत उपयोगी है। मेरा माननीय सदस्यों से एकमात्र अनुरोध यह है कि जैसाकि मैंने कल भी कहा था, कृपया इसे पढ़े और आपको वांछित जानकारी मिल जायेगी। इससे आपको यह जानकारी प्राप्त हो जायेगी कि क्या किया जा रहा है क्योंकि यह आरोप लगाया जाता है कि हम बाढ़ की स्थिति पर प्रतिवर्ष सदन में चर्चा करते हैं। ऐसी बात नहीं है। आपको यह जानकारी हो जायेगी कि क्या किया गया है और इस संबंध में क्या किया जा सकता है। इसलिए मेरा यह अनुरोध है कि कृपया इसे पढ़ें। यह केवल 48 पृष्ठों की है। इसे पढ़ने में 20 मिनट से अधिक का समय नहीं लगेगा। मैं आपसे इस बुकलेट को पढ़ने का अनुरोध करता हूं।

इस चर्चा में एक बात जो स्पष्ट रूप से उभर कर सामने आई वह यह है कि हमारे लिए यह आवश्यक है कि देश में बाढ़ की स्थिति से निपटने हेतु दीर्घावधिक उपाय किए जाएं। अभी तक हम अल्पकालिक उपाय करते आए हैं। हम मुआवजा, खाद्यान्न, कपड़े, बर्तन, औषधि, बाढ़ प्रभावित व्यक्तियों के लिए आश्रय से संबंधित कार्य करते आये हैं। दीर्घावधि के उपाय किए जाने चाहिए। इस चर्चा में भाग लेने वाले लगभग सभी माननीय सदस्यों ने इस बात को रखा है और उनके द्वारा कई अच्छे

सुझाव दिए गए हैं। ये सुझाव क्या हैं। उनके अनुसार यथासंभव बांधों, तटबंधों का निर्माण करना, विभिन्न राज्यों से होकर बहने वाली नदियों को जोड़ना, बांधो, नदियों से गाद निकालना, वृक्षारोपण करना, भूमिगत जल भंडारों का पुनर्भरण, ऊंचाई वाले क्षेत्र में मकान बनाना, बाढ़ और अन्य प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित होने सकने वाले क्षेत्रों में खाद्यान्नों और औषधियों का भंडारण करना जैसी नीतियों और योजनाएं बनाना जिनसे इन आपदाओं से निपटने की व्यवस्था सुनिश्चित की जा सके और अन्य उपाय किये जा सकें, जैसे पड़ोसी देशों से बातचीत करना और राज्यों के बीच मतभेद निपटाना, आधुनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग, जलवायु परिस्थितियों का बेहतर पूर्वानुमान करना पर्यावरण के संरक्षण हेतु बलों में परिवर्तन करना स्थायी बल गठित करना आदि।

ये माननीय सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों में से कुछ महत्वपूर्ण सुझाव हैं। मेरे मित्र जल संसाधन मंत्री ने माननीय सदस्यों द्वारा उठाये गये मुद्दों पर विस्तार से उत्तर दिया है। उन्होंने यह विस्तार से बताया है कि भारत सरकार द्वारा क्या किया जा रहा है और सिंचाई मंत्रालय बांध और ऐसी आम चीजों का निर्माण कर रहा है। उन्होंने नेपाल, भूटान और अन्य पड़ोसी देशों के साथ हो रही वार्ता के बारे में बताया है। ये बातें अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। ये ऐसी बातें हैं जिन पर हमें वास्तविक रूप से निर्भर करना होगा। ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि भविष्य में लोग बाढ़ से प्रभावित न हों। मुझे विश्वास है कि मेरे मित्र द्वारा दिए गए विस्तृत भाषण देने के पश्चात मुझे विस्तार से यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में स्थिति पर नियंत्रण रखने हेतु क्या किया जा रहा है।

अब मैं सी आर एफ, एन सी सी एफ से संबंधित बिन्दु और दी जा सकने वाली योजना सहायता पर आता हूं। ऐसा लगता है कि कई माननीय सदस्यों के दिमाग में इस बात को लेकर गलतफहमी है कि सी आर एफ या एन सी सी एफ के अंतर्गत किस प्रकार की सहायता दी जा सकती है। मैं इस सम्मानीय सभा को यह जानकारी देना चाहूंगा कि भारत सरकार आपदा राहत कोष से राज्यों को सहायता प्रदान करने के लिए पांच वर्ष की अवधि के लिए 21,000 करोड़ रुपये अलग से रखती है। इसका अर्थ यह है कि गृह मंत्रालय के पास आपदा राहत कोष से सहायता देने के लिए प्रत्येक वर्ष 4000 करोड़ रुपये उपलब्ध हैं। आपदा राहत कोष क्या है? यह एक प्रकार की तात्कालिक राहत है। मान लीजिए, कहीं बाढ़ आ गई हो या भूकंप आया हो या चक्रवात से देश प्रभावित हुआ हो, तब तात्कालिक राहत प्रदान की जाती है। दी जाने वाली तात्कालिक राहत क्या है? खाद्यान्न उपलब्ध कराए जाते हैं। दवाईयां और इसी प्रकार की अन्य चीजें दी जाती हैं। यही तात्कालिक राहत है। आप उस समय एक दिन के लिए भी इंतजार नहीं कर सकते। आपको तत्काल लोगों के पास जाना होगा और राहत देनी होगी। यह धनराशि तत्काल राहत देने के लिए उपलब्ध है। यह धनराशि भारत सरकार अपने पास नहीं रखती है। दो किस्तों में यह निधि राज्य सरकारों को दे दी जाती है। भारत सरकार ने निर्णय किया है कि किस राज्य को कितनी धनराशि दी जा सकती है और वह राशि प्रत्येक राज्य को पहली और दूसरी किस्त में दी जाती है। वे जिस तरीके से इस राशि का उपयोग करना चाहते हैं, कर सकते हैं। उनके लिए यह आवश्यक नहीं है कि वे भारत सरकार के पास इस राशि का उपयोग करने के लिए स्वीकृति या अनुमति लेने आएं। माननीय सदस्यों को यह बात भली भांति समझ लेनी चाहिए।

परन्तु उन्हें यह बात समझनी होगी कि यह राहत है। यह क्षतिपूर्ति नहीं है। यह लोगों के घरों का पुनर्निमाण करने या उनके पुनर्वास के लिए नहीं है। यह सामान्य तौर पर प्रारंभिक अवस्था में राहत प्रदान करने के लिए है। इसे स्पष्ट रूप से समझा जाना चाहिए। जब यह पुस्तिका यह जानकारी देती है कि प्रत्येक राज्य को किस प्रकार की राशि दी गई है, तब कुछ राज्यों ने कहा है कि यह राशि बहुत कम है और यह कुछ भी नहीं है। इससे कुछ नहीं हो सकता है। परन्तु यह राशि घरों, सड़कों, पुलों और बांधों का निर्माण करने के लिए नहीं है। यह धनराशि राहत प्रदान करने के लिए है। इसे स्पष्ट तौर पर समझा जाना चाहिए।

जब प्रारंभ में यह निधि भारत सरकार और राज्य सरकारों को उपलब्ध कराई गई थी, तब इस सभा में और सभा के बाहर भी चर्चा हुई थी और यह निर्णय लिया गया था कि यह धनराशि पर्याप्त नहीं है एवं और अधिक धनराशि दी जानी चाहिए। इसलिए, राष्ट्रीय आकस्मिक आपदा निधि अस्तित्व में आई। अब यदि कुछ अधिक राशि की आवश्यकता है, तो यह दी जा सकती है। यह राशि देने के लिए कौन सी प्रक्रिया अपनाई जाती है? अपनाई जाने वाली प्रक्रिया यह है कि मान लीजिए बिहार बाढ़ से प्रभावित है। बिहार सरकार यह पता लगाएगी कि कितने घरों को नुकसान हुआ है; सड़कों को कितना नुकसान पहुंचा है; कौन से विद्युत स्टेशनों को नुकसान पहुंचा है; कितने विद्यालयों को नुकसान पहुंचा है; कितने अस्पतालों को नुकसान पहुंचा है; और तब वे प्रत्येक ग्राम से, प्रत्येक तालुका से, प्रत्येक जिले से जानकारी ले सकते हैं और वह जानकारी राज्य सरकार द्वारा भारत सरकार को भेजी जाती है और भारत सरकार इस संबंध में कृषि मंत्रालय, गृह मंत्रालय और अन्य संगत मंत्रालयों के अधिकारियों की एक समिति गठित करती है। ये अधिकारी वहां जाकर स्थिति का जायजा लेते हैं। वे वापस आते हैं और उसके बाद वे कृषि मंत्री, गृह मंत्री, वित्त मंत्री, योजना मंत्री और एन डी सी के अध्यक्ष को शामिल कर गठित की गई उच्च स्तरीय समिति को जानकारी देते हैं कि उन्हें कितनी धनराशि दिए जाने की आवश्यकता है। यदि वे इस निष्कर्ष पर पहुंचते हैं कि और खाद्य पदार्थ और

[डा. के.एस. मनोज]

निधियां दिए जाने की आवश्यकता है, तो वह धनराशि उन्हें उपलब्ध कराई जाती है। जब वित्त मंत्री बैठक में भाग ले रहे होते हैं, तब वह कहते हैं कि यह राशि उपलब्ध कराई जाएगी। कृषि मंत्री भी वहां बैठे हुए होते हैं और वह कह सकते हैं कि खाद्यान्न उपलब्ध हैं और वे दिए जाएंगे। स्वास्थ्य मंत्री कह सकते हैं कि किस प्रकार की चिकित्सा सुविधा दी जा सकती है। यह दूसरा कदम है जिसका लोगों की सहायता करते समय अनुसरण किया जाता है।

इसके बाद पुनर्वास और पुनर्निमाण आता है, जो काफी बड़ा कार्य है। जब सूनामी लहरें आई, तब हमें इन तीनों चरणों से गुजरना पड़ा। पहला कदम राहत पहुंचाना था; दूसरा कदम उन्हें और राहत देने का था जो उन्हें निर्माण और पुनर्वास की अवधि के बीच होने वाली कठिनाइयों और उन पर आई आपदा से उबरने में सहायता कर सकता है।

तृतीय चरण यह है कि प्रत्येक सरकार यह पता लगाएगी कि घरों का पुनर्निमाण करने, सड़कों का पुनर्निमाण करने, जल आपूर्ति प्रणाली का पुनर्निमाण करने, विद्युत उत्पादन करने वाले स्टेशनों का पुनर्निमाण करने इत्यादि के लिए सरकार को किस प्रकार से राशि की आवश्यकता होगी। यह राशि करोड़ों में होती है। सूनामी के लिए हमने लगभग 10,000 करोड़ रुपए की राशि राज्यों को दी। इस प्रकार की राशि गृह मंत्रालय या कृषि मंत्रालय या योजना मंत्रालय या वित्त मंत्रालय द्वारा नहीं दी जाती है। परन्तु जब वे घरों, सड़कों और इस प्रकार की कई चीजों के पुनर्निर्माण के लिए योजना बनाते हैं, तब वह योजना भारत सरकार के पास भेजी जाती है और इस योजना की जांच योजना मंत्रालय द्वारा की जाती है। वर्तमान में, चूंकि हमने राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण बनाया है, यह इसकी जांच करता है और हजारों करोड़ रुपए दिए जाते हैं। परन्तु हम मुख्यमंत्री या किसी अन्य व्यक्ति से इस आशय का कोई पत्र प्राप्त होने पर ही हजारों करोड़ रुपए नहीं दे सकते कि हमें 1000 करोड़ रुपए की आवश्यकता है अतः आप कृपया यह राशि हमें दे दें। हम इस सभा के प्रति जवाबदेह हैं। नियंत्रक और महालेखापरीक्षक भी इन मामलों पर गौर करते हैं। यदि कोई योजना प्रस्तुत की जाती है, और उस योजनाा की योजना मंत्रालय द्वारा जांच की जाती है और उसे स्वीकृति दे दी जाती है तो वह मामला मंत्रिमंडल के पास भेजा जाता है और तब राशि दी जाती है।

अब, हमें उस तंत्र को समझना होगा जिसे हमने आपदा – बाढ़ या दुर्लभता या चक्रवात या भूकंप या कोई अन्य प्रकार की आ सकने वाली आपदा से प्रभावित होने वाले लोगों की मदद करने के लिए बनाया है। इसे स्पष्ट तौर पर समझना होगा। दुर्भाग्यवश संसद में मेरे साथियों ने अनुसरण की जाने वाली प्रक्रिया की और ध्यान नहीं दिया है। इसी कारण से और इसी कारणवश कठिनाइयां उत्पन्न होती हैं। मुझे खेद है कि बहुत कम सदस्यों ने इस विषय पर अपने विचार व्यक्त किये हैं और सदस्य आज सदन में उपस्थित नहीं हैं। यदि मैंने ये बातें उन्हें विस्तार से बताई होती, और यदि उन्होंने मेरी आज की बात सुनी होती, तब संभवतः अगले वाद–विवाद में वे उसी बिन्दु को न उठा पाते। इसका कारण यह है कि उन्होनें उस प्रक्रिया की ओर ध्यान दिया है जिसका अनुसरणा किया जाता है। यहां कुछ गलतफहमी है। यदि वह गलतफहमी दूर हो जाती है तो हमें अच्छा–प्रबंधन में सहायता करने में कोई कठिनाई नहीं होगी।

महोदय हम लोग कई चीजों के बारे में बोलते रहे हैं। विगत तीन वर्षों के दौरान हुई सबसे महत्वपूर्ण बात जिसे स्पष्ट रूप से समझने की आवश्यकता है, यह है कि हमने आपदा प्रबंधन अधिनियम पारित किया है। संसद ने आपदा प्रबंधन अधिनियम पारित कर दिया है। इस अधिनियम में बाढ़, चक्रवात, भूकम्प एवं अन्य कई प्रकार की आपदाओं से निपटने के लिए उपबंध किए गए हैं। इस आपदा प्रबंधन अधिनियम में यह उपबंधित है कि राष्ट्रीय स्तर पर एक राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण होगा। पूर्व थलसेना अध्यक्ष राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण के सभापति नियुक्त किए गए हैं। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण द्वारा बाढ़ चक्रवात, भूकम्प एवं ऐसी अन्य आपदाओं से निपटने के लिए नीतियां, योजनाएं तथा नियम बनाए जाने की उम्मीद है। यदि असम, अरुणाचल प्रदेश, पश्चिम बंगाल एवं बिहार बाढ़ से प्रभावित होते हैं, तो वे प्रत्येक वर्ष बाढ़ से प्रभावित होने वाले क्षेत्र, भूकम्प–प्रवण क्षेत्र तथा चक्रवात–प्रवण क्षेत्रों को दर्शानेवाला नक्शा तैयार कर चुके हैं। वे योजनाएं एवं नक्शा तैयार कर चुके हैं तथा उन्होंने इस संबंध में की जाने वाली कार्रवाई के संबंध में सुझाव दिए हैं। उन्हें प्राधिकार दिया गया है।

महोदय, मेरे साथी यहां उपस्थित हैं। यदि वह अरूणाचल प्रदेश में ब्रह्मपुत्र नदी पर कोई बांध बनवा रहे हैं, तो इस संबंध में सिंचाई मंत्रालय से उम्मीद है कि वह बांध इतना मजबूत बनाया जाए कि उसमें किसी भी मात्रा में पानी धारित हो सके या प्रवाहित हो सके और पश्चिम बंगाल तथा अन्य क्षेत्र में बाढ़ नहीं आए तथा पानी को अन्यत्र निकाला जा सके। इस राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण को सिंचाई मंत्रालय को यह सुझाव देने का अधिकार दिया गया है कि बांध निर्माण के लिए तैयार की गई योजनाएं ऐसी होनी चाहिए जिससे संभावित बाढ़ को रोका जा सके। यह एक प्रकार का समन्वय है। वह ऐसा निकाय है जिससे परामर्श लिया जा सकता है। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण को योजना आयोग एवं वित्त मंत्रालय से बात करने एवं कहने का प्राधिकार दिया गया कि इस प्रयोजन के लिए सिंचाई मंत्रालय को धन दिया जाना

चाहिए। वे लोग यही कर रहे हैं। शायद उसे और अधिक तेजी से काम करना होगा। सदस्य काफी उत्साहित हैं लेकिन इसके लिए हमें प्रशासनिक तंत्र स्थापित करना होगा और इसमें कुछ समय लग रहा है। हमें स्वीकृति लेनी होगी तथा अधिकारी नियुक्त करने होंगे। हमें यह करना होगा।

हम यहीं नहीं रूक रहे हैं। इसे ठीक से समझने की जरूरत है। राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन अधिनियम में राज्य आपदा प्रबंधन प्राधिकरण की स्थापना के लिए उपबंध किया गया है और मेरे विचार से प्राधिकरण का अध्यक्ष राज्य का मुख्यमंत्री होता है। उन्हें अपने अपने राज्यों के लिए योजनाएं बनानी होगी ताकि बाढ़ न आए और भूकम्प एवं चक्रवात तथा अन्य आपदाओं से प्रभावित लोगों की सहायता की जा सके। मुझे यह कहते हुए खेद है कि कुछ राज्यों ने अभी तक राज्य आपदा प्रबंधन प्राधिकरण का गठन नहीं किया है। कुछ राज्यों में इसका गठन किया गया है और कुछ राज्यों में नहीं किया गया है। यह अधिनियम हमें यहीं नहीं रोकता है। इसमें जिला स्तर पर भी जिला कलेक्टर तथा अन्यों की अध्यक्षता में जिला आपदा प्रबंधन प्राधिकरण के लिए उपबंध किए गए हैं। अधिकांश राज्यों में इसका भी गठन नहीं किया गया है। तत्पश्चात् चतुर्थ स्तर पर स्थानीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण का भी प्रावधान है। किसी बहुत बड़े शहर या किसी कस्बे या किसी गांव के लिए एक स्थानीय आपदा प्रबंधन प्राधिकरण होगा। इस अधिनियम में उपबंध किया गया है कि इन सब चीजों से निपटने के लिए आपदाओं से निपटने के लिए राष्ट्रीय, राज्य तथा जिला स्तरीय प्राधिकरण स्तर पर एक कोष होगा।

सौभाग्यवश संसद ने इस कानून को पारित कर दिया है तथा इस प्राधिकरण की स्थापना के लिए राज्य सरकारों तथा जिला निकायों को प्राधिकृत कर दिया है लेकिन दुर्भाग्य की बात यह है कि प्राधिकरणों की स्थापना नहीं की जा रही है। अतः सभी माननीय सदस्यों से अनुरोध है कि वे अपने अपने राज्यों एवं जिलों में इसकी स्थापना सुनिश्चित करें। उनको इस प्रयोजन के लिए निधियां एवं कई अन्य उपस्कर तथा संबंधित अन्य सभी सुविधाएं दी जाएंगी और वे यह कार्य करने में सक्षम हो सकेंगे।

यह भी सुझाव दिया जाता है कि इस प्रयोजन के लिए एक बल का गठन किया जाना चाहिए। जब कभी आपदा आती है, हमारे रक्षा बल बहादुरी से सामने आते हैं और वे अपने जान के खतरे का सामना करने के लिए मनोवैज्ञानिक रूप से तैयार रहते हैं। वे जाकर लोगों की सहायता करते हैं। इस अधिनियम के अंतर्गत उपबंध किया गया है कि आपदा–प्रभावित लोगों को सहायता करने के लिए विशेष रूप से एक बल का गठन किया जाएगा।

इस प्रयोजन के लिए अर्द्ध–सैनिक बलों के आठ बटालियनों को नियत किया गया है। इसका तात्पर्य यह है कि 8000 लोगों को इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से प्रशिक्षित किया जाता है और आवश्यकतानुसार वे विभिन्न जगहों पर ले जाये जाते हैं। असम और बिहार में अर्द्ध–सैनिक बलों ने वहां के लोगों की सहायता की। बिहार, असम, महाराष्ट्र एवं अन्य स्थानों पर उन्होंने सराहनीय कार्य किये हैं। वे अपने जीवन को खतरे में डालते हैं, वे नदी में कूद कर लोगों की जान बचाते हैं। उनके द्वारा किए गए कार्य को सार्वजनिक किया जाना चाहिए और हमें इस बल का उपयोग करना चाहिए।

देश की सहायता करना किसकी जिम्मेदारी है? आप मुझे यह कहने की अनुमति दें कि संविधान के अंतर्गत हमारे पास केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकारें हैं। अब संविधान के अंतर्गत जिला निकाय एवं पंचायती राज संस्थाओं को भी मान्यता मिली हुई है। हम सभी जानते हैं कि एक संघ सूची एवं राज्य सूची होता है। संघ सूची में उल्लिखित सभी विषय केवल केन्द्र सरकार के क्षेत्राधिकार में आते हैं। राज्य सूची में उल्लिखित सभी विषय केवल राज्यों के ही क्षेत्राधिकार में आते हैं। समवर्ती सूची में शामिल विषयों पर केन्द्र सरकार तथा राज्य सरकारें दोनों कार्रवाई कर सकते हैं।

यहां थोड़ी सी भ्रम की स्थिति है। मेरे साथी का यह कहना बिल्कुल ठीक था कि भारत सरकार बांधों का निर्माण नहीं कराती है।

भारत सरकार बहुत बड़े बांधों अथवा बड़े बांधों का निर्माण करने के लिए अनुमति प्रदान करती है। मझोले एवं छोटे बांधों का निर्माण करने की अनुमति के लिए प्रस्ताव भारत सरकार के पास नहीं भेजे जाते हैं। केवल बड़े बांधों के प्रस्ताव भारत सरकार के पास आते हैं। इस प्रयोजन के लिए केन्द्रीय जल आयोग के अंतर्गत एक समिति का गठन किया गया है। इस समिति का काम यह जांच करना है कि क्या पानी उपलब्ध है, क्या तैयार की गई योजना ठीक है या नहीं और उसके बाद अनुमति दी जाती है। लेकिन बांध का निर्माण राज्य सरकार द्वारा किया जाता है, न कि केन्द्र सरकार द्वारा। यह बात नहीं समझ आती है। यदि बांध का निर्माण नहीं किया जाता है तो हम अपने साथियों से नहीं पूछ सकते कि उन्होंने बांध का निर्माण क्यों नहीं किया है। राज्य सरकार का कार्य इस योजना को तैयार करना और इसे जांच के लिए केन्द्र सरकार के पास भेजना है और वित्त मंत्रालय और योजना मंत्रालय द्वारा इसे अनुमोदित कर दिये जाने पर बांध का निर्माण राज्य सरकार करती है।

यही स्थिति कानून एवं व्यवस्था के मामले में भी है। क्या राज्य में होने वाली किसी भी घटना के लिए केन्द्र सरकार और केन्द्रीय गृह मंत्रालय जिम्मेदार है? महोदय, ऐसा नहीं है। मैं किसी भी राज्य में उसकी अनुमति के बिना एक भी पुलिसकर्मी नहीं भेज सकता हूं। और जब मैं उन्हें वहां भेजता हूं तो मैं उन्हें वहां उनकी तैनाती नहीं कर

[डा. के.एस. मनोज]

सकता। मैं यह नहीं कह सकता हूं कि वे फलां फलां स्थान पर जाएं। यह कार्य किया जाना है क्योंकि यह कार्य अनन्य रूप से राज्य सरकार के पास है। जब तक हम इस प्रकार कार्य का विभाजन नहीं समझ सकते, तब तक हम इन प्रयोजनों के लिए परस्पर मिलकर किये जाने वाले कार्यों में सहयोग एवं समन्वय करना अत्यंत कठिन होगा। यह बात नहीं समझी जाती है, और हर बार संसद सदस्य कहेंगे कि भारत सरकार जिम्मेवार है और राज्य सरकार के विधायक कहेंगे कि राज्य सरकार जिम्मेदार है। इसमें एक प्रकार का भ्रम है जिससे बचने की आवश्यकता है। लेकिन इसी के साथ साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि कुछ माननीय सदस्यों ने अत्यंत अच्छा सुझाव दिया है। उन्होंने कहा था कि बिहार सरकार नदियों को जोड़ना चाहेगी। किसी भी प्रकार इसे करें। उन्हें ऐसा करने की अनुमति देने में कोई कठिनाई नहीं होगी और यदि वे योजना तैयार करते हैं तो सिंचाई मंत्रालय निश्चय ही इस पर ध्यान देगा और यदि वे अन्य राज्यों को प्रभावित किए बिना अपने राज्य में नदियों को जोड़ना चाहते हैं तो अनुमति दी जा सकती है। मान लीजिए यदि दो राज्यों के बीच की नदियों को जोड़ना है, यदि बिहार, उड़ीसा और आन्ध्र प्रदेश की नदियों को जोड़ना है तो यह भारत सरकार की जिम्मेदारी होगी क्योंकि यह अन्तर्राज्यीय मामला है और यह राज्य सरकार का मामला नहीं है। इसे स्पष्ट अर्थों में समझा जाना है। मान लीजिए इस मामले पर हम नेपाल सरकार या भूटान सरकार या चीन सरकार या पाकिस्तान सरकार से बात करनी है तो यह भारत सरकार बात करेगी, न कि सिंचाई मंत्री या गृह मंत्री। विदेश मंत्री और सिंचाई मंत्री मिलकर बात करेंगे। यह जिम्मेदारी केन्द्र सरकार को उठानी है। यानेकि मेरा कहना यह है कि केन्द्र सरकार लोगों को सहायता करने की अपनी जिम्मेदारी से नहीं बच सकती है। केन्द्र सरकार की जिम्मेदारी है लेकिन यह जिम्मेदारी किस क्षेत्र में है यह बात अच्छी तरह समझनी है। यदि इसे अपने संविधान के अधीन स्पष्ट रूप से नहीं समझा जाता है, तो हम स्थितियों को गलत समझेंगे और हम एक दूसरे से अनावश्यक रूप से यह कहते हुए झगड़ेंगे कि आपने यह नहीं किया है, मैंने यह नहीं किया है या मैंने यह किया है और आपने यह कहा है। इस प्रकार की बातों को समझने की आवश्यकता है। संसद में यह बात अधिक महत्वपूर्ण है कि इस विभाजन को समझा जाए जिसकी व्यवस्था हमने नहीं संविधान के निर्माताओं ने की है। इसे किसी कानून ने नहीं विहित किया है। बल्कि यह स्वयं संविधान में है और यदि हम, हमारी सहायता के लिए बनाई गई इस व्यवस्था को समझ लेते हैं, तो हमारे लिए यह कार्य करना आसान होगा।

अन्त में, महोदय, मैं एक बात स्पष्ट कर देना चाहता हूं कि हम राज्य सरकारों के साथ सहयोग करके कार्य करेंगे। हम इन कठिनाइयों पर विजय प्राप्त करेंगे। सौभाग्य से, भारत इस प्रकार की कठिनाइयों पर विजय प्राप्त करने में पर्याप्त रूप से सक्षम है। इसके लिए सुस्पष्ट समझ की जरूरत है और सौभाग्य से हमारे पास इस तरह की सुस्पष्ट समझ है। भारत सरकार प्रत्येक राज्य के साथ बात कर रही है और प्रत्येक राज्य भारत सरकार के साथ बात कर रहा है। हमारे सामने कोई समस्या है ही नहीं। यदि उन्होंने कोई गलत की है तो हमने उन्हें बता दिया है और यदि हमने कोई गलती की है तो उन्होंने यह बात हमारी जानकारी में ला दी है और हमारे लिए उन्हें दूर करना संभव हुआ है। इस प्रकार के सहयोगपूर्ण प्रयास की आवश्यकता है। केन्द्र, राज्यों और जनता के बीच सहयोग की आवश्यकता है। मुझे विश्वास है कि संसद और राज्य विधान मंडल, केन्द्र सरकार और राज्य सरकार और जनता के बीच सहयोग से हमें मदद मिलेगी और हम इन मतभेदों और समस्याओं पर विजय प्राप्त कर सकेंगे। अतः अपने साथी द्वारा दिए गए विस्तृत भाषण और मेरे द्वारा दिए गए संक्षिप्त विवरण के बाद, मेरे विचार से इससे अधिक कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है।

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे क्लैरीफिकेशन के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैंने पूरी संजीदगी से माननीय गृह मंत्री जी और माननीय जल संसाधन मंत्री जी को सुना है। जो तकनीकी बात है, संवैधानिक प्रावधान है या डिजास्टर मैनेजमेंट एक्ट के तहत प्रावधान है, उसके तहत डिजास्टर मैनेजमेंट अथॉरिटी बनाने की बात अपने आप स्टेट गवर्नमेंट से जुड़ी हुई है। इसके लिए वे प्लानिंग करेंगे, योजना बनाएंगे और उसके बारे में आपसे कंसल्ट करेंगे।

लेकिन हम बड़े बांधों की बात करना चाहते हैं, जिसमें नेपाल और भारत दोनों इन्वॉल्व हैं। हाई लेवल डैम बनाने के लिए भारत सरकार और नेपाल सरकार में वर्ष 2001 में बात हुई थी। उस वार्ता में यह तय हुआ था कि नेपाल से सात जगहों पर जाइंट प्रोजेक्ट कार्यालय खोले जायेंगे और दोनों देशों के इंजीनियर्स के सहयोग से डीपीआर तैयार की जायेगी। इसके लिए दसवीं पंचवर्षीय योजना में करीब 30 करोड़ रुपए और फिर करीब 34 करोड़ रुपए, दोनों मिलाकर कुल 64 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं, जिसमें सर्वे कराया जाएगा, डीपीआर तैयार की जाएगी और कर्मियों की तनख्वाह दिए जाना भी शामिल है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप केवल प्रश्न करें।

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : राहत के बारे में गृह मंत्री जी ने जो

सीआरएफ और एनसीसीएफ के तहत आबंटित राशि के बारे में बताया, उससे तो हम सहमत हैं कि राष्ट्रीय आपदा कोष में 21,000 करोड़ रुपए और दूसरे कोष में 25,000 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। मैं समझता हूं कि जब बाढ़ आती है तो सरकार को बाढ़ से प्रभावित लोगों को राहत पहुंचाने के लिए तुरंत नकद भुगतान करना पड़ता है, क्योंकि बाढ़ से सांप के काटने से और पानी में डूब जाने से अत्यधिक जानें जाती हैं। विभाग की ओर से हमें जो प्राकृतिक आपदा के विषय में पुस्तिका दी गई है, यह एक अच्छा प्रयास है। हम इसकी ताईद करते हैं। यह तो हुई राहत देने की बात, लेकिन यह कोई स्थाई रेमेडी नहीं है। यह तात्कालिक जीवन रक्षा के लिए दवाएं और खाद्यान्न आदि उपलब्ध कराने की बात है। इससे लोग पुरुषार्थविहीन भी बनते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आप क्या चाहते हैं, यह पूछें?

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव : बाढ़ से रोकथाम के लिए दीर्घकालीन उपायों को प्राथमिकता देनी चाहिए। उसके लिए मल्टी पर्पज हाई लैवल डैम बनाए जाएं। इस कार्य के लिए दोनों देशों की सहमति से नेपाल में सात जगहों पर जेपीओ खोले गए हैं, उनमें डीपीआर समयबद्ध कार्यक्रम तय करके बनाई जाए। अगर हाई लेवल डैम बनेंगे तो इससे बिजली भी पैदा होगी, जिससे बिहार ही नहीं, अन्य प्रदेश भी लाभांवित होंगे।

बिहार में तीसरी बार विनाशकारी बाढ़ आई है। हम इसकी संवेदनशीलता को बयान नहीं कर सकते। मैं सरकार से स्पेसिफिक जानना चाहता हूं कि जेपीओ में कब तक सरकार डीपीओ तैयार करेगी और कब तक लागू होगी? अगर समयबद्ध कार्यक्रम के अनुसार डीपीआर सरकार तय कर रही है तो उसकी प्रगति क्या है? यह बहुत गम्भीर मामला है।

उपाध्यक्ष महोदय : सीरियस होने की वजह से ही तो इस विषय पर 10–12 घंटे बहस हुई है।

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : उपाध्यक्ष जी, यहां पर दोनों संबंधित मंत्री जी मौजूद हैं। सोज़ साहब भी बैठे हैं और पाटील साहब भी विराजमान हैं। हमारे राज्य में उज्ज नामक नदी है। उससे हमें हर साल काफी नुकसान होता है। उसमें कोई वाटर ट्रीटी नहीं है। उस पर बांध बनाने के लिए योजना बनाई गई थी। मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि क्या आप उस योजना को ले रहे हैं? अगर उस योजना पर काम हो जाए तो हमारे यहां बाढ़ रुक जाएगी, करीब 14,000 हेक्टेयर जमीन की सिंचाई हो सकेगी और 280 मेगावाट बिजली भी पैदा होगी।

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार (बंगलौर दक्षिण) : महोदय, मैं यह अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत धन्यवाद करता है। मैं माननीय मंत्री से स्पष्टीकरण मांगना चाहता हूं। यूएन द्वारा भी इस बार बाढ़ को यादाश्त में अब तक की सबसे भीषण बाढ़ बताया गया है। आपने यह ठीक ही कहा कि पिछली बार जब देश के विभिन्न भागों में बाढ़ आई। सुनामी पीड़ितों के लिए और महाराष्ट्र के मुंबई और अन्य स्थानों के लिए भारत सरकार ने सीआरएफ और एनसीसीएफ से हजारों करोड़ रुपये की सहायता के अतिरिक्त असाधारण राहत प्रदान की थी। इसलिए मैं एक स्पष्टीकरण मांगना चाहता हूं। देश में आई अब तक की इस सबसे भयंकर बाढ़ का विचार करते हुए मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या भारत सरकार सर्वाधिक प्रभावित राज्यों कर्नाटक, आन्ध्र प्रदेश, केरल आदि के लिए असाधारण राहत पैकेज देने पर विचार कर रही है।

नदियों को परस्पर जोड़े जाने के संबंध में, श्री सुरेश प्रभु के कार्यदल के प्रतिवेदन में यह बताया गया है नदियों को परस्पर जोड़ने से बाढ़ में 30 प्रतिशत तक की कमी आएगी। इसमें यह भी कहा गया है कि लगभग 8 करोड़ एकड़ भूमि की सिंचाई हो सकेगी और 44 हजार मेगावाट बिजली पैदा की जा सकेगी ...*(व्यवधान)* इसलिए इसको क्रियान्वित करने के लिए क्या समय सारणी है?

सायं 7.00 बजे

श्री एम. शिवन्ना (चामराजनगर) : मैं श्री अनंत कुमार जी की बात का समर्थन करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन (त्रिचूर) : महोदय, मैं दो विशिष्ट प्रश्न पूछना चाहता हूं। महोदय, केरल सरकार द्वारा आंकड़ों और अन्य सभी बातों के आधार पर यह अनुमान लगाया गया है कि केरल राज्य को 1500 करोड़ रुपए की हानि हुई है और हमने एनसीसीएफ से 3562 करोड़ रुपए की मांग की है। मानदंडों के अनुसार सभी विवरण देते हुए इसकी मांग की गई है। कृतक बल ने हमारे क्षेत्र का दौरा किया है और इसे कई स्थानों पर ले जाया गया। आप कृपया यह बताएं कि क्या यह धनराशि दी जायेगी अथवा कब दी जायेगी। यह एक बात है।

दूसरे, महोदय, हमारे यहां समुद्री कटाव की समस्या है। केरल का समूचा तट समुद्र तट है और समुद्री कटाव हम सभी के लिए एक बड़ी समस्या है। पर्वतीय क्षेत्रों में भूस्खलन होता है। ये दोनों बातें आपदा प्रबंधन विधेयक में राष्ट्रीय आपदाओं की सूची में शामिल नहीं है। इन्हें विधेयक में आपदा नहीं माना गया है। मैं अपनी बात उन्हें यह अनुरोध करते हुए समाप्त कर रहा हूं कि क्या मंत्रालय समुद्री कटाव और भूस्खलन को आपदा के रूप में शामिल करने के लिए अधिनियम में संशोधन करने का प्रस्ताव करेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : डा. के.एस. मनोज, श्रीमती सी.एस. सुजाता और श्रीमती पी. सती देवी को श्री चन्द्रप्पन द्वारा उठाए गए मामले के साथ एसोसिएट करने की अनुमति दी जाती है।

[हिन्दी]

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति जी, बाढ़ प्रतिवर्ष आती है और प्रतिवर्ष सदन में इसकी चर्चा भी होती है। मेरा क्षेत्र दोआबा है और जब वहां बाढ़ आती है तो मछुआरों और गरीब लोगों के मकान गिर जाते हैं, तिल्ली, शक्करकंद और मूंगफली की उनकी फसल बर्बाद हो जाती है। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या सांसद निधि से उन्हें सहायता देने का प्रावधान इसमें करेंगे क्योंकि यह प्राकृतिक आपदा में आता है।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) : मैं अपने को शैलेन्द्र कुमार जी के साथ एसोसिएट करता हूं।

श्री राजनरायण बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.) : उपाध्यक्ष जी, मैं भी अपने को शैलेन्द्र कुमार जी के साथ एसोसिएट करता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय : ठीक है, आप दोनों को शैलेन्द्र कुमार के साथ एसोसिएट किया जाता है।

[अनुवाद]

श्री खारवेल स्वाईं (बालासोर) : इस वर्ष मेरे क्षेत्र में विकट बाढ़ के दौरान मुझे एक नया अनुभव हुआ है। उड़ीसा सरकार ने अपने एसयूआरआई कोष से पक्की सड़कों का निर्माण किया है। सड़क की लम्बाई कम हो सकती है, लेकिन उड़ीसा सरकार ने पक्की सड़कों का निर्माण किया है। बाढ़ के दौरान पक्की सड़कें ही एकमात्र स्थान थी जहां उस समय लोग रह सकते थे, वे वहां खाना पकाते थे और अपने मवेशियों को भी रखते थे। अतः क्या भारत सरकार ऐसी राष्ट्रीय नीति तैयार करेगी कि इन बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों में, चाहे जितना भी धन उपलब्ध हो, केवल पक्की सड़कों, का ही निर्माण किया जायेगा, अन्य किसी सड़क का नहीं। महोदय, क्या यह संभव है।

श्री वरकला राधाकृष्णन (चिरायिंकिल) : माननीय गृह मंत्री जी संविधान के अंतर्गत प्रत्येक संस्था को सौंपे गए कर्त्तव्यों और जिम्मेवारियों का विवरण दे रहे थे। इस क्रम में मैं उनका ध्यान इस सभा में कतिपय बातों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। बात यह है कि प्रकृति संहारक की भूमिका निभा रही है। किसी संघारक हमले की तरह प्रकृति आपदा के माध्यम से जानमाल की हानि कर रही है। लोगों को हुई हानि अत्यंत व्यापक और चिंताजनक है।

अब मैं समझता हूं कि एक आपदा प्रबंधन तंत्र गठित है। इसे भूस्खलन, बाढ़ इत्यादि जैसी प्राकृतिक आपदाओं की स्थिति से निपटने हेतु एक स्थायी व्यवस्था के रूप में बनाया जाना चाहिए।

इसके पश्चात् मैं यह कहना चाहता हूं कि राहत संबंधी उपायों में सहायता करने हेतु विभिन्न राज्यों के प्रति भेदभावपूर्ण रवैया अपनाने के संबंध में कई शिकायतें हैं। संसाधन केन्द्र के पास है। यह सच्चाई है कि ऐसी स्थिति से निपटने हेतु राज्यों के पास पर्याप्त संसाधन नहीं हैं। अतः इस मामले में केन्द्र को अत्यंत लचीला रवैया अपनाना चाहिए और किसी भी स्थिति में किसी राज्य सरकार से भेदभावपूर्ण रवैये की शिकायत नहीं आनी चाहिए। जहां तक मेरे राज्य केरल का प्रश्न है, केन्द्रीय जांच दल ने भी विलंब से दौरा किया। वे बाढ़ आने के तत्काल बाद नहीं आये। अतः ऐसी कोई व्यवस्था निश्चितरूप से होनी चाहिए कि आपदा की स्थिति में केंद्र द्वारा तत्काल राहत संबंधी उपाए किए जाने चाहिए।

आपदा आने की स्थिति में अधिकारी वर्ग भी अपने कर्तव्यों का पालन उचित रूप से नहीं कर रहे हैं। जिला समाहर्त्ता और अन्य अधिकारी गण इसका नेतृत्व करने में असफल रहते हैं और केवल प्रभावित व्यक्ति को ही इस त्रासदी से निपटना पड़ता है। अतः मैं केंद्र सरकार से अनुरोध करता हूं कि अधिकारीगण को इस प्रकार प्रशिक्षित किया जाए ताकि वे मामले को गंभीरतापूर्वक लें और कभी भी ऐसी स्थिति आने पर इससे प्रभावी रूप से निपटें।

श्री प्रद्योत पात्रा (मिदनापुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से केवल दो स्पष्टीकरण चाहता हूं।

सबसे पहले ऐसी रिपोर्ट आयी है कि 22 राज्य बाढ़ से प्रभावित हैं और इससे कृषि क्षेत्र और किसान सबसे अधिक प्रभावित हुए हैं। अतः मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार बाढ़ प्रभावित क्षेत्रों के किसानों द्वारा लिए गए कृषि ऋण को माफ करने पर विचार कर रही है।

दूसरे कई स्थानों पर राष्ट्रीय राजमार्ग और स्वर्णिम चतुर्भुज कई राज्यों में बाढ़ का कारण बने हैं। अतः मैं जानना चाहता हूं कि क्या राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्रालय इस मामले को गंभीरता से लेगा।

[हिन्दी]

श्री राम कृपाल यादव : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी ने बहुत विस्तार से खास तौर पर बिहार के बारे में चर्चा की है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप कृपया प्रश्न पूछिए। श्री डी.पी. यादव जी भी बोले थे, आपका प्रश्न क्या है?

श्री राम कृपाल यादव : उपाध्यक्ष महोदय, मैं प्रश्न पर ही आ रहा हूं। माननीय मंत्री जी ने स्वयं कहा है कि बिहार की दीर्घकालिक समस्या के लिए प्रयास हो रहे हैं। नेपाल सरकार से बात करनी है, उसके लिए तीन विभागों का महत्वपूर्ण योगदान है। विदेश मंत्रालय की चर्चा मंत्री जी ने स्वयं की है। इसके साथ गृह मंत्रालय और जल संसाधन मंत्रालय, इन विभागों का आपस में सहयोग होगा, तभी नेपाल सरकार से बात करके, जो डैम बांधने की बात कही जा रही है, उसका समाधान निकल पाएगा। जिसके लिए राशि भी आबंटित की गई है और जल संसाधन मंत्रालय अपना काम कर रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय : राम कृपाल जी, आप प्रश्न पूछिए।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं भाषण नहीं कर रहा हूं और अपने प्रश्न पर आ रहा हूं। मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि क्या गृह मंत्रालय, विदेश मंत्रालय और जल संसाधन मंत्रालय मिल कर कोर्डिनेशन कमेटी बनाएगी, समय–समय पर जो प्रोग्रेस हो रही है, मीटिंग करके, नेपाल से बात करके हाई डैम बनाने की बात चल रही है, उस पर कार्यवाही करे? कोई नोडल मिनिस्ट्री बना दे, जो समय–समय पर इस काम पर ध्यान दे।

महोदय, मेरा एक और छोटा सा प्रश्न है। मंत्री जी ने स्वयं जा कर देखा है और बातया है कि वहां समुद्र सा दृश्य दिखाई दे रहा था। माननीय मंत्री जी से मैं निवेदन करूंगा कि करोड़ों–अरबों रुपयों की क्षति हुई है और जैसा कि मुझे जानकारी है, तात्कालिक रूप से आपने राशि भी आबंटित की है। मैं आपसे यह जानना चाहूंगा कि सीआरएफ और एनसीएफ में बिहारवासियों को राहत पहुंचाने के लिए तात्कालिक रूप से कितनी राशि अभी तक आबंटित की गई है?

[अनुवाद]

श्रीमती तेजस्विनी श्रीरमेश : महोदय, ग्रेटर बेंगलूर में पर्याप्त पेय जल का अभाव है। मैं माननीय जल संसाधन मंत्री से जानना चाहती हूं कि उस क्षेत्र में पर्याप्त पेय जल उपलब्ध कराने हेतु कोई प्रस्ताव है। पिछली बार मैंने यह मांग सदन में उठाई थी और संगम के समीप कावेरी नदी पर मेरे संसदीय क्षेत्र में बांध का निर्माण करने का सुझाव दिया था। यह कोयम्बटूर को भी जोड़ेगा और इससे दोनों राज्यों, विशेषकर बैंगलोर के लोगों को लाभ पहुंचेगा।

दूसरा, मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या मैं अपने संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास निधि से उन लोगों के घरों का निर्माण करा सकता हूं जिनके घर बाढ़ में बह गए हैं। महोदय, मैं माननीय गृह मंत्री जी का ध्यान इस ओर भी आकृष्ट करना चाहूंगा कि मेरे राज्य कर्नाटक के चिकमंगलूर में नक्सलवाद बढ़ रहा है और ऐसी कई घटनाएं वहां हो चुकी हैं। क्या इस समस्या का प्रभावी ढंग से निदान करने के लिए केन्द्र से कोई मदद मिली है?

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : उपाध्यक्ष महोदय, पिछले साल महाराष्ट्र में जब बाढ़ आई थी तो काफी मदद मिली थी लेकिन माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक मीटिंग में बताया था कि जहां सुनामी से नुकसान हुआ था, वैसे ही वहां रिहैबिल्टेशन करेंगे। मेरे जिले में बाढ़ के कारण मकान बह गए लेकिन अभी तक एक मकान नहीं बना है।

उपाध्यक्ष महोदय : आप क्या चाहते हैं?

श्री हरिभाऊ राठौड़ : वहां अभी तक मकान नहीं बने हैं। पिछले साल से लोग टैम्परारी जगहों में शेयर करके रह रहे हैं और वे आस लगाए बैठे हैं कि सरकार कुछ करेगी। क्या माननीय मंत्री जी वहां के लोगों की कोई हैल्प करेंगे और क्या उनको मकान दिए जाएंगे?

[अनुवाद]

श्रीमती पी. सतीदेवी (बडागरा) : महोदय, इन आपदाओं के बाद जब कोई क्षति होती है जैसा कि कृषि संबंधी फसलों के मामले में होता है, राजस्व अधिकारी सरकार द्वारा विहित मानदंडों के आधार पर क्षति की गणना या आकलन करते हैं। ये मानदंड कई वर्ष पहले विहित किए गए हैं। उदाहरण के लिए, नारियल के बगीचे को लीजिए। एक हेक्टेयर नारियल के बगीचे के लिए 6,000 रुपए दिए जाते हैं। केरल में एक हेक्टेयर जमीन में केवल 70 नारियल के पेड़ रोपें जा सकते हैं और एक नारियल के पेड़ के लिए केवल 35 रुपए की राशि दी जाती है। मैं यह जानना चाहूंगी कि क्या सरकार इन मानदंडों जिन्हें वर्षों पहले विहित किया गया था, में वास्तविक तौर पर हुई हानि को ध्यान में रखते हुए परिवर्तन करेगी।

केला रोपण के मामले में, एक केले के पौध की लागत 5 रुपए है और उत्पाद लागत 65 रुपए है। इसलिए, मानदंडों के अनुसार, वास्तविक हानि से उसकी कोई तुलना नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगी कि क्या उत्पादन लागत, विशेषकर कृषि क्षेत्र में उत्पादन लागत पर विचार करते हुए विहित मानदंडों में परिवर्तन किए जाएंगे।

श्री ए. कृष्णास्वामी (श्रीपेरूम्बुदूर) : महोदय, माननीय मंत्री जी के उत्तर से मुझे यह पता चला है कि पिछले चार वर्षों से राष्ट्रीय आपदा राहत के लिए 21,000 करोड़ रुपए की राशि व्यय की गई है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि आपदाओं के बाद इतनी राशि व्यय करने के बजाए, क्या सरकार झीलों नदियों से गाद निकालने और नदी माध्यमों को साफ करने जैसे कुछ निवारक कदम उठायेगी।

[श्री ए. कृष्णास्वामी]

क्या तद्नुसार, राज्यों को सहायता प्रदान करने का कोई प्रस्ताव है?

[हिन्दी]

श्री शिवराज वि. पाटील : उपाध्यक्ष महोदय, सबसे पहला सवाल नेपाल के संबंध में है। हमारी नेपाल के साथ बातचीत चल रही है और बहुत दिनों से चल रही है। ऐसा देखा गया है कि नेपाल की सरकार हां भी कहती है, जिसका कभी-कभी वहां के लोग विरोध करते हैं जिससे अड़चनें आती हैं। यह दो वर्तमान राष्ट्रों का काम है। आप अच्छी तरह से जानते हैं कि दो स्टेट्स का पानी का मसला सुलझाने में भी कितनी मुश्किल आती हैं। इस कारण सार्वभौम राष्ट्रों का मसला सुलझाना आसान नहीं है। इसलिए कोई टाइम फ्रेम देना बहुत मुश्किल है। हमारी कोशिश होगी कि यह मसला सुलझ जाए जिससे नेपाल के लोगों को भी मदद मिले और भारत के लोगों को भी मदद मिले। खास तौर से नेपाल की नदियों के पानी का असर बिहार पर बहुत ज्यादा होता है, बिहार के लोग भी यही चाहते हैं इसलिए हमारी कोशिश है कि जल्दी से जल्दी इसे करें। यह कहा गया है कि आपदा के लिए कोई खास पैकेज दिया जायेगा, मैं यही कह रहा था कि सीआरएफ, एनसीसीएफ और खास पैकेज क्या है? सीआरएफ में जो रकम तय हुई है, किस प्रांत को कितनी दी जानी है वह पांच साल के लिए तय हुई है। हर साल वहां पर कुछ हो या न हो, वहां दिया जाता है, उस पैसे का वे उपयोग कर सकते हैं। एनसीसीएफ में अगर इससे भी ज्यादा पैसे की जरूरत है तो खास तौर से एक टीम भेजकर, बुलाकर उसके मुताबिक दिया जाता है। जहां तक पैकेज देने का सवाल है, जैसा कि हमने सुनामी में दिया था, वह हम देते आए हैं। हमने कश्मीर में पैकेज दिया, सुनामी में पैकेज दिया और पिछले साल दक्षिण के कुछ प्रांतों में वर्षा बहुत ज्यादा हुई थी, वहां पैकेज दिया। इस साल भी बिहार में और दूसरे प्रांतों में बहुत नुकसान हुआ है, हमने अपनी आंखों से देखा है, पैकेज देने के सवाल को हल करने के लिए खास तौर से स्टेट गवर्नमेंट को देखना होगा।

श्री अनंत कुमार : हमारी मांग है जैसे आपने मुम्बई को दिया, बिहार को दिया, इसी तरह कर्नाटक को भी दीजिए।

श्री शिवराज वि. पाटील : पिछले साल बंगलौर में जाकर देकर आए थे। इस साल जैसी जरूरत है वैसे देंगे। कर्नाटक में पिछले साल यही सरकार थी, उसे जाकर देकर आए थे। गुजरात में किसी पक्ष की सरकार है, ये समझकर नहीं दिया, लोगों को समझकर दिया है। इसमें भी पैकेज देने के दृष्टिकोण को ध्यान में रखेंगे। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार : महोदय, सबसे अत्याधिक प्रभावित राज्य कर्नाटक है ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया सभा में व्यवधान उत्पन्न न करें।

श्री शिवराज वि. पाटील : मैं प्रत्येक राज्य में जा रहा हूं। मैं यह कह रहा हूं कि यह प्रत्येक राज्य पर लागू है। कोई भेदभाव नहीं किया जायेगा। हम लोगों की पीड़ा को ध्यान में रखेंगे। किसी ने पूछा कि क्या 21 राज्य प्रभावित हैं। मैं आपको बताऊं कि 21 राज्यों में, कुछ स्थानों पर बाढ़ से लोग प्रभावित हुए हैं। परन्तु, यदि आप कहते हैं कि 21 राज्य प्रभावित हैं तो इसका अर्थ होता है कि पूरा राज्य ही प्रभावित है; मामला ऐसा नहीं है। भाग्यवश या दुर्भाग्यवश, हमारे यहां ऐसे राज्य हैं जहां लोग कुछ जिलों में अत्यधिक बारिश से प्रभावित हैं और अन्य जिलों में लोग सूखे की स्थिति से पीड़ित हैं। हमारे यहां कुछ जिले हैं, राज्य नहीं जहां कुछ भाग अत्यधिक बाढ़ और बारिश से प्रभावित हैं और कुछ भाग प्रभावित नहीं हैं। वे सूखे की स्थिति के कारण प्रभावित हैं। इन बातों का ध्यान रखा जाएगा।

जहां तक केरल का संबंध है, मैं आपको बताऊं कि आपके राज्य के मुख्यमंत्री के साथ मेरी चर्चा हुई थी। एक शिष्टमंडल आया था। मैंने उन्हें आश्वस्त किया था कि जो भी निधियां हैं – जैसे सीआरएफ – वह दी जाती है। हमने एन सी सी एफ से निधियों की उनकी मांग की जांच के लिए दल भेजा है। वह दल वापस आ चुका है। यह मामला उच्च स्तरीय समिति के समक्ष है। हम उन्हें देने जा रहे हैं। यह पर्याप्त रूप से उच्च राशि होगी। इसके अतिरिक्त, जैसा कि केरल के कुछ माननीय सदस्यों ने सही कहा कि यह राशि भी पर्याप्त नही होगी। हम इसे समझते हैं। हम यह नहीं कह रहे हैं कि यह राशि पर्याप्त होगी। कृपया यह समझने का प्रयास कीजए कि सी आर एफ और एन सी सी एफ के अंतर्गत दी जाने वाली राशि पुनर्वास के लिए नहीं है बल्कि यह राहत के लिए है। पुनर्वास हेतु आपको अत्यधिक राशि की आवश्यकता होती है; हजारों करोड़ रुपए की आपको आवश्यकता होती है। इसके लिए, आपको एक योजना तैयार करनी होगी; उसे हमारे पास जमा करना होगा, और हम उसे अवश्य ही मंत्रिमंडल की बैठक में ले जायेंगे और मंत्रिमंडल उसे अनुमोदित करेगी। सी आर एफ राशि गृह मंत्रालय द्वारा दी जाती है। एन सी सी एफ राशि उच्च स्तरीय समिति द्वारा दी जाती है; और पुनर्वास हेतु राशि मंत्रिमंडल द्वारा दी जाती है। हम इस पर अवश्य ही सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। सरकार का यही दृष्टिकोण है। आपको यह पता है कि पिछले वर्ष सूनामी के लिए राशि देने में सरकार काफी उदार थी और इस वर्ष हम राहत के साथ-साथ पुनार्वास हेतु मदद देने में कठोर रवैया नहीं अपनाएंगे।

पुनर्वास के लिए, राज्य सरकार को योजना लेकर आना होता है। राहत के लिए, हम आपको वह राशि देने जो हमारे पास उपलब्ध है। हमें इस राशि को भी व्यय करते समय सावधान रहना होगा। यह लोगों का पैसा है। इसका दुरुपयोग नहीं किया जाना चाहिए, राज्य सरकारें अवश्य ही अत्यधिक सावधान रहेंगी और इस बारे में हमारे मन में कोई आशंका नहीं है।

जहां तक समुद्र अपरदन का संबंध है; यह एक बड़ा मुद्दा है। केरल सरकार को इस योजना के साथ आना होगा कि वे इसे कैसे करना चाहेंगे, इसके लिए कितनी राशि की आवश्यकता होगी, और इसमें कितना समय लगेगा। पुनर्वास हेत, जो बड़ी बात है वह यह है कि इसके लिए काफी धनराशि की आवश्यकता होती है परन्तु इसके साथ जो अच्छी बात है वह यह है कि इस राशि की आवश्यकता एक वर्ष में न होकर दो या तीन वर्षों में होती है। यदि, मान लीजिए आप तीन वर्षों में 2000 करोड़ रुपए मांगते हैं तब 500 करोड़ रुपए या 600 करोड़ रुपए प्रति वर्ष दिए जा सकते हैं और यह केन्द्र सरकार के बोझ को भी कम करता है। हम इस पर सोचेंगे। परन्तु, समुद्र अपरदन मुद्दे पर हम केवल तभी विचार करेंगे जब एक उपयुक्त योजना तैयार की जाती है और उसे हमारे पास भेजा जाता है। हम उस योजना की जांच योजना आयोग द्वारा करवायें और यदि वह व्यवहार्य पाया जाता है तब हम अवश्य ही कुछ करना चाहेंगे परन्तु इसे उपयुक्त योजना के साथ विशेषज्ञों की राय और अन्य सभी चीजों के साथ हमारे पास आना होगा क्योंकि इसके लिए बहुत भारी राशि की आवश्यकता है ...*(व्यवधान)*

श्री सी.के. चन्द्रप्पन : अतः हमें आपदा प्रबंधन निधि से लाभ नहीं मिलेगा ...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : यह आपदा प्रबंधन नहीं है। आप कृपया समझें कि यह आपदा प्रबंधन निधि से प्राप्त नहीं हो सकता। मैंने आपको बताया है कि आपदा प्रबंधन निधि कितनी कम है। यह सभी राज्यों के लिए प्रतिवर्ष मात्र 4000 करोड़ रुपए है। यह राशि पर्याप्त नहीं होगी। हमें कुछ और धनराशि दी जाने वाली है और वह भी पर्याप्त नहीं है। इसके लिए भारी धनराशि की आवश्यकता होगी। यदि राज्य सरकार कोई योजना प्रस्तुत करता है तो हम उसके प्रति सहृदय दृष्टिकोण अपनाएंगे। प्रतिवर्ष धन व्यय करने के स्थान पर यदि आप एक योजना बनाते हैं, तो यह सहायक होगा और हम यह करेंगे ...*(व्यवधान)*

श्री अनंत कुमार : नदियों को आपस में जोड़ने संबंधी स्थायी समाधान का क्या हुआ? आप उसके बारे में कुछ कह रहे थे? ...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : मैं उसके संबंध में भी कहूंगा। -

[हिन्दी]

जहां तक सांसद निधि के उपयोग का प्रश्न है, कुछ सम्माननीय सदस्यों ने पूछा है, आपने पूछा है और माननीय सदस्य, कर्नाटक ने भी पूछा है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि गुजरात में जब अर्थक्वेक आया था तो हम लोगों ने भी अपने फंड से एक–एक करोड़ रुपया दिया था। ...*(व्यवधान)* सुनामी में भी दस लाख रुपये दिए थे। मगर इसका निर्णय होम मिनिस्ट्री नहीं लेती। इसका निर्णय स्पीकर साहब लेते हैं। आप लोग स्पीकर साहब से बात कीजिए। पहले भी ऐसा हुआ है और अगर जरूरत पड़ी तो इसमें आपको भी इजाजत मिल जायेगी। खास तौर पर उन स्टेट्स में इजाजत मिल जायेगी, जहां पर यह समस्या पैदा हुई है। लेकिन यह इजाजत इरिगेशन मिनिस्ट्री या होम मिनिस्ट्री की तरफ से नहीं मिलती है। यह साहब से अख्तियार की बात है, वह जैसा बोल दें ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री खारवेल स्वाईं : वास्तव में वह अलग अलग घर बनाने के बारे में बोल रही थीं। यह संसद सदस्य स्थानीय क्षेत्र विकास योजना के तहत अनुमन नहीं है। ...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : जी, हां हमने वह पैसा दिया है। मुझे यह अच्छी तरह पता है कि प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित हुए घरों को बनाने के लिए हमने अनुमति दी है। परन्तु माननीय अध्यक्ष महोदय, इसकी जांच कर लें और वह इस संबंध में निर्णय करेंगे। आप कृपया माननीय अध्यक्ष महोदय से मिलें और वह आपके सुझाव पर विचार करेंगे। हमने यह किया था। मैंने अपनी निधि से अंशदान किया था और अनेक माननीय सदस्यों ने अपनी निधि से योगदान किया था। मैंने एक अस्पताल का भवन बनाने के लिए योगदान किया था। आवासों के लिए भी अनुमति है परन्तु इसका निर्णय माननीय अध्यक्ष महोदय करेंगे।

जहां तक राष्ट्रीय राजमार्ग और अन्य सभी बातों का संबंध है कृपया राष्ट्रीय राजमार्ग के संबंध में चिन्ता न करें। इसकी चिन्ता भारत सरकार करेगी ...*(व्यवधान)*

हम कृषि क्षेत्र में राहत प्रदान कर रहे हैं। कई माननीय मंत्रियों ने कहा है कि मानदण्ड कई वर्ष पूर्व निर्धारित किए गए थे। यह सच नहीं है। हमने दो माह पूर्व ही मानदण्डों में परिवर्तन न किया है।

उससे पूर्व, एक वर्ष पूर्व, हमने मानदण्डों में परिवर्तन किया था।

हमने पैसा दिया है। कृपया इस बात को समझे कि सी आर एफ के तहत जो किया गया है वह राहत है; यह पुनर्वास नहीं है। यह राहत है। आप राहत को पुनर्वास न समझें और दोनों में अन्तर करें।

[श्री शिवराज वि. पाटील]

पुनर्वास के लिए आपको अलग से आना होगा।

अब क्या ऋण माफ किए जा सकते हैं, ब्याज माफ किया जा सकता है। इस मामले पर मंत्रिपरिषद विचार करेगी। इस बारे में अपनी सरकार प्रधानमंत्री जी, वित्त मंत्री, कृषि मंत्री तथा अन्य लोगों से परामर्श किए बिना कुछ कहने की स्थिति में नहीं हूं। परन्तु स्थिति यह है कि हमें दूसरों का सम्मान करते हुए दृष्टिकोण अपनाना होगा कि यह कैसे लिया जा सकता है और अंततः यह निर्णय लिया जाएगा कि क्या यह संभव है या नहीं।

अब जहां तक अफसरशाही को प्रशिक्षित करने का संबंध है – श्री वरकला राधाकृष्णन ने यह सुझाव दिया था – हां बेशक हमें हम सभी को प्रशिक्षित करना होगा। अफसरशाही और सभी को। आपदा प्रबंधन अधिनियम के तहत हमारी एक प्रशिक्षण प्रणाली है और संस्थान भी है। हम उन्हें वहां भेज रहे हैं।

जहां तक 22 राज्यों का संबंध है। आप यह मत समझिए कि 22 राज्यों के सभी क्षेत्र प्रभावित हैं। दुर्भाग्यवश पिछले वर्ष दक्षिणी राज्य प्रभावित हुए थे। सामान्यतया, पूर्वोत्तर राज्य विशेषतः अरुणाचल प्रदेश और पश्चिम बंगाल और बिहार बाढ़ों से प्रभावित होते हैं। सौभाग्यवश पिछले वर्ष वे प्रभावित नहीं हुए। परन्तु इस वर्ष वे प्रभावित हुए हैं और वहां बाढ़ की स्थिति बेहद खराब है ...*(व्यवधान)*

श्री वरकला राधाकृष्णन : पुनर्वास के प्रश्न को आप संबंधित राज्य सरकारों पर छोड़ दें। हम आपकी सहायता करेंगे वह मामला राज्य सरकारों से संबंधित है।

श्री शिवराज वि. पाटील : यदि आपने मेरी बात ध्यान से सुनी होती तो यह प्रश्न ही न उठता। राज्यों को पुनर्वास के लिए योजना बना कर केन्द्र सरकार भेजनी होती है। योजना मंत्रालय इस पर विचार करता है और उसे मंत्रिपरिषद स्वीकृति प्रदान करती है। इसे गृह मंत्रालय से स्वीकृति नहीं दी जाती। आप यूं ही हजारों करोड़ रुपए की मांग नहीं कर सकते।

श्री वरकला राधाकृष्णन : इसमें वर्षों लग जायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री वरकला राधाकृष्णन, आप बैठ जाएं।

...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : यह महीनों में नहीं होता, राहत महीनों में दी जाती है। पुनर्वास में दो से तीन वर्ष लगते हैं। जहां तक सुनामी का संबंध है हम अभी भी घरों और सड़कों का निर्माण कर रहे हैं।

कृपया यह मत सोचें कि हमने मानक नहीं बदले हैं। दुर्भाग्यवश मैं इसे दोहराता रहा हूं। यह इस पुस्तिका में है। अंतिम पृष्ठ मानदण्डों में परिवर्तन से संबंधित है। वह क्या मानदण्ड थे जो हमने पूर्व में स्वीकार किए और बदले हुए मानदण्ड क्या हैं? हम मृतकों के परिवारों में बचे सदस्यों को 5000 रुपए दे रहे थे हमने इसे एक लाख रुपए तक बढ़ा दिया है। पहले हम स्थायी घरों की मरम्मत के लिए मात्र 5000/– रुपए दे रहे थे अब हमने इसे 25000 रुपए तक बढ़ा दिया है। परन्तु यह राहत है इसे पुनर्वास समझने की भूल न करें। पुनर्वास में हम सहायता करेंगे। परन्तु यह एक अलग तरीके से किया जाना है; और पुनर्वास महीनों में की जाने वाली चीज नहीं है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र लातूर में भूकम्प आया और वहां लोगों के पुनर्वास में हमें पांच वर्ष लगे। केन्द्र सरकार से, विदेशों से तथा दूसरों से बहुत बड़ी धनराशि मिली। परन्तु फिर धनराशि एक ही वर्ष में व्यय नहीं हुई और उससे भी हमें सहायता मिली। हम प्रति वर्ष 2000 करोड़ रुपए से 3000 करोड़ रुपए तक व्यय कर रहे थे।

यही बात पुनर्वास के मामले में भी होती है। दुर्भाग्यवश, जब बाढ़ आती है भूकम्प या चक्रवात आते हैं तो पुनर्वास में समय लगता है और इसमें समय लगेगा।

महोदय, मेरा ख्याल है कि मैंने सभी प्रश्नों का उत्तर दे दिया है। धन्यवाद ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम विशेष उल्लेख पर चर्चा करेंगे। श्री एम. शिवन्ना

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह : सर, मेरा एक छोटा सा सवाल है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री अनंत कुमार (दक्षिण बंगलौर) : महोदय, नदियों को आपस में जोड़ने संबंधी मामले का क्या हुआ? ...*(व्यवधान)*

महोदय, वह इस विषय पर बोलने के लिए तैयार है। यह एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है ...*(व्यवधान)*

श्री शिवराज वि. पाटील : जहां तक नदियों के आपस में जोड़ने का संबंध है मैं आपको यह बता दूं कि यह एक बेहद पुरानी योजना है। यह योजना श्री एल के राव ने श्रीमती गांधी के समय में दी थी। इस योजना के कार्यान्वयन के लिए राज्यों के मध्य समझौता सबसे महत्वपूर्ण है। यदि राज्यों के मध्य समझौता नहीं है तो राज्य के मध्य

नदियों का सम्पर्क करना अत्यंत कठिन है। यदि हम राज्य के मध्य समझौता करा पाते हैं तो राज्यों के मध्य नदियों का सम्पर्क किया जा सकता है। परन्तु जहां तक राज्य में नदियों को आपस में जोड़ने का संबंध है यह अपेक्षाकृत सरल प्रस्ताव है क्योंकि राज्य सरकारें इस संबंध में योजनाएं बना कर सिंचाई मंत्रालय को दे सकती हैं। सिंचाई मंत्रालय का काम यह पता लगाना है कि क्षेत्र में पानी की कितनी मात्रा है, और जलग्रहण क्षेत्र में पानी की कितनी मात्रा है वगैरह–वगैरह फिर वे इस नतीजे पर पहुंचे कि क्या योजना व्यवहार्य है या नहीं। परन्तु यदि कोई राज्य नदियों को आपस में जोड़ने का कार्य अन्य राज्यों को प्रभावित किए बिना करना चाहता है तो यह एक अच्छा विचार होगा परन्तु उन्हें योजना तैयार करनी होगी और राज्यों तथा केन्द्र सरकार को विश्वास दिलाना होगा।

श्री अनंत कुमार : कृतक बल का प्रतिवेदन आपके पास है। इसने अपनी सिफारिश की है और उच्चतम न्यायालय ने भी आदेश दिया है कि नदी जल को आपस में जोड़ने का कार्य समय सीमा के अंतर्गत पूरा किया जाए।

श्री शिवराज वि. पाटील : यह एक अलग बात है। आपकी सरकार ने इसे करना चाहा था लेकिन ऐसा कर नहीं पाई *...(व्यवधान)*

श्री अनंत कुमार : हमने इसे शुरू किया है। आप श्री वाजपेयी की महत्वाकांक्षी परियोजना को कब पूरा करने जा रहे हैं। नदियों के जल को आपस में जोड़ने से बाढ़ की तीस प्रतिशत समस्या कम हो सकती है। *...(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय : श्री अनंत कुमार, कृपया बैठ जाएं।

श्री शिवराज वि. पाटील : आपने इसे शुरू नहीं किया है। आप कृपया इसका श्रेय नहीं लें। आपकी सरकार ने इसे शुरू नहीं किया था। श्रीमती गांधी ने इसे शुरू किया था।

[हिन्दी]

चौधरी लाल सिंह : डिप्टी स्पीकर साहब, मैंने जिस बैराज का जिक्र किया था *...(व्यवधान)*

जल संसाधन मंत्री (प्रो. सैफुद्दीन सोज़) : डिप्टी स्पीकर साहब, चौ. लाल सिंह जी ने उसके बारे में मुख्तसर खत भी मुझे लिखा है। मैंने यह समझ लिया है कि उनके बैराज से काफी फायदा होगा। मैंन बादल साहब को सरसरी तौर पर बताया है *...(व्यवधान)*

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, चौधरी लाल सिंह जी ने इस के बारे में मुझे लिखा है। मैंने उनको बताया है कि इस से काफी फायदा होगा। मैंने बादल साहब को सरसरी तौर पर बताया है *...(व्यवधान)*

पروفیسر سیف الدین سوز: جناب ڈپٹی اسپیکر صاحب، چودھری لال سنگھ جی نے اس کے بارے میں مختصر خط لکھا ہے۔ میں نے بتایا ہے کہ ان کے بیراج سے کافی فائدہ ہوگا۔ میں نے بادل صاحب کو سرکاری طور پر بتایا ہے (مداخلت) ...

चौधरी लाल सिंह : बादल साहब बीच में कहां से आ गये?

प्रो. सैफुद्दीन सोज़ : बादल साहब का पहला रैस्पांस अच्छा है। मुझे लगता है कि पंजाब से भी इसका ताल्लुक है। इस वक्त यह नहीं बन सकता है *...(व्यवधान)*

پروفیسر سیف الدین سوز: بادل صاحب کا پہلا رسپونس اچھا ہے۔ مجھے لگتا ہے کہ پنجاب سے بھی اس کا تعلق ہے۔ اس وقت یہ نہیں بن سکتا ہے۔۔۔ (مداخلت)

...(व्यवधान)

सायं 7.33 बजे

(इस समय श्री सी.के. चन्द्रप्पन और कुछ अन्य सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए)

सायं 7.33¼ बजे

(इस समय श्रीमती सी.एस. सुजाता और कुछ अन्य सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए)

उपाध्यक्ष महोदय : अब सभा विशेष उल्लेख पर चर्चा करेगी।

श्री एम शिवन्ना कृपया अपनी बात एक मिनट में पूरी करें।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री शिवन्ना के भाषण को छोड़कर कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*...(व्यवधान)**

****श्री एम. शिवन्ना** (चामराजनगर) : महोदय, मैं रेल मंत्रालय का ध्यान बंगलूरू और मैसूर के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों के यात्रियों द्वारा सामना की जा रही कठिनाइयों की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं।

महोदय, बंगलूरू कर्नाटक की राजधानी है और इसे आईटी शहर तथा बागों के शहर के रूप में भी जाना जाता है। मैसूर पूरे विश्व भर में दशहरा के आयोजन हेतु प्रसिद्ध है। इसे देखने के लिए विश्व भर से लोग आते हैं। बंगलूरू से मैसूर की दूरी 150 किलोमीटर है और इसकी यात्रा करने में तीन घंटे लगते हैं। कार्यालय, स्कूल और कालेज के छात्र, व्यापारी वर्ग के लोगों सहित हजारों यात्री प्रतिदिन इस मार्ग पर यात्रा

---

* कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

** मूलतः कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपांतर।

[श्री एम. शिवन्ना]

करते हैं और इनकी संख्या धीरे–धीरे बढ़ रही है। लगभग 2000 दैनिक वेतन भोगी मजदूर महिलाएं और बच्चे इस मार्ग पर प्रतिदिन यात्रा करते हैं। यात्रियों की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु पर्याप्त संख्या में रेलगाड़ियां नहीं हैं। सभी रेलगाड़ियों में भारी भीड़–भाड़ होने के कारण यात्रियों को अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। इस समय केवल तीन रेलगाड़ियां इस मार्ग पर चल रही हैं। यात्री रेलगाड़ियों की छतों पर बैठकर यात्रा करते हैं। अतः रेल मंत्रालय को रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाने और इनमें और अधिक यात्री लगाने हेतु सभी आवश्यक कदम उठाने चाहिए। मैं यह कहना चाहता हूं कि सभी रेलगाड़ियों के बिडाडी, रामनगर, चन्नपट्टना, मड्डूर, मांड्या और पांडवपुरा में ठहराव समय में वृद्धि की जाए। इससे यात्रियों को अत्याधिक सहायता मिलेगी। रेल मंत्रालय द्वारा संबंधित अधिकारियों को अधिक समय तक ठहराव देने हेतु आवश्यक निदेश जारी करना चाहिए।

इस समय सुबह छः बजे केवल एक रेलगाड़ी है। सुबह 7 बजे से 10 बजे तक कोई रेलगाड़ी नहीं है। इसी प्रकार सायं 4 बजे से 7 बजे के बीच और अधिक रेलगाड़ियां होनी चाहिए। मैं माननीय रेल मंत्री जी से रेलगाड़ियों के फेरे बढ़ाए जाने के साथ–साथ और अधिक नई रेलगाड़ियां चलाने का अनुरोध करता हूं। इस मार्ग पर यदि संभव हो तो विशेष रेलगाड़ियां भी चलाई जानी चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी (नालगौंडा) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से आंध्र प्रदेश की एक नमक उत्पादन इकाई की समस्या के संबंध में सरकार से अनुरोध करना चाहता हूं। आंध्र प्रदेश के प्रकाशम जिले में चिन्नागंजम तटीय गांव में स्नोव्हाइट कंपनी को 565 एकड़ जमीन नमक तैयार करने हेतु दी गई है। लेकिन अब यह मुद्दा एक बार फिर उभर कर सामने आ रहा है। इससे पहले वर्ष 1999 में इस कंपनी को एनडी सरकार के शासन काल में नमक बनाने हेतु आयुक्त की ओर से लाइसेंस दिया गया था। कई छोटे किसानों और नमक उत्पादकों की जमीन ले ली गई है। सरकार ने पट्टे पर दी गई भूमि का भी अधिग्रहण कर लिया है।

नमक बनाने में जमीन में दो फीट तक समुद्री जल रखने की आवश्यकता होती है जिससे भूजल में लवणता की वृद्धि होती है जिसके परिणामस्वरूप यह कृषि और पेयजल के उद्देश्य से अनुपयुक्त हो जायेगा। इस प्रकार नकारात्मक प्रभाव चारों तरफ कई किलोमीटर तक फैलेगा। महोदय इसके आसपास के 11 गांव बुरी तरह प्रभावित हुए हैं। महोदय, इन गांवों के लोग नमक उत्पादन के विरुद्ध प्रदर्शन कर रहे हैं और भूमि को गरीबों के बीच वितरित किए जाने की मांग कर रहे हैं। दो आंदोलनकर्त्ता फरवरी, 2000 में पुलिस द्वारा गोली चलाए जाने के कारण मारे गए हैं। इसके परिणामस्वरूप नमक निर्माण की परियोजना को अस्थायी रूप से बंद कर दिया गया है।

पुनः गत महीने स्नो–व्हाईट कंपनी ने आगे और 12 महीने के लिए लाइसेंस का नवीनीकरण करा लिया जिसके कारण लोगों में संत्रास व्याप्त है।

अध्यक्ष महोदय : धन्यवाद।

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी : अब एक नया विरोध प्रदर्शन पुनः शुरू हो गया है। महोदय, मैं सरकार से अनुरोध करूंगा कि लाइसेंस के नवीनीकरण को रद्द करके लोगों की सहायता की जाए।

[हिन्दी]

श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, हमारे देश के छावनी परिषद वाले स्थानों में काफी लंबी अवधि से छावनी परिषद् के चुनाव नहीं हुए हैं और इस कारण कोई निर्वाचित जन प्रतिनिधि वहां से नहीं हैं जिसके कारण वहां की जनता को काफी असुविधाओं का सामना करना पड़ रहा है। वहां जो निर्माण कार्य हो रहे हैं, उनमें भी जन प्रतिनिधियों को मॉनीटरिंग नहीं होने के कारण बहुत अनियमितताएं हो रही हैं। सागर की छावनी अधिशासी अधिकारी नहीं है। भोपाल के एक अधिकारी को वहां नियुक्त किया गया है जो महीने में एक–दो बार वहां आते हैं। इसके कारण वहां का काम सफर कर रहा है। वहां सिद्धेश्वर मंदिर से कलैक्टर बंगला चौराहे तक 78 लाख रुपए की राशि से डेढ़ किलोमीटर लंबी एक रोड़ बनाई गई है। अभी चार महीने भी नहीं हुए और वह उखड़ने लगी है। उसमें गड्ढे हो गए हैं। 12–12 लाख रुपए की राशि से चार सार्वजनिक शौचालय छावनी परिषद् ने बनाए हैं। अभी एक साल भी नहीं हुआ और वे इतने क्षतिग्रस्त हो गए हैं कि वहां रहने वाले लोगों को भारी कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। वे वहां रह नहीं पा रहे हैं। अतः आपके माध्यम से मेरा अनुरोध है कि सागर सहित इंदौर, महू और जबलपुर छावनी परिषद् के जब से चुनाव नहीं हुए हैं, उस अवधि में वहां जो भी निर्माण कार्य कराए गए हैं, उनकी जांच कराई जाए और सारे देश में जिन छावनी परिषदों के चुनाव नहीं हुए हैं, वहां शीघ्र चुनाव कराए जाने की व्यवस्था की जाए।

श्री अनिरुद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव (गोपालगंज) : मान्यवर उपाध्यक्ष महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र गोपालगंज, बिहार में मां भवानी जी का बहुत प्राचीन मंदिर है। यहां हजारों लोग पूजा–अर्चना के लिए बराबर आते रहते हैं। यहां के लोगों की मां अम्बे में पूरी आस्था है। अति प्राचीन काल से मां अम्बा भवानी जी का मंदिर यहां होने के कारण सरकार इसको पर्यटन के रूप में विकसित कर सकती है। यहां माता

वैष्णों देवी बोर्ड की तरह एक विकास बोर्ड भी बनाया जा सकता है। इससे इस अति पिछड़े क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा, साथ ही लोगों को बेहतर सुविधाएं भी मुहैया कराई जा सकती है। इससे सरकार को राजस्व की भी प्राप्ति होगी। यहां के लोगों की भी यह बहुत पुरानी मांग रही है।

[अनुवाद]

श्री हितेन बर्मन (कूचबिहार) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, दिल्ली के आम लोगों को सामान्यतः प्रताड़ित किया जा रहा है। द्वारका में फ्लैट का आबंटन नहीं होने की वजह से उन्हें कठिनाई से अर्जित धन को गंवाना पड़ रहा है। मुझे अशोक इन्क्लेव सीजीएचएस, जिसमें लोकसभा के कर्मचारी भी सदस्य हैं, के विशेष मामले की जानकारी है। अतः मैं सरकार से यह सुनिश्चित करने का आग्रह करता हूं कि सही सदस्यों के मामलों को नियमों का उल्लंघन करने वाले मुट्ठीभर सदस्यों के मामलों के साथ मिलाकर आबंटन की प्रक्रिया में और अधिक विलम्ब न किया जाए।

डा. के.एस. मनोज (अलेप्पी) : महोदय, देश के सामुद्रिक मत्स्य संसाधन तटवर्ती क्षेत्रों एवं गहरे समुद्र में उपलब्ध है। अधारणीय मत्स्य पालन दबाव के कारण तटीय क्षेत्रों में ऐसे संसाधनों का लोप हो रहा है। राष्ट्रीय मत्स्यपालन नीति में मछली पकड़ने के पारंपरिक क्षेत्रों से दबाव कम करने के लिए गहरे सामुद्रिक जल में उपलब्ध संसाधन का दोहन करने के लिए बढ़ावा देने पर बल दिया गया है। मछली पकड़ने के पारंपरिक जलयान गहरे समुद्र में मछली पकड़ने के लिए उपयुक्त नहीं हैं। पारंपरिक मछुआरों द्वारा गहरे समुद्र में मछली पकड़े जाने को बढ़ावा देने के लिए उन मछुआरों को केन्द्रीय सहायता दी जाए ताकि वे जलयानों को गहरे समुद्र में मछली पकड़ने दिन में कई बार मछली पकड़ने के लायक बनाने के लिए उनका विविधिकरण कर सकें। मेरा अनुरोध है कि नाबार्ड, एन एस आई सी, एन सी डी सी आदि को निदेश दिया जाये कि वे मछली पकड़ने वाले अपने जलयानों का विविधिकरण करने के लिए कम ब्याज दर पर ऋण सुविधा प्रदान करें।

श्रीमती अर्चना नायक (केन्द्रपाड़ा) : महोदय, बाल यौन शोषण बहुत बड़ी चिंता की बात है और हमारे देश में इसमें धीरे–धीरे वृद्धि हो रही है। ऐसी जानकारी मिली है कि कुछ क्लिनिक स्कूली बच्चों को विदेश भेजने के लिए उनके गुप्तांगों की जांच करके उन पर अध्ययन करते हैं। एक दुखद जानकारी यह मिली है कि उत्तर–पश्चिम दिल्ली के एक स्कूल में शिक्षक द्वारा एक छात्र का एक वर्ष तक यौन शोषण किया गया जब तक कि प्राधिकारियों द्वारा कोई कार्रवाई नहीं की गई। सरकार द्वारा उठाए गए हाल के सर्वेक्षण से यह पता चलता है कि साक्षात्कार दे चुके 12500 बच्चों में से 53.22 प्रतिशत बच्चें किसी न किसी प्रकार के यौन शोषण के शिकार हो चुके थे। इनमे से 49.92 प्रतिशत बच्चों ने बताया कि उनका यौन शोषण स्कूलों में किया गया है।

उपर्युक्त तथ्यों को देखते हुए मैं सरकार से बाल समिति का गठन करने हेतु तत्काल आवश्यक कार्रवाई करने का आग्रह करता हूं ताकि बच्चे उस समिति में अपनी बात निर्भीक होकर बता सकें। स्कूल प्रबंधन को अपने कर्मचारियों का पुलिस सत्यापन कराने तथा स्कूल आने वाले आगंतुकों पर निगरानी रखने के निदेश देने के लिए भी कानून बनाया जाना चाहिए।

श्री भर्तृहरि महताब (कटक) : महोदय, मैं लोकहित के अति महत्वपूर्ण मामले की ओर इस सभा का ध्यान आकृष्ट करता हूं। चूंकि संबंधित मंत्री भी यहां इस सभा में उपस्थित हैं। अतः मैं उनका भी ध्यान आकृष्ट करता हूं।

अनगिनत आम भारतीयों ने प्रतिफल पर विचार किये बिना ही आजादी के लिए अपना बहुत कुछ न्यौछावर कर दिया। इस समय यह राष्ट्र अपनी आजादी के 60वी वर्षगांठ मना रहा है, अतः उस पीढ़ी के अधिकांश लोग अब हमारे बीच नहीं है। स्वतंत्रता सेनानियों की संख्या तीव्र गति से कम हो रही है। उनमें से अधिकांश बहुत बूढ़े हो चुके हैं, कई तो बीमार हैं या किसी न किसी परेशानी में उलझे हुए हैं। लक्ष्मी इंदिरा पांडा उन्हीं असंख्य ग्रामीण भारतीयों में से एक है जिन्होंने देश की आजादी के लिए एक आम आदमी की तरह लड़ाई लड़ी और उन्हें किसी नेता, मंत्री या गवर्नर की भांति प्रसिद्धि नहीं मिली। वह उन्हीं अनेक लोगों में से एक है जिन्होंने आजादी के लिए अपना बहुत कुछ कुर्बान कर दिया और आजादी के बाद अपना दैनिक जीवन सामान्य तौर पर व्यतीत किया। उस पीढ़ी के अधिकांश लोग स्वर्ग सिधार चुके हैं और जो बच गये हैं, वे 80 वर्ष या 90 वर्ष से अधिक आयु के हो चुके हैं।

उड़ीसा राज्य सरकार ने लक्ष्मी इंदिरा पांडा की एक स्वतंत्रता सेनानी के रूप में पहचान की है जिससे वह 700/– रुपये की छोटी सी राशि प्रतिमाह पेंशन पाने का हकदार हो गई है। पिछले महीने तीन सौ रुपए और बढ़ा दिए गए हैं। तथापि आजाद हिन्द फौज के कई सेनानियों/कालजयी व्यक्तियों द्वारा लक्ष्मी इंदिरा पांडा के मामले की सिफारिश किए जाने के बावजूद भारत सरकार ने उन्हें स्वतंत्रता सेनानी सम्मान प्रदान करने से इंकार कर दिया है।

लक्ष्मी इंदिरा पांडा के माता–पिता बर्मा में ब्रिटिश बमबारी में मारे गए थे। नेता जी के वहां पहुंचाने के बाद वह आजाद हिन्द फौज में शामिल हुई थी। उन्होनें ले. जानकी, लक्ष्मी सहगल, गौरी तथा आजाद हिन्द फौज के अन्य प्रसिद्ध सेनानियों के साथ मिलकर संघर्ष किया।

यह त्रासदी 1951 से जारी है और तबसे उन्होंने अल्पावृत्ति के

[श्री भर्तृहरि महताब]

लिए स्टोर श्रमिक, श्रमिक तथा घरेलू नौकर के रूप में काम किया है। उन्होंने राज्य से कभी मदद नहीं मांगी। जब मीडिया ने हाल ही में लक्ष्मी पांडा की दयनीय स्थिति को उजागर किया, तब जाकर राज्य सरकार ने इस दिशा में कार्रवाई की। उनके आवेदन पत्र को राज्य सरकार द्वारा केन्द्र को अग्रेषित किया गया और तब से दो वर्ष बीत चुके हैं। मेरा सरकार से अनुरोध है कि सरकार इस संबंध में कोई निर्णय ले क्योंकि वह पहले ही बता चुकी है कि वह एक बार पुनः "दिल्ली चलो" का नारा लगाते हुए दिल्ली आएंगी। इससे पहले की वह दिल्ली आकर मंत्री महोदय का दरवाजा खटखटाए, मैं उनसे उचित कार्रवाई करने का अनुरोध करता हूं।

[हिन्दी]

श्री भानु प्रताप वर्मा (वर्मा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार के रेल मंत्री का ध्यान रेल सेवा आयोग, मुम्बई की तरफ आकर्षित करते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि अतकनीकी सामान्य कोटियों के लिए रोजगार सूचना संख्या 2/80–81, कोट संख्या 25 के तहत श्री मिथलेश कुमार अवस्थी, निवासी वॉर्ड नं.6, नेहरू नगर, अकबरपुर जिला कानपुर देहात – उत्तर प्रदेश ने लिखित परीक्षा 21 जून, 1981, रविवार को, पी.एन. हाईस्कूल ललितपुर में दी थी, जिसका रोल नं. 045722 है। लिखित परीक्षा पास करने पर 30 अक्तूबर, 1981 को साक्षात्कार आगरा कैंट में दी थी तथा साइक्लोजीकल टैस्ट उत्तम अंकों में पास किया था, जिसका रोल नं. 40059 है। *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : यह एक व्यक्तिगत मामला है। कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

*...(व्यवधान)**

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए।

[हिन्दी]

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अत्यंत महत्वपूर्ण मुद्दा, जो गरीबों के हित में, उसे आपके माध्यम से सदन में उठाना चाहता हूं। देश में गरीबों के लिए बहुत सारी योजनाएं बनाई जाती हैं। विशेषरूप से जो बिलो पॉवर्टी लाइन के नीचे रहने वाले लोग हैं, उनके लिए ये योजनाएं बनाई जाती हैं, लेकिन इन योजनाओं का फायदा गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले लोगों को नहीं मिल रहा है। देश में ऐसे करोड़ों लोग हैं, जो आज भी इस दायरे में नहीं आ रहे हैं। इस संबंध में हमारी सरकार की नीति गलत है।

महोदय, परसों मैंने सुना, माननीय मंत्री जी, यहां भाषण में बोल रहे थे कि प्लांनिंग कमीशन यह डिसाइड करता है किस स्टेट में कितने बी.पी.एल. धारक होने चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : आप क्या चाहते हैं, वह बताइए?

श्री हरिभाऊ राठौड़ : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बताना चाहता हूं कि इस समय केन्द्र सरकार की जो नीति है, वह ठीक नहीं है। वर्तमान नीति के अनुसार उसने बोल दिया कि महाराष्ट्र में 4 लाख बी.पी.एल. की संख्या के ऊपर आप मत जाइए। पंजाब में बोल दिया 3 लाख, उत्तर प्रदेश में बोल दिया कि साढ़े तीन लाख की संख्या से ऊपर बी.पी.एल. नहीं होने दीजिए। इस प्रकार अलग–अलग राज्यों के लिए अलग–अलग संख्या निर्धारित कर दी जाती है। गरीबी रेखा के नीचे कौन लोग आएंगे, इसकी डैफीनिशन जब तय हो चुकी है, तो उसमें जो भी गरीब आता है, वह बी.पी.एल. डिक्लेयर होना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : धन्यवाद बैठिए।

श्री हरिभाऊ राठौड़ : महोदय, दूसरी बात यह है कि बी.पी.एल. कौन है, इसे डिसाइड करने के लिए सर्वे होता है। उस सर्वे में ऐसे बहुत सारे गरीब छूट जाते हैं जो गरीबी की रेखा के नीचे जीवन बसर कर रहे होते हैं और उन्हें वह बी.पी.एल. नहीं माना जाता है जबकि बहुत से ऐसे लोग जो गरीब नहीं है, उनके नाम सर्वे में आ जाते हैं। जब हम लोग अपने क्षेत्र में जाते हैं और गरीबों से पूछते हैं कि क्या आपके पास बी.पी.एल. का कार्ड है, तो वे कहते हैं कि हमारे पास कुछ नहीं है। मेरी सरकार से रिक्वैस्ट है कि जैसे सरकार राशन कार्ड देती है, वैसे ही बी.पी.एल. कार्ड देने का एक प्रॉसीजर बना दीजिए जिसके अन्तर्गत बी. पी.एल. खुद आ कर सरकार से कहे कि मैं गरीबी रेखा से नीचे जीवन–यापन कर रहा हूं, इसलिए मुझे कार्ड दीजिए। सरकार को मेरे इस सुझाव पर गौर करना चाहिए और डिसाइड करना चाहिए। जो अभी तक हो रहा है वह गलत हो रहा है। इसके लिए एक प्रॉसीजर डिसाइड करना चाहिए और बी.पी.एल. कार्ड देने के मामले में सुधार लाना चाहिए।

श्री राजनरायण बुधौलिया (हमीरपुर, उ.प्र.) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन का ध्यान एक गम्भीर मामले की ओर दिलाना चाहता हूं। इस समय उत्तर प्रदेश में राजनीतिक दुर्भावनावश प्रत्येक जिले में विशेष काउन्टर के तहत *...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : यह राज्य सूची का विषय है।

*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री राजनरायण बुधौलिया : उपाध्यक्ष महोदय, आप हमें बता दीजिए कि यह मैटर हम कहां उठाएं?

महोदय, सभी पार्टियों के राजनीतिक नेताओं एवं कार्यकर्ताओं पर उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा बिना जांच किए लगाए जा रहे फर्जी मुकदमों की संख्या दिन–प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। जिन व्यक्तियों ने विधान सभा चुनाव में सक्रिय भूमिका निभायी या जिन्होंने चुनाव लड़ा एवं हार गए, उनके खिलाफ एक–एक व्यक्ति पर एक से लेकर दस–दस तक फर्जी मुकदमें कायम किए जा रहे हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र हमीरपुर–महोबा में लगातार फर्जी मुकदमे सत्तारूढ़ पार्टी के लोगों द्वारा या उनके इशारों पर दर्ज कराकर निर्दोष लोगों को जेल भेजा जा रहा है तथा उनके साथ जेलों के अन्दर ज्यादती की जा रही है।

अतः सदन के माध्यम से मेरा अनुरोध है कि राजनीतिक दुर्भावनावश आम आदमी, विपक्षी पार्टियों के सक्रिय कार्यकर्ताओं एवं नेताओं के ऊपर दर्ज कराए जा रहे फर्जी मुकदमों को रोकने के लिए शीघ्र कदम उठाए जाएं तथा दर्ज किए गए फर्जी मुकदमें वापिस कराए जाएं।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : अब सभा कल पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

सायं 7.52 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 31 अगस्त, 2007/9 भाद्रपद 1929 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

1	2	3
73.	नाईक, श्री श्रीपाद येसो	2374, 2478, 2592
74.	नरहिरे, श्रीमती कल्पना रमेश	2371, 2431, 2528
75.	निहाल चन्द, श्री	2452
76.	निखिल कुमार, श्री	2444, 2541
77.	ओराम, श्री जुएल	2454, 2466
78.	ओवेसी, श्री असादूद्दीन	2506, 2577, 2583
79.	पल्लानी शामी, श्री के.सी.	2378, 2414, 2482, 2493, 2566
80.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	2423, 2478, 2493, 2574
81.	पटेल, श्री जीवाभाई ए.	2494, 2495, 2575
82.	पटेल, श्री किसनभाई वी.	2427, 2489, 2527, 2393
83.	पाटील, श्री प्रतीक पी.	2373, 2477, 2569
84.	पाटील, श्रीमती रूपाताई डी.	2374, 2377, 2478
85.	पिंगले, श्री देविदास	2592
86.	प्रभु, श्री सुरेश प्रभाकर	2438, 2469, 2536, 2558
87.	प्रधान, श्री धर्मेन्द्र	2423
88.	प्रधान, श्री प्रशान्त	2442
89.	प्रसाद, श्री हरिकेवल	2383, 2486
90.	राई, श्री नकुल दास	2429
91.	राजगोपाल, श्री एल.	2370, 2538
92.	रामदास, प्रो. एम.	2461
93.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	2468
94.	राणा, श्री काशीराम	2410, 2434, 2435, 2510
95.	राव, श्री के.एस.	2430, 2562, 2577
96.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	2419, 2466
97.	राठौड़, श्री हरिभाऊ	2416, 2517, 2591
98.	रेड्डी, श्री जी. करूणाकर	2463, 2558
99.	रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन	2380, 2419, 2546
100.	रेड्डी, श्री एम. श्रीनिवासुलु	2410, 2432, 2459
101.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	2382, 2485
102.	रिजीजू, श्री कीरेन	2460
103.	सरडगी, श्री इकबाल अहमद	2410, 2492, 2537
104.	शर्मा, डा. अरुण कुमार	2392
105.	सरोज, श्री तूफानी	2501
106.	सिंधिया, श्री ज्योतिरादित्य माधवराव	2544
107.	सिंधिया, श्रीमती यशोधरा राजे	2412
108.	सेठी, श्री अर्जुन	2446, 2543, 2584
109.	शाक्य, श्री रघुराज सिंह	2437, 2577
110.	शिवाजीराव, श्री अधलराव पाटील	2404, 2414, 2420, 2515, 2547
111.	शिवन्ना, श्री एम.	2405, 2407, 2539
112.	शिवनकर, प्रो. महादेवराव	2456, 2553
113.	शुक्ला, श्रीमती करुणा	2460
114.	सिद्दीश्वर, श्री जी.एम.	2394, 2491, 2572
115.	सिंह देव, श्रीमती संगीता कुमारी	2381, 2533, 2580
116.	सिंह, श्री चन्द्रभूषण	2423, 2520, 2523, 2594
117.	सिंह, श्री चन्द्रभान	2448
118.	सिंह, श्री दुष्यंत	2455, 2560
119.	सिंह, श्री गणेश	2514, 2560, 2589
120.	सिंह, श्री मोहन	2451, 2550

1	2	3
121.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	2409, 2588
122.	सिंह, श्री राकेश	2369, 2518
123.	सिंह, श्री रेवती रमन	2502, 2579
124.	सिंह, श्री सुग्रीव	2393, 2427, 2489, 2527, 2576
125.	सिंह, श्री सूरज	2401, 2421, 2441, 2593
126.	सिंह, श्री उदय	2449, 2520, 2548
127.	सोलंकी, श्री भूपेन्द्रसिंह	2434, 2531
128.	सुब्बा, श्री मणी कुमार	2372, 2476, 2564
129.	सुगावनम, श्री ई.जी.	2368, 2410, 2473, 2563
130.	सुजाता, श्रीमती सी.एस.	2436, 2535
131.	शुक्लवैद्य, श्री ललित मोहन	2391
132.	सुमन, श्री रामजीलाल	2401, 2441, 2521, 2522
133.	सुरेन्द्रन, श्री चेंगरा	2418
134.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन बी.	2385, 2487, 2503
135.	तुम्मर, श्री वी.के.	2435, 2495, 2533, 2534, 2575
136.	त्रिपाठी, श्री चन्द्र मणि	2398, 2592
137.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	2508, 2584
138.	वल्लमनेनी, श्री बालासोवरी	2440, 2537
139.	वसावा, श्री मनसुखभाई डी.	2494, 2575
140.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	2375
141.	वर्मा, श्री भानु प्रताप सिंह	2471
142.	वर्मा, श्री रवि प्रकाश	2404, 2414, 2420, 2515, 2520
143.	यादव, श्री राम कृपाल	2408, 2509
144.	येरननायडु, श्री किन्जरपु	2419, 2519, 2561 2587

अनुबंध-II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय–वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	244, 245, 247, 249, 257
नागर विमानन	246, 255, 260
संस्कृति	
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	252
भारी उद्योग और लोक उद्यम	
अल्पसंख्यक मामले	
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	243, 250, 251, 258
रेल	241, 242, 248, 253, 254, 256, 259
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	
इस्पात	
पर्यटन	

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय–वार अनुक्रमणिका

रसायन और उर्वरक	2388, 2406, 2417, 2434, 2454, 2456, 2460, 2465, 2473, 2500, 2505, 2511, 2522, 2552, 2580
नागर विमानन	2372, 2374, 2379, 2384, 2389, 2410, 2413, 2416, 2425, 2427, 2430, 2432, 2436, 2439, 2443, 2445, 2447, 2457, 2461, 2482, 2487, 2489, 2490, 2504, 2509, 2514, 2526, 2533, 2534, 2536, 2538, 2540, 2541, 2553, 2558, 2561, 2566, 2570, 2578, 2587, 2592
संस्कृति	2376, 2386, 2392, 2399, 2404, 2405, 2420, 2446, 2450, 2453, 2458, 2467, 2472, 2474, 2479, 2481, 2501, 2506, 2512, 2528, 2529, 2530, 2532, 2551, 2565
खाद्य प्रसंस्करण उद्योग	2381, 2499, 2548, 2576
भारी उद्योग और लोक उद्यम	2385, 2414, 2510, 2542
अल्पसंख्यक मामले	2493

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	2368, 2375, 2385, 2387, 2391, 2395, 2397, 2401, 2411, 2421, 2429, 2433, 2435, 2440, 2441, 2442, 2444, 2451, 2452, 2468, 2476, 2477, 2484, 2485, 2486, 2488, 2494, 2495, 2497, 2498, 2508, 2521, 2523, 2531, 2535, 2537, 2549, 2559, 2560, 2568, 2571, 2575, 2579, 2582, 2585, 2593
रेल	2366, 2369, 2371, 2377, 2380, 2382, 2383, 2390, 2394, 2396, 2398, 2402, 2403, 2408, 2409, 2415, 2419, 2422, 2423, 2424, 2426, 2428, 2431, 2437, 2448, 2449, 2459, 2463, 2464, 2470, 2471, 2475, 2480, 2483, 2491, 2496, 2502, 2507, 2513, 2516, 2517, 2519, 2520, 2524, 2525, 2539, 2544, 2545, 2546, 2547, 2550, 2562, 2564, 2567, 2572, 2573, 2574, 2577, 2581, 2583, 2589, 2590, 2591, 2594
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	2367, 2370, 2373, 2412, 2492, 2503, 2515, 2543, 2554, 2569
इस्पात	2378, 2393, 2400, 2455, 2466, 2527, 2557, 2586, 2588
पर्यटन	2407, 2418, 2438, 2462, 2469, 2478, 2518, 2555, 2556, 2563, 2584

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

लोक सभा की कार्यवाही का सीधा प्रसारण

लोक सभा की संपूर्ण कार्यवाही का लोक सभा टी. वी. चैनल 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।

© 2007 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय
लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित
और मै. धनराज एसोसिएट्स (प्रा.) लि., नई दिल्ली – द्वारा मुद्रित।